

[www.drackar.ru](http://www.drackar.ru)

**АБАНДОН** — отказ страхователя от своих прав на застрахованное имущество и получение полной страховой суммы от страховщика.

**АБИССАЛЬ** — часть дна Мирового океана как среда обитания морских организмов; располагается в среднем на глубинах 3000—6000 м. Вблизи А. вода малоподвижна, имеет постоянную низкую температуру (от 0 до 2 °С) и постоянную соленость (34,7—34,9 %).

## **АВАНПОРТ**

1. Внешняя часть порта, огражденная молами, волно-ломами или защищенная естественными укрытиями, служащая для стоянки судов на якоре в ожидании входа в порт или для частичной разгрузки судов.

2. Один из двух портов, расположенных в устье реки или шхерах ближе к морю. А., как правило, имеет большую глубину и меньшую замерзаемость, чем основной порт.

**АВАНРЕЙД** — внешний рейд для стоянки судов за пределами акватории порта, защищенный от волнения оградительными сооружениями.

**АВАРИЯ** — случай с судном или судами, в результате которого имело место: повреждение, приведшее к потере мореходности судна или бере-гового сооружения судном, исправление которых требует не менее 48 ч; нахождение на мели грузового судна не менее 48 ч, а пассажирского — не менее 12 ч; любой аварийный случай, приведший к человеческим жертвам.

**АВАРИЯ ОБЩАЯ** — убытки, понесенные вследствие намеренно и ра-зумно произведенных чрезмерных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. К А. о., в частности, относятся убытки, вызванные выбра-сыванием за борт груза, тушением пожара, преднамеренной посадкой судна на мель, повреждением двигателей и котлов при их форсировании, повреждением или гибелью груза, топлива или другого имущества в связи с их вынужденным перемещением на судне или выгрузкой и т. п. А. о. распределяется между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости.

**АВАРИЯ ЧАСТНАЯ** — все убытки по судну или грузу, понесенные непреднамеренно и неспециально в целях спасения судна, перевозимо-го на нем груза и фрахта от общей для них опасности. Убытки от А. ч. не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их при-чинение.

**АВИАНАВОДКА** — разведка промыслового скопления рыбы или мор-ского зверя и передача информации добывающим судам о месте на-хождения промыслового скопления и его перемещениях, осуществляемые с помощью специального летательного аппарата (вертолета или само-лета ).

**АВИЗ** — письмо, уведомляющее об отправке или передвижении грузов, а также о затратах, подлежащих платежу.

**АВРАЛ** — работа на судне, в которой одновременно участвует весь экипаж или большая его часть.

**АВТОАЛАРМ** — специальный автоматический приемопередатчик, применяющийся на судах для передачи в аварийных случаях сигналов бедствия своего судна и приема сигналов тревоги и бедствия с других судов. А. постоянно настроен на частоту 500 кГц и включается на прием, когда слуховая радиовахта на этих частотах не открыта.

**АВТОМАТИЗАЦИЯ В СУДОСТРОЕНИИ** — применение технических средств, экономическо-математических методов и систем управления, освобождающих человека частично или полностью от непосредственного участия в процессах проектирования и постройки судов.

**АВТОМАТИЗАЦИЯ СУДОВОЖДЕНИЯ** — применение технических средств и различных систем управления, позволяющих судоводителю более быстро и точно определить местонахождение судна, выбрать и корректировать его маршрут. Современная автоматизированная система суддвождения, решающая задачи сбора

навигационной информации, автоматического определения оптимального курса и поддержания пара-метров движения судна, содержит ЦВМ, воспринимающую информацию от приемоиндикаторов радионавигационных систем, от лага, гироком-паса, тахометра, эхолота, радиолокатора и других приборов, перераба-тывает ее по заданным алгоритмам и выдает сигналы на автопрокладчик, индикатор системы предупреждения столкновений судов и авторулевой. С помощью этой системы судном может управлять один судоводитель.

**АВТОМАТИЗАЦИЯ СУДОВЫХ СИСТЕМ** — передача автоматическим устройствам операций управления функционированием судовых систем. На современных судах автоматизируются системы жизнеобеспечения экипажа и пассажиров (системы отопления, вентиляции, кондициони-рования, питьевой, мытьевой, забортной воды и др.), системы обеспе-чения живучести судна (противопожарная, водоотливная, креновая, дифферен-тная и др.), системы обеспечения работы механизмов и устройств суд^а (системы осушения трюмов, воздуха высокого давле-ния и др.). Задача управления судовой системы состоит в обеспечении таких режимов работы, при которых система нормально выполняет свои функции.

**АВТОМАТИЗАЦИЯ СУДОВЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК** — передача техническим устройствам функций управления агрегатами, механизмами и системами судовых энергетических установок (СЭУ)-В настоящее время все агрегаты и механизмы СЭУ снабжены устройст-вами автоматического регулирования, контроля, сигнализации и защиты, составляющими локальные средства автоматизации и имеющими на местном посту управления у каждого механизма необходимые измери-тельные приборы и органы управления.

**АВТОНОМНОСТЬ СУДНА** — наибольшее время непрерывного на-хождения судна в море без дополнительного получения воды, топлива, продуктов и других необходимых запасов при условии его нормальной эксплуатационной деятельности.

**АВТОПРОКЛАДЧИК** — навигационный прибор, предназначенный для автоматической прокладки пути судна на навигационной карте по дан-ным, получаемым от гирокомпаса, лага и других средств.

**АВТОРУЛЕВОЙ** — электронавигационный прибор для автоматиче-ского удержания судна на заданном курсе, действие которого основано на автоматическом включении рулевого устройства при отклонении судна от заданного курса и отключении его при возвращении на курс. А. работает от гирокомпаса или другого специального курсоуказателя.

**АГЕНТ МОРСКОЙ**—представитель организации, занимающейся обслуживанием морских судов в портах.

**АГЕНТИРОВАНИЕ МОРСКОЕ** — обслуживание морских судов в пор-тах морскими агентами (брокерами). Функции обслуживания: выполне-ние таможенных и портовых формальностей, организация приема и сдачи груза, производство расчетов с третьими

лицами, снабжение судов, организация ремонта, обеспечение грузовых операций, оформление грузовых документов и т. п. В СССР агентирование судов — государственная монополия и осуществляется морскими агентствами „Инфлот“.

**АГЕНТСТВО МОРСКОЕ** — первичная береговая оперативно-хозяйственная организация, обслуживающая суда и пассажиров. А. м. учреждается крупными мореходными предприятиями.

**АГОНЫ** — изолинии на картах элементов земного магнетизма, соответствующие склонению, равному  $0^\circ$ . А. разделяют области восточных и западных склонений.

**АДВЕКЦИЯ** — горизонтальное перемещение вод, приводящее к переносу тепла, момента движения вод, солей и т. д. Оценивается как произведение скорости течения на горизонтальный градиент характеристики в направлении течения. А. тепла в океане, играющая важную роль в термическом режиме океана и во многом определяющая тепловые процессы в атмосфере, в среднем направлена от экватора к полюсам и составляет величину порядка  $(10^{15} — 10^{16}) \cdot 4,18$  Дж/мин.

**АДДЕНДУМ** — дополнительные условия к чартеру, выработанные сторонами после подписания основного чартера по данной перевозке.

**АДРЕСАТ ГРУЗА** — получатель груза, указанный в накладной. При заполнении накладной отправителем указывается точное и полное наименование адреса получателя. Прибывший в порт груз выдается адресату или лицу, предъявившему доверенность адресата на право получения груза.

**АЗБУКА МОРЗЕ** (код Морзе) — набор специальных телеграфных сигналов, передаваемых в виде сочетаний точек и тире. Международный код содержит буквы латинского алфавита. Элементарные сигналы кода Морзе (точки, тире) и промежутки между ними должны быть определенной длины: тире равно 3 точкам; промежуток между сигналами одной и той же буквы равен одной точке; промежуток между 2 буквами равен 3 точкам (одному тире); промежуток между 2 словами равен 5 точкам. В СССР применяется русский код Морзе. А. М. широко используется в морском флоте при передаче радиотелеграфных сигналов, световых и акустических сигналов, а также при передаче кодированных ответных сигналов радиолокационными маяками-ответчиками (раконами).

Л 6

/

**АЗИМУТ**—угол между плоскостью истинного меридиана места наблюдателя и вертикальной плоскостью, проходящей через данную точку на земной поверхности. А. отсчитывается от 0 до 360° по ходу часовой стрелки.

**АЗИМУТ РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ** азимут, определяемый радиолокационной станцией при помощи максимального, равносигнального или фазового метода.

**АЗИМУТ СВЕТИЛА** — сферическая координата светила в горизонтальной системе, представляющая собой сферический угол при зените между меридианом наблюдателя и вертикалом светила. А. с. измеряется соответствующей дугой истинного горизонта в круговом (от 0 до 360°), полукруговом (от 0 до 180°) и четвертном (от 0 до 90°) отсчетах; в зависимости от этого А. с. имеет различное наименование.

**АЙСБЕРГ**—плавучая ледяная гора, оторвавшаяся от ледника, спускающегося в море с полярных островов и Антарктиды. А. опасны для мореплавания, так как достигают огромных размеров (в Арктике шириной до 2 миль, в Антарктике — более 40 миль и высотой над поверхностью моря до 100—200 м). А. встречаются в Атлантическом океане у берегов Ньюфаундленда и США, а иногда выносятся до 40° с. ш. В южном полушарии А. наблюдаются на широте мыса Доброй Надежды. Большую опасность представляют А. Баффинова залива, так как Лабрадорским течением выносятся в открытый океан, где пересекают важнейшие торговые пути между Европой и Северной Америкой. Антарктические А. представляют опасность для судов, идущих вокруг мыса Горн.

**АКВАКУЛЬТУРА** — разведение и товарное выращивание хозяйственно важных водных организмов в контролируемых условиях. Различают два основных направления развития А.— пресноводное и морское (марикультура). В 1980 г. на долю А. пришлось 10% мирового улова водных организмов, в перспективе ожидается увеличение ее доли до 30 %. Большую часть продукции А. составляют водоросли и двустворчатые моллюски, в меньших количествах выращиваются рыбы и ракообразные.



**АКВАТОРИЯ ВЕРФИ** — участок водной поверхности (моря, озера, реки), примыкающий к территории судостроительного или судоремонт-ного завода и находящийся в его ведении.

**АКВАТОРИЯ ПОРТА** — водное пространство, предназначенное для целей порта и находящееся в его ведении.

**АКВАТОРИЯ ПОРТА ОТКРЫТАЯ** — водное пространство, расположенное вне защищенной части порта, но входящее в его границы.

**АКВИЗИЦИЯ ГРУЗОВ** — меры, принимаемые агентствами морских организаций, направленные к обеспечению ожидающих судов грузом в достаточном количестве.

**АКСИОМЕТР** — прибор для определения угла отклонения руля в градусах относительно диаметральной плоскости судна.

**АКТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ** — грузовой документ на сдачу импортных грузов в советском порту, в котором на основании тальманских расписок указывается количество грузовых мест, фактически принятых с судна. В случае недостачи или порчи груза отдельно по каждой коносаментной партии составляется акт-извещение, подписываемое капитаном судна и представителями порта и таможни.

**АКТ ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ**—двусторонний документ, составленный инспектирующим лицом по результатам проверки судна.

**АКТ КОММЕРЧЕСКИЙ** — документ, удостоверяющий утрату, недостачу груза, разницу в массе до и после приема груза к перевозке, повреждение, порчу груза или неисправность его упаковки. На основании А, к. определяется материальная ответственность за груз.

**АКТ ОБ АВАРИЙНОМ СЛУЧАЕ** — документ, оформляющий произошедший аварийный случай с судном. В практике именуется судовым техническим актом. Составляется после возникновения аварийного случая с судном по распоряжению капитана в течение 24 ч. Как правило, капитан издает приказ о назначении комиссии, в которую включаются судовые специалисты. На комиссию возлагается обязанность исследовать возникший аварийный случай и зафиксировать в акте его последствия.

**АКТ ПРОВЕРОЧНОГО ЭКСПЕРИМЕНТА** — документ, в котором подробно излагаются

условия, ход и результаты произведенного проверочного эксперимента. Последний состоит в проведении опытных действий, направленных на установление возможности существования в прошлом событий, явлений, имеющих значение для расследуемого дела. А. п. э. составляется по установленной форме официальными лицами, на которых возложено выполнение этой деятельности Инструкцией по производству ведомственного расследования аварийных случаев на флоте рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов. К проведению проверочного эксперимента приглашаются специалисты, участники и свидетели аварийного случая. В качестве иллюстраций к А. п. э. могут прилагаться различные планы, схемы, фотоснимки и киноленты.

**АКТ О ПРОМЫСЛОВОМ ПРОИСШЕСТВИИ** — двусторонний документ, составляемый участниками — капитанами промысловых судов о факте промыслового происшествия и понесенном при этом материальном ущербе одной или обеими сторонами.

**АКТ ОСМОТРА** — документ, в котором описываются все действия, а равно все обнаруженное при осмотре в той последовательности, в какой производился осмотр, и в том виде, в каком обнаруженное наблюдалось в момент осмотра. В акте также перечисляется и описывается все изъятые при осмотре. А. о. составляется по установленной форме официальными лицами, на которых возложено выполнение этой функции Инструкцией по производству ведомственного расследования аварийных случаев на флоте рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов.

**АКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА** — документ о техническом состоянии плавучего средства или сооружения, составляемый по результатам осмотра специальных технических комиссий или работников контролирующих организаций (Регистра СССР).

**АЛЬБЕДО МОРЯ** — величина, характеризующая отражательную способность моря и равная отношению потока отраженной морем радиации к потоку солнечной радиации, поступающей на его поверхность.

**АЛЬМУКАНТАРАТ**—малый круг небесной сферы, плоскость которого параллельна плоскости истинного горизонта наблюдателя.

**АЛЬМУКАНТАРАТ СВЕТИЛА** — малый круг небесной сферы, проходящий через данное светило, плоскость которого параллельна плоскости горизонта.

**АМПЛИТУДА КАЧКИ** — наибольшее отклонение судна от положения равновесия. При бортовой качке это наибольший угол крена; при килевой — наибольший угол дифферента; при вертикальной — разность осадок в положении равновесия и при крайнем отклонении от него.

**АМПЛИТУДА ПРИЛИВА** — максимальное отклонение приливного уровня от его среднего положения.

**АНГАРИЯ** — захват и использование воюющим государством находящихся в его портах и водах торговых судов нейтральных государств. После окончания войны захваченные суда подлежат возвращению собственникам с оплатой компенсации за их использование.

**АНЕМОМЕТР** — прибор для измерения скорости ветра и газовых потоков. Основные виды А.: крыльчатый (для измерения скорости направленного потока воздуха); чашечный (средней скорости ветра); манометрический (мгновенной скорости ветра). Погрешность измерений 0,05—0,1 м/с.

**АНЕМОРУМБОГРАФ** — метеорологический прибор для непрерывной автоматической записи скорости и направления ветра. Принцип действия А. основан на преобразовании скорости ветра в электрический ток определенного напряжения с помощью измерительного моста. А. позволяет определять и регистрировать скорость ветра с погрешностью 0,5—1 м/с. Для определения направления ветра служит флюгарка.

**АНЕРОИД** (барометр-анероид) — прибор для измерения атмосферного давления. Приемной частью А. служит металлическая коробка, внутри которой создано разрежение. С повышением давления коробка сжимается и механически приводит в действие измерительное устройство, Чувствительность прибора до 10 Па (0,1 мм рт.ст.).

**АНОМАЛИЯ** □ □ **МАГНИТНАЯ** — резкое отклонение наблюдаемых в каком-либо месте элементов земного магнетизма от их значений в со-седних районах.

**АНТЕННА ГИДРОАКУСТИЧЕСКАЯ** — устройство, предназначенное для приема и излучения звука в водной среде и обеспечения совместно с электрическими цепями, управляющими его характеристиками, задан-ную пространственную избирательность излучения или приема.

**АНТЕННА СУДОВАЯ** — антенна, применяющаяся на судах. Различают следующие основные типы А. с: по конструкции — лучевые, штыревые, рамочные и вибраторы; по форме — Г- и Т-образные, наклонные, верти-кальные цилиндрические и диполи; по назначению — главные, аварий-ные, вспомогательные, передающие, приемные и радиолокационные; по диапазону волн — средне-, коротко- и ультракоротковолновые.

**АНТИБРИЗ** — верхняя ветвь бризовой циркуляции ветра, направлен-ная противоположно нижнему потоку — бризу.

**АНТИВИБРАТОРЫ СУДОВЫХ МЕХАНИЗМОВ** — устройства для виброгашения. Различают А. линейные (масса жестко присоединена к вибрирующему элементу), нелинейные (масса упруго присоединена к вибрирующему элементу), маятниковые

(присоединенная масса совершает маятниковое движение в поле центробежных сил вращающегося вибрирующего элемента).

**АНТИПАССАТ**—воздушные течения в верхней тропосфере и нижней стратосфере тропической зоны над пассатами, имеющие в основном западное направление.

**АНТИЦИКЛОН** — область повышенного атмосферного давления с замкнутыми концентрическими изобарами на уровне моря и соответствующим распределением ветра. Реже под А. подразумевают всякую область повышенного давления, в том числе и с незамкнутыми изобарами. Давление, максимальное в центре А., к периферии убывает. В центральной части А. часто наблюдаются штили. Подвижный А. возникает вместе с подвижным циклоном. Скорость перемещения подвижного А. порядка 30—40 км/ч. С течением времени подвижный А. стабилизируется и превращается в малоподвижный, устойчивый.

**АНТИЦИКЛОНИЧЕСКАЯ ЦИРКУЛЯЦИЯ** — система движения вод с замкнутыми поверхностными течениями, направленными в Северном полушарии по ходу часовой стрелки, а в Южном — против ее хода; в ней вследствие действия силы Кориолиса в отличие от циклонической циркуляции происходит движение вод в верхних слоях от периферии к центру района, опускание их в центральной части в нижележащие слои, растекание в глубинных слоях из центральной части района к периферии и подъем на периферии в верхние слои.

**АПВЕЛЛИНГ** — устойчивый подъем более холодных глубинных вод к поверхности океана (моря), вызываемый сгоном поверхностных вод под действием ветра и дивергенцией течений. Проявляется ярче всего в прибрежной зоне при отходе течения от берега и обнаруживается, как правило, по понижению температуры поверхностных вод.

**АППАРЕЛЬ** — составная платформа,, предназначенная для въезда различных машин самостоятельно или с помощью специальных тягачей с берега на одну из палуб судна и съезда обратно. Одним концом (ведущей секцией) она закреплена на судне, а другим (концевой секцией) опирается в рабочем положении на причал или берег. В походном положении А. почти вертикальна. По месту установки на судне А. могут быть бортовыми, носовыми и кормовыми; по конструкции—1—3-сек-ционными (средняя секция называется ведомой); по ориентации отно-сительно диаметральной плоскости — совпадающими с ней (продольная ось А. в рабочем положении находится в диаметральной плоскости суд-на) и угловыми (продольная ось находится под углом к диаметральной плоскости); поворотными и полуповоротными.

## **АРЕСТ ГРУЗА**

1. Принудительное задержание груза капитаном судна или представителем судовладельца в порту выгрузки для обес-печения уплаты фрахта или погашения других платежей, причитаю-щихся с грузовладельца на основании договора о морской перевозке.

2. Задержание судна в порту в связи с предъявлением к нему каких-либо требований имущественного характера, чтобы судовладелец представил соответствующее обеспечение (банковскую гарантию, гарантийное письмо, внесение денежных сумм в депозит).



**АРМАТОР** — судовладелец или его доверенное лицо, эксплуатирующее морское судно без права собственности. А. снаряжает судно в рейс, нанимает экипаж, приглашает капитана и несет ответственность за его действия.

**АРМАТУРА СУДОВАЯ** — устройства, детали и другие конструктивные элементы (клапаны, выключатели, краны и т. п.), не входящие в состав основного оборудования, но обеспечивающие его работу. По принадлежности различают А. трубопроводную, машинную, котельную, электротехническую и т. д.

**АРХИПЕЛАГ** — группа островов, расположенных на небольшом расстоянии друг от друга и рассматриваемых как одно целое. А. бывают материковые, коралловые, вулканические.

**АССОРТИМЕНТ УЛОВА** — состав улова из рыб различных наименований или, при однородном составе, — рыб различного размера, выражающийся в процентном отношении к данному улову.

**АССОЦИАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА** — общественная организация, содействующая разработке проблем морского права.

**АССОЦИАЦИЯ СОВЕТСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ** — добровольное объединение организаций, эксплуатирующих морские суда и суда смешанного плацания, созданное в 1972 г. в целях содействия развитию советского торгового мореплавания и обеспечения интересов ее членов в национальном и международном морском судоходстве.

**АСТРОНОМИЯ МОРЕХОДНАЯ** — часть общей астрономии, которая рассматривает теоретические и практические вопросы астрономических определений места судна в открытом море, а также другие частные задачи (определение поправки компаса, проверка часов и хронометров, определение восхода, захода Солнца и Луны и др.).

**АТЛАС МОРСКОЙ** — собрание морских карт, объединенных общностью назначения и содержания, выполненных по специальной программе, служащее руководством для общего изучения океанов, морей и отдельных их районов или для детального изучения какого-либо отдельного элемента.

**АТЛАС ОБЛАКОВ** — иллюстрированное собрание описаний и данных об облаках, составленное по определенной системе и изданное в виде атласа. А. о. используется в мореплавании в качестве справочного пособия.

**АТЛАС ОКЕАНОВ** — фундаментальный научный труд, обобщающий современные знания о природных процессах, протекающих в Мировом океане и атмосфере над ним. Содержит карты по разделам: история исследований, дно океана, климатофизические свойства и химия вод; биогеография, справочные и навигационно-географические карты.

**АТЛАС ПРОМЫСЛОВЫЙ** — сборник карт со сведениями о промысловой и гидрологической обстановке в районе, указанном на титульном листе. А. п. содержит сведения о рельефе дна, грунтах, распределении температуры и солености воды по горизонтали, глубине расположения слоя гомотермии, повторяемости благоприятных условий для обитания и концентрации промысловых объектов, положении фронтальных зон подъема и опускания вод, о бентосе и планктоне, о суточных вертикальных миграциях промысловых объектов. В А. п. приводится карта навигационно-промыслового профиля района.

**АТОЛЛ** — коралловый низкий, не выше нескольких метров остров, окружающий сплошным или разорванным кольцом внутреннюю лагуну. Наружный его склон, как правило, очень крут ( $45\text{—}60^\circ$ ). Размеры А. различны — от нескольких сотен метров до десятков километров/ Глубина лагун не превышает 100 м. Наиболее часто А. встречаются в Тихом океане между  $28^\circ$  северной и южной широты.

**АТОМНАЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА** — разновидность судовой энергетической установки, в которой в качестве главного двигателя используется паровая или газовая турбина, а рабочее тело генерируется в ядерной паропроизводящей или ядерной газогенераторной установке.

**АХТЕРПИК**— крайний кормовой отсек судна, заканчивающийся .ахтер-штевнем и используемый обычно как балластная цистерна.

**АХТЕРШТЕВЕНЬ**—конструкция кормовой оконечности судна в виде открытой или замкнутой рамы, являющейся продолжением киля, которой заканчивается набор судна в корме.

**БАЗА РЫБОМУЧНАЯ** — крупнотоннажное промысловое судно для переработки в кормовую муку принимаемых от добывающих судов отходов рыбы, хранения готовой продукции в трюмах и доставки ее в порт.

**БАЗА СНАБЖЕНИЯ СУДОВ** — совокупность материально-технических и продовольственных подразделений управления (базы) флота и других предприятий данного порта, занимающихся снабжением судов необходимым имуществом для нормальной их эксплуатации.

**БАЗА СУДОРЕМОНТА** — совокупность береговых и плавучих судоре-монтных средств и обслуживающих подразделений предприятия, выполняющего различные виды ремонтов судов.

**БАЗА СЫРЬЕВАЯ** — наличие в районе промысла скоплений рыбы или залежки морского зверя, обеспечивающее промысловую работу добы-вающих судов в течение длительного времени.

**БАЗА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ** совокупность судо ремонтных средств и обслуживающих подразделений управления (базы) флота, обеспечивающих выполнение комплексного межрейсового тех-нического обслуживания судов, закрепленных за управлением (базой) флота.

**БАК**—надстройка в носовой оконечности судна, начинающаяся от форштевня. Служит для защиты верхней палубы от заливания на встреч-ной волне, а также для повышения запаса плавучести и размещения служебных помещений (малярной, шкиперской, плотницкой и др.). В удлиненном Б. на грузовых судах располагают грузовые твиндеки, на пассажирских судах — каюты. Частично утопленный в корпус судна Б. (обычно на половину высоты) называется полубаком. На палубе Б. или внутри него обычно располагают якорное и швартовное устройства.

**БАКАН** (бакен) — плавучий знак навигационной обстановки, устанавли-ваемый на якоре. Б. обозначают границы фарватера или судового хода. Б. правой и левой сторон окрашивают в разные цвета в зависимости от принятой системы расстановки знаков. Иногда их снабжают огнями, светоотражателями и звуко-сигнальными средствами.

**БАКШТАГ** — курс судна относительно ветра, когда направление движения судна и ветра составляют угол более 90° и менее 180°.

## **БАКШТОВ**

1. Канат, выпускаемый за корму стоящего на якорю судна, за который крепятся шлюпки.

2. Канат, подаваемый с одного судна, аходящегося на якорю, в дрейфе или на ходу, на другое судно для бесконтактной передачи грузов (в частности жидких грузов). Б. может быть подан с судна на судно с помощью бросательного конца, линеметательной установки или плавающего предмета. Судно, которое подает Б., является принимающим, и, как правило, должно быть большего водоизмещения и с большей мощностью главных двигателей. При работе судов на ходу принимающее судно является буксировщиком.

**БАЛБЕРА** — поплавки неводов, сетей и других орудий лова, изготавливаемых из коры некоторых деревьев или пенопласта в виде цилиндров с отверстиями по оси. Б. нанизываются на посадочную веревку и равномерно размещаются по длине верхней подборы.

**БАЛЛ** — условная цифровая единица для оценки какого-либо явления (силы ветра, волнения, облачности и др.). В практике судовождения для оценки облачности и льда применяется 10-балльная система, сила ветра оценивается по 12-балльной, волнение — по 9-балльной системе.

**БАЛЛАСТ** — жидкий или твердый груз, принимаемый на судно для увеличения его осадки, повышения остойчивости или изменения дифферента. Б. водяной — вода, принимаемая в судовые танки.

**БАЛЛАСТИРОВКА СУДНА** — принятие на борт балласта с целью восстановления утраченной судном остойчивости и необходимой посадки из-за расходования переменных грузов. При плавании судов порожнем Б. с, увеличивая осадку, улучшает работу гребных винтов, обеспечивает устойчивость на курсе и остойчивость судна. При необходимости с помощью Б. с. можно создать соответствующий дифферент судна на нос или на корму.

**БАЛЛАСТНЫЕ СИСТЕМЫ** — общесудовые системы, предназначенные для приема водного балласта в цистерны, для перекачки и удаления его с судна с целью изменения осадки и остойчивости (собственно Б. с), выравнивания или создания искусственного крена (креновая система) и дифферента (дифферентная система) при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, плавания во льдах и аварийных ситуациях, а также в связи с расходом запасов топлива и воды.

**БАЛЛЕР РУЛЯ** — вал, жестко соединенный в нижней части с пером руля, а в верхней — с румпелем. Служит для передачи создаваемого румпелем крутящего момента, необходимого для перекладки пера руля и удержания его в заданном положении. По форме части, соединяемой с пером руля, Б. р. подразделяются на прямые и изогнутые. Имеет на элементах конструкции корпуса не менее двух опор.

**БАЛЛОН БЕСКАМЕРНЫЙ** — пневматический резиновый баллон, применяющийся в качестве плавучего кранца между судами при швартовных операциях в открытом море. Б. б. имеет достаточные габариты и используется без комплектования в блоки.

**БАЛЛОН БЕСКАМЕРНЫЙ** — пневматический резиновый баллон, применяющийся в качестве плавучего кранца между судами при швартовных операциях в открытом море. Б. б. имеет достаточные габариты и используется без комплектования в блоки.

**БАЛЛОН КАМЕРНЫЙ** — пневматический резиновый баллон для Край-невой защиты при швартовке судов друг к другу в открытом море. Б. к. используется в виде блоков, скомплектованных из 3-, 4-, 5- или 6-камерных баллонов.

## **БАНКА**

1. Отдельно расположенная мель, глубина над которой значительно меньше глубины моря,



2. Поперечные доски в шлюпке, служащие сидением для гребцов.

**БАР** — подводные гряды или вал, образованные скоплением осадков грунта в результате взаимодействия морских волн и течения реки. Иногда Б. называют мель, лежащую поперек входа в бухту.

**БАРАБАН ЛЕБЕДКИ** — вращающаяся часть лебедки, на которую навивается канат. По условиям работы делятся на барабаны с одно- и многослойной навивкой каната.

**БАРАБАН ШПИЛЯ** — вращающаяся часть шпиля, служащая для выбирания якорной цепи или швартовного каната.

**БАРАТРИЯ** — умышленные действия капитана или команды судна, совершенные в ущерб интересам судовладельца или фрахтователя.

**БАР БЕРЕГОВОЙ** — узкая полоса суши, вытянутая вдоль берега, но обычно не

связанная с ним. Б. б. отгораживает лагуну от моря и образован из наносов, перемещенных в сторону берега со дна моря. Иногда один конец Б. б. примыкает к берегу.

### **БАРКАС** (барказ)

1. Небольшое парусное рыбацкое или транспортное судно, распространенное на Черном и Азовском морях.
2. Речное несамоходное деревянное или металлическое судно типа баржи длиной 60—80 м с низкими бортами и высокими надстройками.
3. Корабельная шлюпка.

**БАРОГРАММА** — запись на специальной бумажной ленте атмосферного давления и его изменения, производимая барографом.

**БАРОКАМЕРА КОМПРЕССИОННАЯ** — специальная, герметически закрываемая камера, в которой искусственно может быть создано повышенное барометрическое давление. Б. к. оборудуется смотровыми окнами, люками, сигнализацией, освещением, переговорным устройством и применяется для изучения влияния высоких давлений на организм человека, исследования и лечения кессонной болезни и т. д.

**БАРОМЕТР** — прибор для измерения атмосферного давления. Наиболее точные — ртутные Б., в которых атмосферное давление измеряется высотой ртутного столба, заключенного в барометрической трубке. Чувствительность Б. до 1 Па (0,01 мм рт. ст.).

**БАРОТРАВМА ЛЕГКИХ** — тяжелое заболевание, возможное при работе в легководолазном кислородном снаряжении. Причиной заболевания является повышение давления в системе „аппарат—легкие" свыше 10,6—13,3 кПа (80—100 мм рт. ст.).

1

**БАР ПРИЛИВНЫЙ** — отмель, образующаяся непосредственно в проливах, заливах или бухтах под влиянием приливно-отливных течений, вызывающих отложение наносов.

**БАРС** — съёмка судов с мели рывком. Буксир ослабляет буксирный канат, затем при работе главных двигателей на полную мощность канат быстро натягивают и делают сильный рывок. Б. применяется в исключительных случаях с большими предосторожностями.

**БАТИАЛЬ** — часть дна Мирового океана как среда обитания морских организмов, приуроченная к материковому склону, занимает промежуточное положение между сублиторалью и абиссалью, ограничена глубинами в среднем 200—3000 м.

**БАТИСКАФ** — самоходный автономный обитаемый подводный аппарат, рассчитанный на большие глубины погружения вплоть до предельных глубин океана.

**БАТИТЕРМОГРАФ** — прибор для регистрации температуры воды в верхнем слое океана. Может спускаться с борта неподвижного или движущегося (до 10 уз) судна. Имеет форму цилиндра с утяжеляющей муфтой в головной части и стабилизатором в хвостовой. Основные части Б.— датчик температуры (термоблок) и датчик давления (батыблок).

**БАТОМЕТР** — прибор для взятия проб воды с различных глубин. Морской Б.— полый цилиндр с клапанами или крышками, мгновенно запирающимися на заданной глубине.

**БАТОПОРТ** — заграждение сухого дока, иногда судоходного шлюза, в виде пустотелой металлической конструкции, обладающей плавучестью.

**БЕЗОПАСНОСТЬ ПЛАВАНИЯ** — условия, обеспечивающие безаварийное плавание судна в любое время суток при любых состояниях погоды и навигационных обстоятельствах, проходящее при соблюдении существующих международных и отраслевых нормативных требований, предъявляемых к мореплаванию.

**БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОМЫСЛА** — условия, обеспечивающие безаварийную работу судов в районе промысла, при соблюдении соответствующих международных и отраслевых правил совместного плавания и ведения промысла, а также границ экономических зон, территориальных и других вод иностранных государств.

**БЕЙДЕВИНД** — курс судна относительно ветра, когда направления движения судна и ветра составляют угол менее  $90^\circ$ .

**БЁЛАТ** — местный сильный ветер, дующий с южного берега Аравийского полуострова с декабря по март.

**БЕНЗЕЛЬ** — перевязка двух толстых канатов шлагами более тонкого каната или линя. В практике применяется Б. прямой, круглый, коренной, плоский; полубензель, полубензель со змейкой и стопорка.

**БЕНТОС**—совокупность организмов, обитающих на грунте или в грунте дна водоемов (бенталей).

**БЕРЕГ МОРСКОЙ** — граница суши и моря, представляющая собой полосу их взаимодействия, в процессе которого возникают специфичные формы рельефа. Б. наветренный — берег, находящийся под действием ветра, дующего со стороны мор'я и образующего, волнение по всей линии побережья. Б. обрывистый — берег, почти вертикально спускающийся морю. Б. осушной — побережье или часть его, примыкающие к морю и осыхающие во время отлива или сгона воды под действием ветра. Б. открытый — берег, представляющий собой почти прямую или мало-извилистую линию и не имеющий таких участков, которые могли бы служить укрытием для судов от волнения и ветра, дующего с моря. Б. подветренный — берег, находящийся под действием ветра, дующего со стороны побережья, море вблизи от береговой линии находится в спокойном состоянии. Б. приглубый — берег с круто спускающейся подводной частью, с большими глубинами. Б. продольный — берег, идущий параллельно горным хребтам, круто спускающимся к морю и расположенным вблизи от побережья. Б. риасовый — берег, расчлененный воронкообразными разветвленными заливами, образовавшийся при погружении гористого побережья и затоплении морем горных долин. Б. скалистый — обычно крутой берег, выступающий в море в виде скал. Б. шхерный — берег, сложенный из твердых пород, окаймленный многочисленными невысокими островами различной величины и сильно изрезанный заливами.

**БЕСЕДКА** — деревянная доска, подвешенная на растительном тросе. Служит сиденьем при подъеме людей на мачты, трубы и пр., а также для работ за бортом при очистке и окраске корпуса судна, нанесении шкалы осадок, грузовой марки и пр.

**БИЛЬБОРД** — металлическая обшивка борта деревянного судна в районе клюзов для защиты борта от удара якорных лап.

**БИОГИДРОАКУСТИКА** — комплексное научное направление, в рамках которого изучаются звуковые поля гидросферы, порожденные водными организмами, воздействие излучаемых акустических колебаний на поведение и состояние гидробионтов, возможности использования технической гидроакустики для обнаружения, классификации и сопровождения косяков рыбы (или отдельных крупных гидробионтов).

**БИОТОП** — участок водной поверхности с однородными условиями среды' (рельеф, температура, соленость воды и пр.), населенный определенным сообществом организмов — биоценозом. Изменяется под влиянием биоценоза.

**БИОФИЛЬТРАЦИЯ** — явление, связанное с процессами дыхания и питания у некоторых морских животных — губок, моллюсков, мидий, оболочников и др.

**БИОЦЕНОЗ** — совокупность растений, животных и микроорганизмов, населяющих участок водоема или суши с более или менее однородными условиями существования.

**БИТЕНГ**—чугунная или стальная литая полая тумба с основанием, закрепленным, как правило, на нижней палубе. Б. выдерживает большую нагрузку и используется для крепления каната при буксирных операциях. Для лучшего удержания каната Б. имеет краспицы.

**БЛИЗНЕЦ** — добывающее судно, выполняющее при близнецовом лове совместную с флагманом-близнецом буксировку его орудия рыболовства.

**БЛОК** — часть простейшего подъемного приспособления (а также само приспособление) в виде шкива с желобом по окружности для троса, каната, цепи. Бывают металлические Б. и деревянные с металлической оковкой. По числу шкивов делятся на одно-, двух-, трех- и многошквивные. Б. с откидной щекой называются канифас-Б.

**БЛОК ВАЕРНЫЙ** — приспособление для проводки ваера от траловой доски к барабану траловой или ваерной лебедки.



**БОБИНЕЦ** — деталь вооружения грунтропа, служащая для предохранения его от задевов. Б. представляют собой полые стальные шары диаметром 30—60 см, через которые пропущена и для герметичности заварена у фланцев металлическая трубка. Через эту трубку проходит стальной канат грунтропа.

**БОДМЕРЕЯ**—денежный заем под залог судна или груза, производимый капитаном в случаях крайней необходимости (проведение неотложного ремонта, приобретение топлива, воды, продовольствия и пр.) для благополучного завершения рейса. Заем подлежит распределению по правилам общей аварии.

**БОМБАЖ ГРУЗА** — вздутие банок консервированных продуктов в грузовых помещениях в результате порчи содержимого, происшедшей в связи с истечением срока хранения данного продукта или несоблюдением температурного режима при хранении на берегу или перевозке на судне.

**БОРТ** — боковая сторона корпуса судна по всей его длине и от скуловых образований до фальшборта. Б. наветренный — борт судна, обращенный к ветру. Б. надводный — часть борта от действующей ватерлинии до палубы переборок. Б. подветренный — борт судна, ^противоположный наветренному борту. Б. рабочий — борт судна, со стороны которого производятся грузовые или швартовные операции, а также ремонтные или иные работы. Б. швартовки — борт судна, со стороны которого производятся швартовные операции при подходе к причалу в порт или подход другого судна на швартовку на рейде или в открытом море.

**БОРЬБА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА** — действия экипажа по борьбе с водой, пожарами, аварийной утечкой аммиака или по восстановлению поврежденных технических средств судна.

**БОРЬБА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ** — мероприятия, проводимые экипажем судна, по ликвидации аварийных повреждений технических средств путем отключения поврежденных механизмов и замены дублирующими так, чтобы их восстановление по возможности не отразилось на режиме движения судна.

**БОРЬБА ЗА НЕПОТОПЛЯЕМОСТЬ** — мероприятия, проводимые экипажем судна, направленные на предотвращение дальнейшего распространения воды по судну) путем подкрепления поврежденных и деформированных переборок с помощью досок и брусьев, заделки пробоин и разошедшихся швов в водонепроницаемых переборках; восстановление частично утраченной остойчивости судна и выравнивание крена и дифферента путем удаления фильтрационной воды из отсеков, спуска воды из высоко расположенных помещений, перекачивания жидких грузов и намеренного приема воды в отсеки.

**БОРЬБА С АВАРИЙНОЙ УТЕЧКОЙ АММИАКА** мероприятия, проводимые экипажем судна, направленные на предотвращение дальнейшего распространения аммиака по судну в результате его прорыва, путем приведения судна на курс, обеспечивающий безопасность экипажа от поражения парами аммиака, герметизации помещений, отключения поврежденного участка рефрижераторной установки и заделки его подсобными материалами, ликвидации всех источников открытого пламени, включения в действие системы орошения в аварийном помещении. Все работы должны производиться с таким расчетом, чтобы предотвратить аварийный выпуск аммиака, ведущий к прекращению производственной деятельности судна.

**БОРЬБА С ВОДОЙ** — мероприятия, проводимые экипажем поврежденного судна, направленные на предотвращение дальнейшего попадания воды внутрь корпуса и распространения ее по судну, путем заведения пластыря, заделки пробоины и осушения аварийного отсека.

**БОРЬБА С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ МОРЯ** — комплекс организационных мер и специальных технических средств для обнаружения, локализации, сбора или рассеивания загрязнений морской среды.

**БОРЬБА С ПОЖАРОМ** — мероприятия, проводимые экипажем судна в соответствии с оперативно-тактическими картами и планами пожаротушения по локализации очага пожара и его ликвидации путем герметизации аварийного помещения и применения огнегасительных средств.

**БОТ** — общее название небольших (водоизмещением примерно до 150 т) гребных, парусных или моторных судов различного назначения. Существуют Б. транспортные, промысловые, водолазные, спасательные, пожарные, лоцманские, десантные и др. Ввиду ограниченной мореходности Б. используют только в прибрежных районах моря.

**БОТ ВОДОЛАЗНЫЙ** — самоходное судно, специально оборудованное для производства водолазных работ. Б. в. имеет помещения для хранения водолазного имущества, помпы для подачи водолазам воздуха, трапы для спуска водолазов под воду и другое оборудование.

**БОТ ПРОМЫСЛОВЫЙ** — небольшое деревянное или стальное самоходное судно, применяющееся при прибрежном рыболовстве, снабженное специальными промысловыми механизмами, предназначенными для определенного вида лова.

**БОЧКА ШВАРТОВНАЯ ИЛИ ЯКОРНАЯ** — поплавков металлический сварной или клепаной конструкции, поддерживающий цепь (бридель), идущую от якоря большой массы, который лежит на грунте (мертвый якорь). Б. ш. предназначена для постановки судов в гаванях и на рейдах путем заведения на нее якорного каната.

**БРАГА** — цепь или стальной канат, обнесенный вокруг корпуса по бортам судна, поддерживаемый серьгами. Концы каната соединяются у форштевня судна, за них крепится буксирный канат.

**БРАНДВАХТА** — судно, поставленное в гавани на рейде для наблюдения за движением судов,, особенно за входом на рейд и за выходом с него, режимом скоростей

при проходе по рейду, выполнением правил для предупреждения столкновения судов, грузоподъемности и пассажиро-местимости катеров и шлюпок, плавания в запрещенных районах и т. п.

**БРАШПИЛЬ** — палубный механизм лебедочного типа с горизонталь-ным валом, предназначенный для подъема якоря и натяжения тросов при швартовке. Одновременно обслуживает якорные цепи левого и правого бортов. Наиболее распространены Б. с электромеханическим приводом (индивидуальным электродвигателем переменного или постоянного тока) и механической передачей. Применяются также паровые, гидрав-лические и ручные Б.

**БРИДЕЛЬ** — прочная цепь, соединяющая швартовную бочку с мертвым якорем. Коренным концом Б. присоединяется к мертвому якорю, ходовой конец цепи проходит через желоб бочки и удерживается на ее поверх-ности рымом.

**БРИЗ** — ветер, который в течение суток периодически меняет свое направление. Дует в прибрежных районах океанов, морей и больших озер. Дневной (морской) Б. дует с моря на нагретое побережье, ночной (береговой) — с охлажденного побережья на море. Смена берегового Б. на морской происходит до полудня, морского на береговой — вечером. Слой воздуха, захваченный Б., может сильно колебаться по толщине и достигать нескольких метров. Выше наблюдается перенос воздуха в обратном направлении (антибриз), образующий вместе с Б. замкну-тую циркуляцию. Б. не проникает от береговой линии более чем на десятки километров. Б. особенно развит летом в периоды антицикло-ническон погоды, не нарушаемой прохождением фронтов и сменой воз-душных масс.

## **БРОВКА**

1. Линия перехода берега канала или реки в береговой откос.
2. Линия резкого перехода углубленной части морского канала к естественным глубинам и наоборот.

**БРОКЕР** — посредник, маклер при совершении разных, преимущественно фрахтовых сделок. Б. за определенное вознаграждение в иностранных портах занимается также аквизицией (привлечением) различных грузов для перевозки на судах.

**БРОКЕРАЖ**—комиссионное вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем агенту-посреднику (брокеру) в виде определенного процента от договорной суммы. /

**БУЕК СПАСАТЕЛЬНЫЙ** — буюк! снабженный электрическим фонарем и прикрепленный с помощью линя к спасательному кругу, выбрасываемому за борт при спасении человека, оказавшегося за бортом.

**БУЙ** — металлическая конструкция в виде бочки, обладающая положительной плавучестью, с надстройкой и противовесом, устанавливаемая на мертвом якорю. В зависимости от назначения Б. на их надстройках предусматриваются светооптические аппараты с источником питания, радиолокационные пассивные отражатели, звуковые аппараты или другие устройства. Опознавание Б. обеспечивается штатной окраской, наличием топовой фигуры, цветом и характеристикой огня, а также соответствующими звуковыми и радиосигналами (при установке радиомаяка). Ледовые (зимние) Б. сигарообразной формы без надстроек. Б. применяются в качестве морских плавучих предостерегательных знаков для ограждения морских навигационных опасностей, обозначения положения морских каналов и фарватеров, подводных кабелей, мест якорных стоянок.

**БУЙ ДРИФТЕРНЫЙ** — поплавок из надувной резиновой камеры в парусиновом чехле с веревочной оплеткой или изготовленный целиком из резиноканевого материала. Б. д. предназначен для поддержания на плаву дрефтерных огней.

**БУЙ КОНЦЕВОЙ** — деревянная вежа с шестом высотой не менее 2 м от пенопластового поплавка с топовой фигурой в виде флага или радиолокационного пассивного отражателя и белым огнем. Служит для обозначения конца дрефтерного или ярусного порядка. Такие же буи устанавливаются на восточной оконечности ставных орудий лова, а на западной оконечности они имеют по две указанные фигуры и два белых огня.

**БУЙ ПРОМЫСЛОВЫЙ** — специальный буй, устанавливаемый на якорю в месте скопления рыбы и служащий ориентиром в процессе ее облова.

**БУЙРЕП** — металлический канат, предназначенный для постановки различных буйев на мертвый якорь. Б. одним концом крепится к якорю, а вторым — за буй.

## **БУКСИР**

1. Судно, тянущее за собой другое судно.

2. Канат, при помощи которого буксируемое судно крепится к буксирующему. **БУКСИР МОРСКОЙ** — специальное судно, предназначенное и оборудованное для буксировки судов и различных плавсредств в открытом море.

**БУКСИРОВКА СУДОВ** — способ вождения судов на буксире. Б. с. осуществляется способами кильватера, борт о борт (тандем) и толканием.

**БУКСИРОВКА ТРАЛА** — протаскивание судном трала по дну водоема или в толще воды с целью облова рыбы.



**БУКСИР РЕЙДОВЫЙ** — буксир, предназначенный для буксировок судов с целью их перестановок на рейде и у причалов порта, а также для различных рейдовых перевозок.

**БУКСИР СПАСАТЕЛЬНЫЙ** — буксир, служащий для оказания помощи судам, терпящим бедствие. Б. с. обладает высокими мореходными качествами, большой мощностью главного двигателя, живучестью и автономностью.

**БУМАГА ЭЛЕКТРОТЕРМИЧЕСКАЯ** — бумага, покрытая тонкими слоями алюминиевого порошка с одной стороны и свинцом с другой. Применяется при электротермическом способе записи глубин эхолотом.

**БУМАГА ЭЛЕКТРОХИМИЧЕСКАЯ** — бумага, пропитанная раствором йодистого калия. Применяется при электрохимическом способе записи глубин эхолотом и факсимильной аппаратурой.

**БУНКЕР** — судовое помещение для твердого топлива.

**БУНКЕРОВКА СУДНА** — прием в бункер или цистерны твердого или жидкого топлива для паровых котлов, главного двигателя или вспомогательных механизмов с целью пополнения судовых запасов, необходимых для нормальной эксплуатации судна.

**БУНКЕР РЫБНЫЙ** — помещение, в которое принимается с промысловой палубы улов для временного хранения до отправки на обработку. В Б. р. многих современных Промысловых судов для сохранения улова путем охлаждения используется ледоводная смесь. Б. р. иногда оборудуют специальными устройствами для механизированной подачи рыбы в цех и системами рефрижерации.

**БУРЯ МАГНИТНАЯ** — сильное возмущение магнитного поля Земли, продолжающееся от нескольких часов до нескольких суток и нарушающее плавное изменение элементов земного магнетизма.

**БУРЯ ПЫЛЬНАЯ** — поднятие в воздух частиц пыли, песка и сухой земли при сильном ветре, вследствие чего происходит значительное ухудшение видимости.

**БУХТА** — небольшой залив, защищенный от ветра и волнения, открытый к морю с одной стороны и удобный для стоянки судов.

**БУХТА КАНАТА** — канат, свернутый кругами или восьмеркой, а также упаковка нового троса в форме полого цилиндра.

**БЫСТРИНА** — приливное течение на отдельных прибрежных участках моря, проходящее с большой скоростью.

**ВАЕР** — стальной канат для буксировки трала. При работе с тралом необходимо использовать два В. Для более точного уравнивания их длины в рабочем состоянии В. маркируются.

**ВАЛ БЕРЕГОВОЙ** — вал, образованный при выбрасывании на берег морских наносов в результате действия штормовых ветров.

**ВАЛ ГРЕБНОЙ** — концевой вал судового валопровода, на котором закреплен лопастной движитель.

**ВАЛКОСТЬ СУДНА** — способность судна крениться (наклоняться) под действием ветра или вследствие неправильной его загрузки. Малая остойчивость судна вызывает большую В<sup>А</sup>. с. Для ее уменьшения применяется балластировка судна.

**ВАЛОГЕНЕРАТОР**— электрическая машина, приводимая во вращение от гребного вала и служащая для питания электроэнергией судовых потребителей.

**ВАЛОПРОВОД СУДОВОЙ** — устройство, соединяющее главный судовой двигатель с движителем. Предназначен для передачи крутящего момента от главного двигателя движителю, а также для восприятия упора, создаваемого движителем, и передачи его корпусу судна.

## **ВАТЕРВЕЙС**

1. Водопроток на открытой палубе вдоль бортов судна, образованный выступающей кромкой ширстрека и приваренной к палубе вертикальной стальной (ватервейсной) полосой. Вода из В. удаляется через спускные шпигаты.

2. Толстый деревянный брус, идущий по бортам судна на деревянном палубном настиле.

**ВАТЕРЛИНИЯ** — теоретическая кривая, получающаяся при пересечении поверхности корпуса горизонтальной плоскостью, параллельной уровню воды.

**ВАТЕРЛИНИЯ АВАРИЙНАЯ** — ватерлиния судна, принявшего воду внутрь корпуса вследствие аварии.

**ВАТЕРЛИНИЯ ГРУЗОВАЯ** — ватерлиния, совпадающая с уровнем воды и отвечающая водоизмещению судна в полном грузу (при наибольшей допустимой осадке). В. г. совпадает с понятием конструктивной ватерлинии.

**ВАТЕРЛИНИЯ ПЕРЕМЕННАЯ** — поверхность наружной обшивки судна, ограниченная возможными для него предельными грузовыми ватерлиниями. Эта часть корпуса постоянно находится под действием двух сред (воздух — вода) и поэтому наиболее подвержена коррозии.

**ВАХТА ПОЖАРНАЯ** — назначается при стоянке судна в порту для обеспечения пожарной безопасности из числа судового экипажа. Лица, несущие В. п., обязаны периодически делать обходы судна или неотлучно находиться в районах производства работ с открытым огнем. Все лица В. п. должны постоянно находиться на судне и отдыхать одетыми только в определенном помещении.

**ВАХТА СТОЯНОЧНАЯ** — особый вид дежурства, не превышающего 24 ч для командного состава и 8 ч для судовой команды. В. с. назначается капитаном при стоянке судна в

портах, портпунктах, у причалов рыбных предприятий и в случаях вывода судна из эксплуатации.

**ВАХТА ХОДОВАЯ** — особый вид выполнения служебных обязанностей членами судового экипажа, требующих повышенного внимания и непрерывного нахождения на посту или рабочем месте. Продолжительность одной В.х. для палубной и машинной команд при трехсменной вахте не должна превышать 4 ч, а при двухсменной — 6 ч. Продолжительность одной вахты промысловой команды и команды обработки устанавливается капитаном и не должна превышать 8 ч.

**ВВОЗ БЕСПОШЛИННЫЙ** — пропуск через таможенную границу товаров иностранного происхождения без обложения их ввозными пошлинами. Как правило, В. б. допускается в отношении отдельных видов сырья, промышленных товаров, продовольствия, которые или вовсе не производятся или производятся в незначительном количестве в импортируемой стране.

**ВЕДЕНИЕ ПРОМЫСЛА** — процесс добычи промысловыми судами рыбы, морского зверя и различных морепродуктов с помощью предназначенных для этой цели специальных орудий лова, включая в поиск промысловых скоплений объектов водного промысла и подготовку судна к работе.

**ВЕДОМОСТЬ ДЕФЕКТНАЯ** — опись неисправностей судна, его механизмов или

устройств, требующих ремонта.

**ВЕЛИЧИНА ПРИЛИВА**— разность уровней соседних полной и малой воды.

**ВЕЛЬБОТ**—мореходная шлюпка с острыми образованиями носа и кормы и практически симметричным относительно миделя распределением объема. Благодаря этому В. не зарыскивает на попутной волне, легко проходит полосу прибоя.

**ВЕНТЕРЬ** — стационарная сетная ловушка для лова рыбы, состоящая из бочки, горла и каркаса. Бочка сшивается из сетного полотна по размерам каркаса. К открытой ее кромке пришивается горло, изготовленное из сетного полотна в виде усеченного конуса, который обеспечивает свободный вход рыбы в бочку и затрудняет ее выход. В. с помощью кольев устанавливаются на мелководных местах.

**ВЕНТИЛЯЦИЯ** — воздухообмен в закрытых помещениях.. Различают В. естественную и искусственную, вытяжную и приточную.

**ВЕРТИКАЛ** — большой круг на Небесной сфере, проходящий через зенит и надир наблюдателя, перпендикулярный к истинному горизонту.

**ВЕРТИКАЛ ПЕРВЫЙ** — вертикал, проходящий через точки востока и запада.

**ВЕРТИКАЛ СВЕТИЛА** — вертикал, проходящий через место светила на небесной сфере.

**ВЕРТЛЮГ** — изделие в виде шарнира, предотвращающее скручивание каната. В. используется у якорных цепей, талей, гаков, шкентелей стрел и кранов.

**ВЕРТУШКА МОРСКАЯ** — прибор для измерения скорости и направления течения на любых глубинах.

**ВЕРФЬ** — предприятие для постройки и ремонта судов, судостроительный или судоремонтный завод.



**ВЕСТ**— запад (название одного из главных румбов).

**ВЕТЕР** — перемещение воздушных масс в горизонтальном направлении почти параллельно земной поверхности в результате неравномерного распределения над земной поверхностью атмосферного давления.

Пере-мещение воздушных масс зависит также от силы трения, отклоняющей силы вращения Земли и центробежной силы. В. характеризуется двумя элементами: направлением, по которому перемещается воздух, и ско-ростью, с которой это перемещение совершается.

Направление В. всегда обозначается названием той части горизонта, откуда В. дует. Направле-ние В. дается в румбах или градусах по картушке компаса. Скорость В. выражается расстоянием, пройденным массой воздуха в единицу вре-мени, в большинстве случаев — числом метров в секунду (м/с).

В. гос-подствующий — направление ветра, наиболее часто наблюдаемое в дан-ной местности за определенный период времени.

В. градиентный — установившееся равномерное движение воздуха, направленное строго по изобарам. Область низкого давления остается слева от потока в Северном полушарии и справа в Южном. В. истинный — ветер

относительно водной поверхности, наблюдаемый на неподвижном судне.

В. кажущийся — направление ветра, определяемое на ходу судна. В. креп-кий— ветер силой 7 баллов и скоростью 13,9—17,1 м/с, или 55 км/ч. Гребни очерчивают длинные валы ветровых волн; пена, срываема ветром с гребней волн, начинает вытягиваться полосами по склонам волн. В. легкий — ветер силой 2 балла и скоростью 1,6—3,3 м/с или 8 км/ч. Ветер ощущается как непрерывный легкий поток воздуха, появ-ляются небольшие гребни волн.

В. морской — ветер, дующий с моря. В. неровный — ветер с порывами, не превосходящими по скорости 5 м/с. В. отжимной — ветер преимущественно траверзных направлений, отжи-мающий судно от какого-либо объекта. В. очень крепкий — ветер силой 8 баллов и скоростью 17,2—20,7 м/с или 68 км/ч. Всякое движение против ветра заметно затрудняется. Длинные полосы пены, срываемо-й ветром, покрывают склон волн, местами сливаясь, достигают подошвы.

В. попутный — ветер, дующий по направлению курса, в корму судна. В. порывистый — ветер, имеющий отклонение в силе свыше 1 балла в течение 2—3 мин. Скорость отклонения ветра не должна быть более 10 м/с. В. прижимной — ветер преимущественно траверзных направлений, прижимающий судно к какому-либо объекту.

В. противный — ветер, дующий по направлению, противоположному курсу, в носовую часть судна. В. ровный — ветер без заметных колебаний в скорости и направлении. В. свежий — ветер силой 5 баллов и скоростью 8,0—10,7 м/с, или 33 км/ч. Волны принимают хорошо выраженную форму, повсюду образуются „барашки“.

В. сильный — ветер силой 6 баллов и скоростью 10,8—13,8 м/с, или 43 км/ч. Появляются гребни большой высоты; их пенящиеся вершины занимают большие площади; ветер начинает сры-вать пену с гребней волн. В. слабый — ветер силой 3 балла и скоростью 3,4—5,4 м/с, или 15 км/ч. Небольшие гребни волн начинают опрокиды-ваться, но пена не белая, а стекловидная. В. тихий — ветер силой 1 балл и скоростью 0,3—1,5 м/с, или 3 км/ч. Ветер едва ощущается как легкое дуновение, и то лишь временами. На поверхности моря — рябь. В. умеренный — ветер силой 4 балла и скоростью 5,5—7,9 м/с, или 24 км/ч. Хорошо заметны небольшие волны; гребни некоторых из них опрокиды-ваются, образуя местами белую клубящуюся пену — „барашки“. В. ураганный — ветер силой 12 баллов и скоростью ч:выше 32,7м/с, или 118 км/ч.

Ветер производит опустошительные разрушения. Поверхность моря покрыта плотным слоем пены. Горизонтальная видимость ничтож-на. В. шквалистый — ветер с порывами, скоростью более 10 м/с. В. штормовой — ветер силой 9 баллов и скоростью 20,8—24,4 м/с, или '81 км/ч. При таком ветре возможны небольшие повреждения в палубных

надстройках и сооружениях, сдвигаются с места неукрепленные предметы. Пена широкими, плотными, сливающимися полосами покрывает склоны волн, отчего поверхность моря становится белой, только местами во впадинах волн видны свободные от пены участки.

При дальнейшем усилении ветра до 10—11 баллов начинается сильный, а затем жестокий шторм, когда возможны более значительные повреждения в оснастке надстройках судна. Поверхность моря покрывается сплошным слоем пены, воздух наполнен водяной пылью и брызгами, видимость становится незначительной. В. местные — ветры, дующие только в определенных районах земного шара, возникающие или вследствие тепловых различий земной поверхности, или при изменении воздушных течений под влиянием рельефа местности, характера подстилающей поверхности и т. п. В. переменные — ветры, направление которых изменяется в течение суток без определенной закономерности. В. периодические — ветры, направление которых периодически изменяется. В. постоянные — ветры, направление которых остается постоянным в течение всего года. В. сезонные — периодические ветры, направление которых изменяется -по полугодиям.

**ВЕТРОСТОЙКОСТЬ** — способность судна выдерживать, не опрокидываясь, ветер, характеризующийся условной предельной скоростью. Определяет остойчивость судна на тихой воде и используется в качестве критерия остойчивости судов, на которые не распространяются нормы Регистра СССР.

**ВЕТРОЧЕТ**—прибор, позволяющий вычислить истинную скорость ветра на ходу судна. Исходными величинами являются курс и скорость судна, направление и скорость кажущегося ветра. В. состоит из фанерного круга с рукояткой, вращающегося целлулоидного диска и указателя. Впервые предложен Севастопольской морской обсерваторией, отсюда и его второе название — круг СМО.

**ВЕХА**—плавучий предостерегательный знак для ограждения навигационных опасностей и указания фарватеров. В. представляет собой длинный шест, закрепленный в поплавке (шпирт-бакане) с топовой фигурой или без нее, плавающий вертикально на воде и установленный на якоре. На верхнем конце В. помещают отличительные топовые фигуры, а ночью на некоторых В. устанавливают специальные электрические постоянные или проблесковые огни.

**ВЕХА ПРОМЫСЛОВАЯ** — устанавливается на якоре в месте скопления рыб и служит ориентиром в процессе ее облова.

**ВЕХА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ** — окрашена в желтый цвет с топовой фигурой в виде косо́го желтого креста. Применяется для обозначения или ограждения специальных районов или объектов.

## **ВЗМОРЬЕ**

1. Часть поверхности моря, прилегающая к берегу.
2. Полоса морского побережья.

**ВЗНОС АВАРИЙНЫЙ** — часть убытка, падающая на конкретного участника расходов по общей аварии и соразмерная стоимости принадлежащего ему имущества (судна, груза или фрахта).

**ВИБРАЦИЯ СУДНА** — упругие колебания корпуса судна, вызываемые в основном неуравновешенными инерционными силами главных механизмов, неравномерностями их вращающего момента, воздействием неравномерного осевого давления гребных винтов и ударов струй, отбрасываемых лопастями. При возникновении резонанса, т. е. при совпадении частоты колебаний корпуса и источников, его вызывающих, амплитуда колебаний может достигнуть значительной величины, вредно отражаясь на прочности корпуса и работе судовых приборов. '

**ВИБРОГРАФ** — самопишущий прибор для записи периода, частоты и амплитуды колебаний исследуемого объекта.

**ВИБРОМЕТР**—прибор для измерения частоты и амплитуды механических колебаний в судовых конструкциях, турбинах, двигателях внутреннего сгорания и др.

**ВИДИМОСТЬ** — способность глаза воспринимать световые лучи от наблюдаемого предмета; характеризуется степенью видимости (насколько отчетливо виден предмет)

или горизонтальной дальностью види-мости (наибольшее расстояние, на котором еще можно отличить пред-мет от окружающего фона). Различают В. дневную, ночную, оптическую и географическую. Дневная В. зависит преимущественно от размера и формы наблюдаемого объекта, а также от контраста яркости между наблюдаемым объектом и фоном, на котором он виден. Ночная В. опре-деляется силой света огня и прозрачностью атмосферы. Оптическая В. определяется силой света огня. Географическая В. зависит от кри-визны Земли, земной рефракции и высоты, знака (огня) над уровнем моря. В. ограниченная — уменьшение дальности видимости за счет изменения состояния атмосферы. Например, наличие продуктов кон-денсации в воздухе приводит к увеличению рассеивания света, и, как следствие, к ослаблению светового потока и усилению собственной яркости тумана. В результате видимость уменьшается.

**ВИЛЛИ-ВИЛЛИ**—тропический циклон в южной части Индийского океана, вблизи от Австралии.

**ВИНТ ВОЗДУШНЫЙ** — лопастной движитель, рабочей средой кото-рого является воздух. Судовой В. в. по геометрии лопастей и гидроди-намическим характеристикам существенно отличается от авиационного и применяется главным образом на амфибийных судах на воздушной подушке.

**ВИНТ ГРЕБНОЙ** — судовой движитель, состоящий из нескольких (3—8) лопастей, которые расположены радиально на цилиндрической или конической ступице на равных угловых расстояниях.

**ВИНТ РЕГУЛИРУЕМОГО ШАГА** — гребной винт с поворотными лопастями. Поворот лопастей производится с помощью специального механизма. Поворотом лопастей можно изменять шаг винта и тем самым согласовывать мощность главного двигателя с мощностью, потребляемой винтом. При этом отпадает необходимость в применении реверсивного устройства, осуществляющего переход с переднего хода на задний, и наоборот.

**ВЛАЖНОСТЬ ВОЗДУХА** — содержание водяных паров в воздухе. Различают абсолютную, относительную и удельную В. в.

**ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА ВАЛОВАЯ** — объем помещений судна как сооружения в целом, выраженный в регистровых тоннах и служащий для расчета сборов в портах и статистического учета флота. В. с. в. включает объем помещений под верхней палубой, в надстройках и рубках, за исключением вспомогательных помещений, оговоренных в правилах обмера.

**ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА ЧИСТАЯ** — условный объем помещений судна, служащих для перевозки грузов или пассажиров. ВОДА

**ВОДА БЕРЕГОВАЯ** — пресная вода, принятая из водохранилища или непосредственно



из реки (озера).

**ВОДА ЗАБОРТНАЯ** — вода, принимаемая непосредственно из-за борта для технических нужд судна или самопроизвольно (при аварийном случае).

**ВОДА МОРСКАЯ** — водный раствор разнообразных солей с преобладанием хлоридов натрия, калия, магния и сульфатов кальция и магния.

**ВОДА ОТКРЫТАЯ** — свободная вода, соприкасающаяся с пространством, покрытым льдом.

**ВОДА ПИТЬЕВАЯ** — вода, принятая на судно из водопроводной городской сети и используемая для приготовления пищи, питья и других надобностей.

**ВОДА ПОЛНАЯ** — наивысший уровень воды в океане (море) при приливе.

**ВОДА ПРОМЕЖУТОЧНАЯ** — уровень воды на :любой заданный час, приходящийся между полной и малой водой.

**ВОДА СТОЯЧАЯ** — явление при приливе и отливе, когда некоторое время отсутствует течение.

**ВОДНАЯ МАССА** — большой объем воды в океане (море), соизмери-мый с его размерами, длительное время сохраняющий относительную однородность физико-химических (главным образом температуру и соленость) и биологических характеристик. В океане В. м. подразде-ляют на поверхностные (до глубины 100—500 м), промежуточные (до 1000—1500 м), глубинные (до 3000—4000 м) и придонные.

**ВОДОВОРОТ**—вращательное движение воды на поверхности, обус-ловленное преимущественно столкновением встречных течений.

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ СУДНА** — масса судна, равная массе/вытеснен-ной им воды.

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ СУДНА ПОЛНОЕ** — водоизмещение судна в тоннах при наибольшей допустимой осадке, установленной для данного судна.

**ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ СУДНА ПОРОЖНЕМ** — водоизмещение судна в тоннах без груза, топлива, смазочного масла, балластной, пресной, котельной воды в цистернах грузовых запасов, а также без пассажиров, экипажа и их вещей.

**ВОДОЛАЗ** — специалист-профессионал, обученный спускам под воду и приемам выполнения подводных работ в разных видах водолазного снаряжения.

**ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ** — свойство оболочек различных конструкций (наружной обшивки, второго дна, поперечных и продольных переборок, палуб, платформ) не пропускать через себя воду.

**ВОДОСБОРНИК** — сточный колодец для трюмной воды, выгораживаемый в двойном дне судна в кормовом конце трюма у каждого борта, если настил второго дна

горизонтален, и дополнительно в диаметральной плоскости на судах с подъемом настила второго дна к бортам.

**ВОДОТЕЧНОСТЬ СУДНА** — проникновение воды внутрь судна из-за нарушения водонепроницаемости наружной обшивки корпуса.

**ВОДОТУШЕНИЕ** — стационарная система тушения пожаров водой. Подача воды осуществляется через напорно-пожарную систему, состоящую из пожарных насосов, трубопроводов, кранов и рукавов со стволами с различными насадками, обеспечивающими распыление воды.

**ВОДЫ ВНУТРЕННИЕ** — морские пути и рейды, а также бухты и заливы, берега которых принадлежат одному государству. Ширина входа в них не превышает двойной ширины территориальных вод.

**ВОДЫ ПОГРАНИЧНЫЕ** — заливы, реки, озера и каналы, по которым проходит линия государственной границы. Режимы судоходства, рыболовства и т. п. в таких водах обычно определяются двусторонними соглашениями граничащих между собой государств.

**ВОДЫ ПРИБРЕЖНЫЕ 200-МИЛЬНЫЕ ЗАРУБЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ**— пояс моря (океана), простирающийся в сторону от берега зарубежного государства на 200 морских миль или до срединной линии смежного с ним государства и его островов, независимо от величины объявленной или совсем необъявленной рыболовной зоны.

**ВОДЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ** — морская полоса определенной ширины, проходящая вдоль берегов и внешней границы внутренних морских вод прибрежного государства, находящаяся под его суверенитетом и составляющая часть его государственной территории. Вопрос о ширине и порядке отсчета В. т. решается прибрежным государством. Ширина В. т. исчисляется от линии наибольшего отлива или от систем прямых исходных (базисных) линий.

**ВОЖАК** — канат, к которому с помощью жожаковых поводцов крепятся дрейфтерные сети. Через расстояние, равное длине сети, на В. наносятся марки.

**ВОЗДУХООБМЕН** — частичная или полная замена воздуха в помещениях судна наружным атмосферным или кондиционированным воздухом. В. осуществляется естественной или механической вентиляцией. Кратностью В. называется отношение часового объема воздуха, подаваемого в помещение, к внутреннему его объему.

**ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ СТРАХОВОЕ** — страховая премия, которая выплачивается страхователем страховщику при заключении договора страхования за принятый страховщиком определенный, указанный в полисе риск, которому подвергается или может подвергаться страхуемое имущество. Размер вознаграждения зависит от объема и степени риска, угрожающего застрахованному имуществу, возможности убытков и потерь. Так, при страховании груза объем риска и соответственно сумма премии зависят, в частности, от характера груза и степени подверженности его повреждению, качества упаковки, направления перевозки, состояния судна, места размещения груза, местных условий порта погрузки и выгрузки, условий страхования и т. д.

**ВОЛНА АНЕМОБАРИЧЕСКАЯ** — вынужденная длинная гравитационная или инерционно-гравитационная волна, возникающая под действием ветра и атмосферного давления. В. а. могут быть прогрессивными или стоячими.

**ВОЛНА БАРИЧЕСКАЯ** — волна, возникающая при колебаниях атмосферного давления, которое вызывает поднятие и опускание водных масс.

**ВОЛНА БОРТОВАЯ** — волна, движение которой направлено перпендикулярно к борту судна.

**ВОЛНА МОРСКАЯ**.— элемент морского волнения, представляющий собой одно полное колебание поверхности моря, близкое к трохоиде. Верхняя точка В. м. называется

гребнем, низшая — подошвой; расстояние по вертикали от подошвы до гребня называется высотой волны, а расстояние между двумя последовательными гребнями—длиной. При колебании частицы воды поступательного движения не имеют, перемещается только профиль волны. Время, за которое профиль волны перемещается на ее длину, называется периодом.

**ВОЛНА НЕПРАВИЛЬНАЯ ИЛИ ТРЕХМЕРНАЯ** волна, которая не имеет по фронту большой длины и не образует параллельных валов. Гребни и подошвы волн распространяются беспорядочно или шахматно-образно. Ветровое волнение является почти всегда неправильным. Не-правильными могут быть и волны зыби в случае распространения не-скольких систем зыби с различных направлений.

**ВОЛНА ПОПУТНАЯ**—волна, направление движения которой совпадает с курсом судна.

**ВОЛНА ПРАВИЛЬНАЯ ИЛИ ДВУХМЕРНАЯ** — волна, имеющая ясно различимые гребни и подошвы, идущие в виде валов друг за другом на равных расстояниях. В. п. обычно имеют по фронту большую длину. В начальной стадии ветровые волны имеют правильную форму, называющуюся рябью.

**ВОЛНА ПРИДОННАЯ** — волна, образующаяся на глубине при встрече обычной волны с банкой, мелью или отмелью; в результате столкновения возникает толчок, который передается на поверхность и возвышает там волны настолько, что они опрокидываются

и разбиваются.

**ВОЛНА ПРИЛИВНО-ОТЛИВНАЯ** — колебания уровня воды, возникающие в Мировом океане под влиянием приливообразующих сил Луны и Солнца.

**ВОЛНА РАЗБИТАЯ**—опрокидывание волны при ее прохождении с глубокого места на мелководье. Форма волны при этом искажается, движение нижней ее части, встречающей сопротивление трения, замедляется, волна становится круче и короче, и на достаточно малой глубине гребень ее опрокидывается и разрушается. Водами В. р. являются бурун, прибой, взброс. . (

**ВОЛНЕНИЕ** — процесс колебания морской поверхности. В зависимости от причины возникновения различают: В. ветровое, зыбь, смешанное и цунами. Степень В. определяется в баллах по высоте наиболее крупных волн.

**ВОЛНЕНИЕ ВЕТРОВОЕ** — волнение, находящееся в момент наблюдения под непосредственным воздействием ветра, которым оно вызвано. В. в. является развивающимся волнением. Направление ветра и ветровых волн в открытом море совпадает или различается не более чем на 45° (по часовой стрелке в Северном и против — в Южном полушарии).



**ВОЛНЕНИЕ СМЕШАННОЕ** — волнение, при котором одновременно наблюдается зыбь и ветровая волна.

**ВОЛНОЛОМ** — гидротехническое сооружение для защиты от действия волн и течений акваторий и подходов к портам, а также морских берегов. Первые называются оградительными, вторые — берегозащитными. Кроме простейших — из бетона, камня и т. д.— бывают В. плавучие, пневматические и гидравлические.

**ВОЛНООТВОД** — устройство на верхней палубе носовой части судна (на баке) в виде небольшого козырька из поставленных стальных листов с надлежащими подкреплениями. В. предохраняет верхнюю палубу от заливания водой во время хода судна.

**ВОСХОД СВЕТИЛ ВИДИМЫЙ** — прохождение центра светил через видимый горизонт при его движении из подгоризонтальной части небесной сферы в надгоризонтальную.

**ВОСХОД СВЕТИЛ ИСТИННЫЙ** — прохождение центра светил через истинный горизонт при движении его из подгоризонтальной части небесной сферы в надгоризонтальную.

**ВОСХОЖДЕНИЕ СВЕТИЛ ПРЯМОЕ** — дуга небесного экватора от точки весеннего равноденствия до меридиана светила. В. с. п. считается всегда от точки весеннего равноденствия в сторону собственного движения Солнца (против хода часовой стрелки) от 0 до 360°.

**ВПАДИНА** — любая замкнутая отрицательная форма (котловина) рельефа дна морей, например, Новоземельская В. (Карское море), Лондсорская В. (Балтийское море), Юкатанская В. (Карибское море) и др. В. океанская — понижение дна океана, имеющее форму длинных и узких ложбин глубиной более 6 000 м (глубоководные В.).

**ВРЕМЯ ВСЕМИРНОЕ** — среднее время, отсчитываемое от Гринвичского меридиана.

**ВРЕМЯ ГРИНВИЧСКОЕ** (местное) — время на меридиане Гринвича, проходящем через Гринвичскую обсерваторию, расположенную в предместье Лондона.

**ВРЕМЯ ГРУЗОВЫХ РАБОТ В МОРЕ** — часть времени промысловой работы, затрачиваемое на перегрузку груза с судна на судно в море.

**ВРЕМЯ ГРУЗОВЫХ РАБОТ В ПОРТУ** — часть стояночного времени в порту, в течение которого на судне производят погрузку или выгрузку.

**ВРЕМЯ ДЕКРЕТНОЕ СТАНДАРТНОЕ** — поясное время, увеличенное на 1 ч.

**ВРЕМЯ ЗВЕЗДНОЕ** — число звездных часов, минут и секунд, прошедших от начала звездных суток, т. е. от момента верхней кульминации точки весеннего равноденствия до данного момента. Измеряется восточным часовым углом точки весеннего равноденствия и даты, не имеет.

**ВРЕМЯ ИСТИННОЕ (СОЛНЕЧНОЕ)** — время, прошедшее с момента нижней кульминации истинного Солнца до данного физического момента. При этом длительность суток принята равной периоду между двумя последовательными нижними кульминациями Солнца. Применение В. и. практически неудобно, так как продолжительность солнечных суток не постоянна. В. и. в любой момент численно равно часовому углу центра Солнца в тот же момент.

**ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ** — время второго часового пояса, в пределах

которого находится Москва, с учетом декретного часа. В. м. впереди

всемирного времени на 3 ч (летом) и на 4 ч (зимой).

**ВРЕМЯ НАХОЖДЕНИЯ НА ЛОВУ** — часть времени промысловой работы с момента первого спуска или выметки орудий лова до момента последнего их подъема или выборки. Время на лову включает время работы с орудиями лова, их ремонт, выборку, и обработку объектов водного промысла, перехода из квадрата в квадрат.

**ВРЕМЯ НАХОЖДЕНИЯ СУДНА В МОРЕ** — показатель судового календарного времени в судо-сутках, суммирующий затраты времени судна на переходы и нахождение на промысле.

**ВРЕМЯ ПЕРЕХОДА НА ПРОМЫСЕЛ** — показатель судового календарного времени судна на переход в район промысла. ВРЕМЯ

**ПЕРЕХОДОВ В РАЙОНЕ ПРОМЫСЛА** — часть времени промысловой работы, затрачиваемая на переходы к другим судам для приема или сдачи рыбы-сырца и рыбопродукции, получения или выдачи снабжения.

**ВРЕМЯ ПЕРЕХОДОВ СУДНА** — показатель судового календарного времени в судо-сутках, суммирующий затраты времени судна на переходы в район промысла и обратно, а также переходы из новостроя, в ремонт и после ремонта от завода до порта судовладельца.

**ВРЕМЯ ПОЯСНОЕ** — среднее местное время центрального меридиана данного пояса. Весь земной шар условно разделен на 24 пояса (по  $15^\circ$  долготы в каждом поясе) приблизительно вдоль меридианов. Начальным (нулевым) принят пояс, средним меридианом которого является Грин-вичский. В пределах пояса счет времени ведется по среднему меридиану этого пояса. Показания часов в соседних поясах различаются ровно на 1 ч. При переходе из пояса в пояс часы переводятся на 1 ч вперед при направлении к востоку и назад при направлении к западу.

**ВРЕМЯ ПРИЕМА РЫБЫ-СЫРЦА В МОРЕ** — интервал времени с начала приема рыбы-сырца до его окончания.

**ВРЕМЯ ПРОМЫСЛОВОЙ РАБОТЫ** — интервал времени с момента прихода промыслового судна в район промысла и до момента его ухода из района промысла.

**ВРЕМЯ САНИТАРНОЙ ОБРАБОТКИ СУДНА** — показатель судового

календарного времени в судо-сутках, суммирующий, продолжительность времени нахождения судна на дезинфекции, дезинсекции, дератизации, фумигации или дегазации.

**ВРЕМЯ СИДЕРАЛЬНОЕ** — см. Время звездное.

**ВРЕМЯ СРЕДНЕЕ** — время, измеряемое средними сутками, продолжительность которых постоянна в течение года, равно средней продолжительности истинных суток за год. В. с. в данный момент называют число средних часов, минут, секунд, протекших с момента нижней кульминации среднего (условного) Солнца до данного момента.

**ВРЕМЯ СТОЯНКИ В ПОРТУ** — время, затрачиваемое на грузовые и вспомогательные операции, связанные с обслуживанием судов в портах, включая перерывы и задержки в выполнении этих работ.

**ВРЕМЯ СТОЯНКИ ПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ В МОРЕ** — часть времени промысловой работы, затрачиваемая на перегрузку грузов с судна на судно и на их обслуживание.

**ВРЕМЯ СУДОВОЕ** — поясное время того часового пояса, по которому в данный момент поставлены судовые часы.

**ВРЕМЯ ТРАЛЕНИЯ** — интервал времени с момента взятия ваеров трала на стопор до момента отдачи со стопора.

**ВТОРОЕ ДНО** (внутреннее дно) — водонепроницаемый настил, привариваемый к верхним кромкам флоров, вертикального килля и днищевых стрингеров судна, образующий вместе с днищем двойное дно.

**ВХОД В ПОРТ (ВЫХОД ИЗ ПОРТА)** — рекомендованные курсы или фарватеры, ведущие с моря в порт (из порта в море).

**ВЫБЕГ СУДНА**—перемещение судна на циркуляции в сторону, противоположную повороту, после перекладки руля. Величина этого отклонения зависит от скорости перед циркуляцией, угла перекладки руля и инерционных данных судна.

**ВЫБОРКА** — промысловая операция, заключающаяся в подъеме орудия рыболовства из-за борта на палубу судна с одновременной укладкой его в процессе подъема.

**ВЫБРОСКА СУДНА НА БЕРЕГ**—крайняя мера, принимаемая капитаном аварийного судна с целью избежания полной гибели судна. В зависимости от обстоятельств выброска производится с расчетом минимальных потерь для судна, груза и фрахта.

**ВЫЛЕТ СТРЕЛЫ** — расстояние между осями горизонтального вращения стрелы и грузового шкентеля, опущенного с нокового блока стрелы. В.с. у грузовых кранов бывает постоянным и переменным. В кранах с переменным В. с. различают наибольший и наименьший вылеты. Изменение В. с. в зависимости от конструкции крана бывает установочное (без перегружаемого груза) и рабочее (с грузом).

**ВЫЛИВКА УЛОВА** — выгрузка рыбы тем или иным способом из рыболовного орудия на судно или берег.

**ВЫЛОВ РЫБЫ** — количество рыбы, добываемое промысловым судном за определенный интервал времени.



**ВЫМЕТКА** — выметывание орудий лова — операция при рыболовстве, заключающаяся в постоянном сбрасывании (спуске) сетных или крючковых орудий лова с судна.

**ВЫМПЕЛ МЕЖДУНАРОДНОГО СВОДА СИГНАЛОВ** — длинный узкий треугольный флаг с чередующимися тремя красными и двумя

белыми вертикальными полосами, означающий, что поднятый одновременно с ним или вслед за ним флажный сигнал соответствует Международному своду сигналов.

**ВЫПИНГ** (волновая вибрация) — неустановившиеся упругие колебания корпуса Бюяна, вызываемые ударами его днища и бортов о воду — слемингом — и накатом воды на открытые участки палуб при движении на волнении.

**ВЫПУСК СУДОВ В МОРЕ** — определенный порядок действий инспекции портового надзора и администрации судна. Не менее чем за 6 ч капитан информирует инспекцию о предстоящем отходе, к которому должны быть завершены грузовые операции и их оформление, снабжение судна запасами, ремонт, устранение недостатков, указанных в акте инспектирования, получено согласие на выход от санитарных, таможенных, пожарных и технических органов.

Инспектор портового надзора проверяет наличие и срок действия судовых документов, укомплектованность экипажа, соответствие загрузки судна грузовой марке, надежность крепления груза, характеристики остойчивости, приведение судна в походное состояние.

За 2—3 ч до отхода капитан представляет в инспекцию следующие документы: заявление на право отхода, судовую роль, дипломы командного состава с контрольными талонами, обязательные судовые документы, разрешение пожарной охраны и санитарно-карантинного отдела на выход в море. В. с. в м. оформляется штампом-разрешением на судовой роли, действительным в течение 24 ч.

## **ВЫСОТА БОРТА**

1. Теоретическая (расчетная) В. б. корпуса, измеряемая по мидель-шпангоуту от верхней кромки горизонтального киля или его поверхности до линии пересечения внутренней поверхности обшивки бортов с нижней поверхностью палубного стрингера верхней непрерывной палубы.
2. Действительная (практическая) В. б., измеряемая от нижней кромки брускового киля или внешней поверхности плоского киля до верхней внешней поверхности палубного стрингера, прилегающего к обшивке.

**ВЫСОТА ВОЛНЫ** — расстояние по вертикали от подошвы до гребня волны. В. в. равна удвоенной амплитуде или удвоенному радиусу орбиты поступательной волны при круговых орбитах.

**ВЫСОТА ГЛАЗ НАБЛЮДАТЕЛЯ** — расстояние по вертикали от глаза наблюдателя до уровня моря.

**ВЫСОТА МАЛОЙ ВОДЫ** — разность между высотой уровня малой воды и нулем глубин.

**ВЫСОТА МЕРИДИОНАЛЬНАЯ** — высота светила в момент прохождения им меридиана наблюдателя в полуденной или полуночной его части.

**ВЫСОТА МЕТАЦЕНТРИЧЕСКАЯ ПОПЕРЕЧНАЯ** — расстояние между главным поперечным метацентром и центром тяжести судна. При возрастании В. м. п. увеличивается остойчивость судна. Значение В. м. п. зависит от двух факторов: положения центра тяжести, определяемого размещением весовых грузов на судне, и ширины судна. При увеличении ширины судна отстояние метацентра от центра тяжести будет расти.

**ВЫСОТА МЕТАЦЕНТРИЧЕСКАЯ ПРОДОЛЬНАЯ** — расстояние между главным продольным метацентром и центром тяжести судна. В. м. п. во много раз превосходит поперечную метацентрическую высоту, поэтому возможность опрокидывания неповрежденного судна в продольном направлении исключается. Численное значение В. м. п. составляет 1 — 2,5 длины судна.

**ВЫСОТА НАДВОДНОГО БОРТА**—расстояние на миделе от грузовой ватерлинии до нижней кромки палубного стрингера палубы переборок. В. н. б. является переменной величиной, зависящей от осадки судна. В. н. б. имеет большое значение для безопасности плавания судна, так как обеспечивает надлежащий запас плавучести и достаточную остойчивость судна при больших углах наклона.

**ВЫСОТА ПОЛНОЙ ВОДЫ** — разность между высотой уровня полной воды и нулем глубины.

**ВЫСОТА ПРИЛИВА** — положение уровня воды в момент полной воды над теоретическим нулем глубин за данные сутки.

**ВЫСОТА СВЕТИЛА** — одна из координат в горизонтальной системе координат на небесной сфере. В. с. называется центральным углом между плоскостью истинного

горизонта и направлением на светило. В. с. измеряется дугой вертикала светила от истинного горизонта до места светила в пределах от 0 до  $\pm 90^\circ$ .

**ВЫСОТА СВЕТИЛА ИЗМЕРИДИОНАЛ ЬНАЯ** — высота светила, измеренная при нахождении светила вблизи меридиана наблюдателя.

**ВЫСОТА СВЕТИЛА ВИДИМАЯ** — высота светила, полученная после исправления измеренной высоты поправкой на наклонение видимого горизонта. Наклонение горизонта увеличивает высоту, поэтому его величина всегда вычитается из измеренной высоты светила.

**ВЫСОТА СВЕТИЛА ИЗМЕРЕННАЯ** — высота, полученная при отсчетах на астрономическом приборе после исправления ее поправками самого прибора.

**ВЫСОТА СВЕТИЛА ИСТИННАЯ** — высота, полученная после исправления видимой высоты поправками на рефракцию, параллакс и полу-диаметр светила.

**ВЫСОТА СВЕТИЛА СЧИСЛИМАЯ** — высота светила, вычисленная по формулам сферической тригонометрии для счислимого или заданного места.

**ВЫТЯЖКА ВАЕРОВ** — удлинение ваеров разноглубинного трала в процессе их эксплуатации. Контрольный промер ваеров должен производиться не реже одного раза в 3—5 сут.

**ВЫТЯЖКА ДЕЛИ ТРАЛА** — вытяжка сетной части трала при тралении и подъеме вследствие значительных натяжений. Для компенсации перво-начальной вытяжки сетных пластин посадка мотни трала на топенанты производится с коэффициентом ],]. Общая длина вытяжки мотни и меш-ка может достигать 3—5 м, поэтому при работе новым тралом особенно необходимо через 2—3 сут измерять вытяжку и устранять ее.

**ВЫХОД АВАРИЙНЫЙ** — запасный выход из некоторых помещений на судне (например, из машинных и котельных отделений), которым пользуются во время аварии при повреждении основного выхода или при не-возможности подхода к нему (во время пожаров, разрыва трубопрово-дов и т. .п.).

**ВЬЮШКА** — барабан в виде катушки для хранения на нем различных канатов. Устанавливается на палубе и вращается рукоятками вручную или простейшим механическим приводом.

**ГАБАРИТЫ ГРУЗА** — максимальные размеры грузового места (само-го груза, его тары или упаковки). Г. г. необходимо знать для выбора технологии перегрузочных работ, мест размещения на судне, рациональ-ного использования кубатуры грузовых помещений и др.

**ГАВАНИ ТАЙФУННЫЕ** — гавани у берегов Китая, в которых суда могут безопасно стоять на якоре во время тайфуна.

**ГАВАНЬ** — естественно или искусственно защищенный, укрытый с моря участок водного пространства, удобный для стоянки судов близ берега, а также для разгрузки и ремонта. В зависимости от назначения Г. быва-ют военные, угольные, лесные, нефтяные, каботажные и т. д., по распо-ложению — внешние и внутренние.

**ГАЗОВОЗ** — наливное судно, предназначенное для перевозки сжижен-ных газов.

**ГАИТЯН** канат, продетый через петли, вывязанные по конечной кром-ке мешка, служащий для завязывания кутка.

**ГАК** — стальной кованый крюк, применяющийся для подъема грузов и шлюпок, крепления канатов и цепей и т. д.

**ГАКАБОРТ**—верхняя крайняя часть кормы или кормовой надстройки (юта) судна. Используется для установки в диаметральной плоскости судового огня (гакабортного).

**ГАК БУКСИРНЫЙ** — приспособление для закрепления конца буксирного каната. Для более быстрого разобщения буксирного каната от буксируемого судна Г. б. делается шарнирным, разъемным, а для смягчения рывков в нем предусмотрена пружина.

**ГАК ВЕРТЛЮЖНЫЙ** — вращающийся гак для предохранения закручивания талей или снастей, которым, как правило, снабжаются канифас-блоки.

**ГАК ГРУЗОВОЙ**,— разновидность вертлюжных гаков, применяется на шкентелях грузовых стрел. Носок Г. г. загнут внутрь, вследствие чего гак при работе не задевает за выступающие части борта, трюма, надстроек.



**ГАК ДЖИЛЬСОНА** — промысловый гак с носком, загнутым наружу.

**ГАК КАЛИБРОВАННЫЙ** — промысловый гак с калиброванным зевом.

**ГАК КАРАБИННЫЙ** — гак, снабженный откидным пальцем, который не позволяет тросу соскользнуть с пего.

**ГАК СКЛАДНОЙ** — гак, состоящий из двух простых гаков, складывающихся вместе. Используется на шлюпках, а также в качестве стропа для подъема бочек. Он состоит из двух концов с гаками, которые закладываются за уторы бочек.

## ГАЛС

1. Положение судна относительно ветра; может быть правым или левым в зависимости от того, каким бортом судно обращено к ветру.

2. Каждый из прямых отрезков пути судна, идущего ломаным (зигзаго-образным) курсом.

**ГАЛС ПРОМЕРНЫЙ**—линия, на которой идет измерение глубин.

**ГАЛФВИНД** — курс судна относительно ветра, когда угол между его диаметральной плоскостью и направлением ветра составляет  $90^\circ$ .

**ГАРАНТИЯ** **АВАРИЙНАЯ**—документ, выдаваемый 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 грузом.

**ГАРАНТИЙНОЕ ПИСЬМО** — письменное обязательство грузоотправителя возместить перевозчику возможные убытки в связи с выдачей коносамента, не содержащего оговорки о ненадлежащем состоянии груза или тары (например, перевозимое оборудование повреждено; ящик или бочка имеют следы течи; мешки порваны и т. д.). Г. п. недействительно в отношении любой третьей стороны (включая грузополучателя), которой был передан такой коносамент.

**ГЕЛЬМПОРТ** — вырез в нижней части кормы или в ахтерштевне судна для прохода баллера руля. Над Г. обычно устанавливается гельм-портовая труба, обеспечивающая непроницаемость прохода баллера к рулевой машине.

## **ГИБЕЛЬ СУДНА**

1. Гибель действительная полная, когда застрахованный объект в действительности погиб или поврежден в такой степени, что им окончательно утрачены качества, составляющие его существо.

2. Гибель конструктивная полная — такое состояние судна или груза, когда расходы по его восстановлению или исправлению превышают их стоимость. В данном случае страховщик обязан возместить полную страховую сумму, как и в случае действительной полной гибели.

3. Гибель презумируемая (предположительная) полная, когда в течение значительного времени неизвестно местонахождение судна, что дает основание предполагать его гибель.

**ГИГРОСКОПИЧНОСТЬ ГРУЗА** — способность груза поглощать, удерживать или

выделять влагу, количество которой зависит как от свойств самого груза, так и от внешних климатических и микроклиматических условий его хранения на берегу и перевозки в грузовых помещениях судна.

**ГИДРОАКУСТИКА** — раздел акустики, занимающийся изучением физических явлений, связанных с излучением, распространением и приемом звуковых волн в водной среде, а также созданием технических устройств подводного наблюдения и связи.

**ГИДРОГРАФИЯ МОРСКАЯ** — раздел океанологии, связанный со съемкой, нанесением на карту и описанием водных объектов Мирового океана и суши, их формы, размеров, характера берегов, глубин, рельефа и грунтов дна.

**ГИДРОЛОКАТОР** — гидроакустический навигационный прибор, действие которого основано на свойстве отражения акустических колебаний от поверхности, разделяющей две среды.

**ГИДРОЛОКАТОР СКАНИРУЮЩИЙ** — гидролокатор, акустическая антенна которого устроена таким образом, что ее характеристика направленности отклонена на малый угол от оси визирования объекта и совершает колебание или вращение относительно этой оси с определенной частотой. Такое устройство позволяет повысить точность пеленгования по методу равносигнальной зоны и увеличить дистанцию обнаружения объекта за счет выделения полезного сигнала на фоне помех.

**ГИДРОЛОКАЦИЯ**—определение местоположения объектов, находящихся в водной среде, при помощи акустических сигналов. Г. широко используется в навигации для обнаружения подводных препятствий, в рыболовстве для поиска косяков рыб, в океанологии для исследования морей и океанов, картографирования морского дна, для поиска затонувших судов и т. п.

**ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЯ** — комплекс наук о подвижных оболочках Земли — гидросфере и атмосфере. Включает океанологию, метеорологию и гидрологию суши. Предметом Г. в Мировом океане является изучение метеорологических величин в атмосфере над морем и океанологических величин в поверхностном слое воды.

**ГИДРОСФЕРА** — водная оболочка Земли, покрывающая 70,8 % земной поверхности и включающая всю совокупность водных объектов (океаны, моря, реки, водохранилища и др.). Часто под Г. подразумевают только океаны и моря.

**ГИДРОФОН** — устройство для приема звуковых и ультразвуковых колебаний в воде и преобразования их в электрические. Применяется в гидроакустических устройствах (гидролокаторе, шумопеленгаторе и т. д.).

**ГИДРОФОТОМЕТР**— прибор для измерения подводной освещенности, прозрачности и других оптических характеристик воды.

**ГИНИ** —тали с увеличенными размерами блоков, числом шкивов и толщиной лопарей. Г. имеют как минимум два 3-шкивных блока или 2- и 3-шкивный блоки.

**ГИРОАЗИМУТ**— гироскопический прибор, предназначенный для сохранения заданного ему направления плоскости вертикала. Принцип действия основан на свойствах астатического гироскопа; для применения в качестве курсоуказателя нуждается в предварительной установке в плоскости меридиана, осуществлении азимутальной и горизонтальной коррекции; практически не подвержен влиянию сил инерции.

**ГИРОАЗИМУТГОРИЗОНТ** — электромеханический прибор для определения углов бортовой и килевой качек и изменения курса судна.

**ГИРОВЕРТИКАЛЬ**—гироскопический прибор или система, предназначенные для указания направления плоскости искусственного горизонта (отвесной линии). Принцип действия основан на свойствах астатического гироскопа с коррекцией или гиромаятника. Применяется Г. в системах стабилизации антенных устройств радиоастрономических навигационных систем, гидролокаторов, а также в качестве

датчика углов качки в успокоителях качки.

**ГИРОКОМПАС** — гироскопический навигационный прибор, основанный на свойстве двухстепенного гироскопа устанавливаться в плоскости меридиана под действием внешних сил. Г. применяется на судах для определения истинного курса и направлений. Он практически не зависит от магнитных полей Земли, обладает значительной устойчивостью в меридиане.

**ГИРОКУРСУКАЗАТЕЛЬ** — комбинированное гироскопическое навигационное устройство, предназначенное для выработки, хранения и показа направления меридиана, принцип действия и конструкция которого сочетают положительные качества гироазимута и гирокомпаса.

**ГЛАВГОСРЫБФЛОТИНСПЕКЦИЯ** — Главная государственная инспекция безопасности мореплавания и портового надзора флота рыбной промышленности Министерства рыбного хозяйства СССР, являющаяся самостоятельным структурным подразделением министерства на правах Главного управления.

**ГЛАГОЛЬ-ГАК** — складной гак, у которого откидной носок удерживается особым звеном, благодаря чему он может быть немедленно откинут, даже когда снасть натянута втугую. Применяется на цепных стопорах, шлюпочных найтовах, жвака-галсах и т. д.

**«ГЛАЗ БУРИ»** — просвет голубого неба в самом центре тропического циклона в области временного затишья (диаметром в несколько десятков километров).

**ГЛУБИНА ЗАЛЕГАНИЯ** — расстояние по вертикали от поверхности моря до верхней кромки косяка (скопления) рыбы или морепродуктов.

**ГЛУБИНА МОРЯ** — расстояние по вертикали от поверхности воды до поверхности дна моря в момент замера.

**ГЛУБИНА ОТЛИЧИТЕЛЬНАЯ** — глубина, резко отличающаяся в большую или меньшую сторону от окружающих глубин. Может служить для опознания местонахождения судна.

**ГЛУБИНА ПОРТА (ОБЪЯВЛЕННАЯ)** — глубина в морском канале, на рейде, в некоторых (обычно мористых) частях порта и у причалов, которая при среднем уровне воды обеспечивает подход и стоянку судов с определенной предельной осадкой; в остальных частях акватории порта глубина может быть меньше.



**ГЛУБИНА ТРАЛЕНИЯ** — расстояние по вертикали от поверхности моря до нижней подборы трала. При ловле камбаловых или тресковых рыб требуется, чтобы трал обязательно касался грунта, иначе рыба будет уходить под трал. Для этого вытравливают от 1 до 3,5 глубин ваера в зависимости от скорости судна. При лове на мелких местах с кабелями длиной 40 м вытравливается не менее 200 м ваеров для обеспечения нор-мального горизонтального раскрытия трала. Г. т. зависит от скорости судна и количества вытравленных ваеров: чем меньше скорость и больше вытравлено ваеров, тем больше погружение трала и наоборот.

**ГЛУБИНА ТРЮМА** — расстояние от верхней кромки бимса верхней палубы до внутренней обшивки кильсона или до верхней поверхности деревянной обшивки двойного дна (у судов с двойным дном), изменяющееся в диаметральной плоскости у миделя судна.

**ГЛУБИНА ХОДА ТРАЛА** — расстояние по вертикали от поверхности моря до верхней подборы трала. Иногда Г. х. т. выбирается с таким рас-четом, чтобы верхняя подбора трала шла ниже верхней кромки скопле-ния рыбы. Небольшая разность в длине вытравленных ваеров, кабелей, подбор, неправильное распределение загрузки и плавучести, непарность распорных досок изменяют Г. х. т. и влияют на результаты промысла.

**ГОДНОСТЬ СЕТЕМАТЕРИАЛОВ ПРОМЫСЛОВАЯ** — зависит от вида, качества материала и обработки его износостойчивыми составами, а также от условий работы орудий лова и ухода за ними во время эксплуатации и хранения. Промысловая годность в процентах выражается фор-

мул  $\circ$ й  $P_{ф}/P_{-P}/100$

1-Я,/100

где  $P_{ф}$  — фактическая или действительная прочность материала на разрыв, определяемая с помощью пружинного динамометра;  $P_{-P}$  — прочность новых сетематериалов до их эксплуатации и длительного хранения в соответствии с ГОСТом;  $P_i$  — остаточная прочность в процентах от  $P_0$ .

**ГОЛЬФСТРИМ** — разветвленная система теплых морских течений в северном Атлантическом океане, охватывающая пространство от Мексиканского залива до Шпицбергена и Кольского п-ова. В систему Г. входят течения Флоридское, Антильское, собственно Гольфстрим, Северо-Атлантическое, Канарское, Ирмингера, Норвежское и Зап.-Шпицбергенское. Теплые воды Г. вблизи берегов Европы повышают температуру морских воздушных масс, влияют на распределение атмосферного давления, а следовательно, на климат и погоду прилегающих стран. См. так же Течения морские.

**ГОНГ** — металлическое устройство в форме тарелки для подачи специальных звуковых сигналов на судне..

**ГОРДЕНЬ** — подъемное приспособление, состоящее из одношкивного блока, закрепленного неподвижно, и пропущенного через него троса (шкентеля). Г. дает удобное направление тяги без выигрыша в силе.

**ГОРИЗОНТ ВИДИМЫЙ** — линия, по которой небосвод кажется граничащим с земной поверхностью. '

**ГОРИЗОНТ ИСТИННЫЙ** — большой круг небесной сферы, плоскость которого перпендикулярна к отвесной линии.

### **ГОРИЗОНТ ИСКУССТВЕННЫЙ**

1. Прибор или система для астрономических измерений, основным элементом которых является гиро-вертикаль.

2. Открытая емкость с какой-либо жидкостью, поверхность

которой отражает лучи от небесного светила; при измерении высоты последнего используют обычный навигационный секстант.

**ГОРИЗОНТ ХОДА ТРАЛА** — см. Глубина хода трала.

**ГОРЛО ТРАЛА** — устройство из сетного полотна, препятствующее обратному выходу рыбы из трала.

**ГОРН ТУМАННЫЙ** — механическое приспособление для подачи сигналов во время тумана согласно правилам по предупреждению столкновения судов в море.

**ГОСРЫБФЛОТИНСПЕКЦИЯ** — государственная инспекция безопасности мореплавания и портового надзора флота рыбной промышленности Министерства рыбного хозяйства СССР, осуществляющая контроль за обеспечением безопасности мореплавания судов отрасли. Бассейновые Г. непосредственно подчинены Главгосрыбфлотинспекции и имеют в своем составе районные инспекции.

**ГРАДИЕНТ БАРИЧЕСКИЙ** — разность давления воздуха на единицу расстояния, за которую принимают длину  $R$  меридиана (около 111 км). Это сила, которая вызывает ветер, т. е. приводит в движение массы воздуха. Г. б. всегда нормален к изобарам и направлен в сторону низкого давления. Его можно определить с помощью карты изобар. Скорость движения массы воздуха (в м/с) приблизительно равна утроенному значению

Г. б. В умеренных широтах Г. б. обычно не более 2,0 мбар, но в не-которых случаях может превышать 3 мбар.

## ГРАДУС

1. Единица измерения углов и дуг меридианов, параллелей, широт, долгот, азимутов и т. д., равная  $1/360$  окружности; обозначается знаком...<sup>0</sup>. Г. делится на 60 мин (...'), минута на 60 с (...").

2. Единица измерения температуры зависит от шкалы термометра. В применяемой 100-градусной шкале Цельсия Г. равен 0,01 интервала между температу-рами таяния льда и кипения воды при нормальном атмосферном давлении.

**ГРАНИЦА ЗАПРЕТНЫХ ЗОН ДЛЯ ЛОВА РЫБЫ** — линия, проведен ная на определенном расстоянии от линии наибольшего отлива или от базисных линий, проходящих через базисные точки в виде оконечностей наиболее выступающих в море частей суши (мысов). Ограничивает часть моря, в пределах которого лов рыбы по тем или иным причинам запрещен.

**ГРАНИЦА ПОРТА** — линия, определяющая находящуюся в ведении порта акваторию

(водную площадь) и территорию (земельные участки) по земельной записи или генеральному плану порта.

**ГРЕБЕНЬ АТМОСФЕРНЫЙ** — вид барического рельефа, часть антициклона, его отрог, вытянутая область высокого давления. Линия с максимальным давлением посередине называется его осью, узкие отроги клинообразной формы — барическими клиньями.

**ГРЕБЕНЬ ВОЛНЫ** — самая верхняя точка профиля волны.

**ГРЕБЕНЬ ПОДВОДНЫЙ** — форма рельефа материкового склона, обычно является продолжением горного хребта суши, характеризующегося общим понижением от берега в море.

**ГРЕБЕНЬ ПРИЛИВНЫЙ** — самая верхняя точка профиля приливной волны.

**ГРОЗА** — атмосферное явление, при котором между кучево-дождевыми облаками или между облаками и земной поверхностью возникают сильные электрические разряды (молнии), сопровождающиеся громом. Эти явления обычно сопровождаются осадками ливневого характера, иногда с градом и сильным ветром.

**ГРУЗОВМЕСТИМОСТЬ СУДНА КИПОВАЯ** — грузовместимость судна при заполнении штучными грузами.

**ГРУЗОВМЕСТИМОСТЬ СУДНА НАСЫПЬЮ** — грузовместимость судна при заполнении насыпными грузами.

**ГРУЗООТПРАВИТЕЛЬ** — лицо, которое отправляет груз или от имени которого груз отправляется.

**ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СТРЕЛЫ** — наибольшее количество груза, которое может поднять стрела.

**ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СУДНА** — масса груза, на перевозку которого рассчитано судно.

**ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ СУДНА УДЕЛЬНАЯ** — грузовместимость судна, приходящаяся на 1 т его чистой грузоподъемности (в м<sup>3</sup> /т).

**ГРУНТ** — верхний слой дна моря, океана и прочих водоемов. О характере Г. можно судить по образцам, доставаемым лотом, а также по сведениям из навигационных карт.

**ГРУНТЛАЙН** — оснастка нижней подборы, состоящая из соединенных между собой всех грунтропов трала. Г. с помощью гужиков (в виде металлических тросиков или цепочек) крепится к нижней подборе. Г. вооружается различными бобинцами и катушками таким образом, чтобы быть симметричным относительно своей центральной части.

**ГРУНТРОП** — комплект оснастки нижней подборы, применяемый для загрузки и предохранения трала от разрыва. В зависимости от характера грунта Г. могут быть мягкими или жесткими. На мягких песчаных или илистых грунтах Г. представляет собой стальной канат, обмотанный старой делью и оклетневанный растительным канатом. На каменистых или неисследованных грунтах применяются жесткие Г., представляющие



собой стальные канаты с насаженными на них металлическими бобинцами. Чтобы бобинцы не окалывались, между ними ставятся резиновые прокладки в виде шайб. Для уменьшения плавучести больших металлических полых бобинцев на Г. надеваются чугунные катушки, которые одновременно используются для присоединения к ним гужиков, связывающих Г. с нижней подборой.

**ГРУППА АВАРИЙНАЯ** — часть экипажа судна, объединенная для борьбы за живучесть судна и его технических средств. Количество людей в Г. а. может быть около 10. При большем количестве такая группа называется аварийной партией.

**ГРЯДА** — подводная возвышенность, вытянутая в длину, без резко выраженного гребня с относительной высотой не свыше 200 м, лежащая у берегов или вблизи от устьев рек.

**ГУБА** — залив с устьем реки в его глубине.

**ГУЖ** — кромка сквера или мотни, расположенная между крыльями.

**ГУЖИК**—кольцо (петля), свитое из прядей каната.

**ГУЖИ К КВАРТРОПНЫЙ** — петля, образованная в углах гужа верхней подборы трала для пропуска квартропа.

**ГУСТОТА ДРЕЙФУЮЩЕГО ЛЬДА** — отношение суммарной площади льдин на всей видимой поверхности моря к площади промежутков воды между льдинами. Г. д. л. определяется зрительно в баллах по 10-балльной шкале.

**ДАВЛЕНИЕ АТМОСФЕРНОЕ** — сила, с которой воздушный слой давит на земную поверхность и поверхности всех находящихся на ней тел. Д. а. не остается постоянным и изменяется в зависимости от колебаний тем-пературы воздуха, восходящих и нисходящих потоков, связанных с общей циркуляцией в атмосфере, с высотой оно уменьшается. Д. а. в системе СИ измеряется в паскалях.

**ДАВЛЕНИЕ ВЕТРА** — воздействие движущихся масс воздуха на объект. Д. в. зависит от его скорости, высоты объекта и степени его защищенности от действия ветра. Ветер своим воздействием вызывает дрейф судна, который зависит от силы (скорости) ветра, площади парусности судна и угла приложения этой силы к указанной площади. Если направление ветра перпендикулярно к площади парусности, его давление (в кг) можно

определить из выражения  $F = 0,1SW^2$   
судна, м  
скорость ветра, м/с.

$^2$ , где  $S$  — площадь парусности  
 $^2$ ;  $W$  — кажущаяся

**ДАЛЬНОМЕР**—прибор для определения расстояний до объектов без непосредственных измерений на местности. Различают оптические, акустические, радио- и светодальномеры.

**ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОГО ГОРИЗОНТА**—расстояние от наблюдателя до видимого горизонта, определяемое по формуле  $D = 2,08\sqrt{e}$ , где  $D$

$e$   
— дальность видимого горизонта, мили;  $e$  — высота глаза наблюдателя, м. При высоте глаза, выраженной в футах,  $D = 1,145\sqrt{e}$ ?

**ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ** — определяется геометрической дальностью видимости горизонта, местными особенностями ландшафта и физическими условиями наблюдения.

Географическая или геометрическая  $D$ . в. определяется кривизной Земли и зависит только от высот объекта наблюдения, глаза наблюдателя и топографии местности. Физическая  $D$ . в. зависит от прозрачности воздуха, характера объекта и остроты

зрения наблюдателя.

Понятие Д. в. имеет два значения: дальность поте-ри видимости, т. е. расстояние, с которого теряются последние признаки объекта, и дальность обнаружения — максимальное расстояние, с кото-рого обнаруживаются первые признаки объекта наблюдения. В метеоро-логии определяют так называемую метеорологическую Д. в., под которой понимается минимальное расстояние, на котором днем теряется види-мость абсолютно черного объекта, находящегося на фоне ясного неба У горизонта и имеющего угловые размеры более

**ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ ПРЕДМЕТА** — величина, зависящая от дальности видимого горизонта с высоты глаза наблюдателя и от высоты наблюдаемого предмета.

Д. в. п. (в милях) определяется по формуле Z)

$$= 2,08(\sqrt{h} + \sqrt{e})$$

)  
г

Д  
е

h — высота наблюдаемого предмета, м; e — вы-сота глаза наблюдателя, м.

Географическая дальность видимости маяков блюдателя в милях: D

$$= D$$

$$+ (2,08\sqrt{D/e} - 4,7), \text{ где } D$$

к  
— расстояние до маяка, снятого с карты, мили; e — высота глаза наблюдателя, м.

**ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ 1 Т ГРУЗА** — среднее расстояние переме щения груза,

исчисляемое как отношение сумм тонно-миль и тонн перевезенных грузов.

**ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНИЯ** — наибольшее расстояние, проходимое судном с данной скоростью при данном запасе топлива. Д. п. определяется в результате ходовых испытаний судна. Наибольшей Д. п. соответствует экономическая скорость судна.

**ДАМБА МОРСКАЯ** — гидротехническое сооружение для защиты морских прибрежных низменностей от затопления (напорные Д.), для ограждения подходных каналов порта с целью улучшения условий судоходства и для защиты акваторий портов и аванпортов от воздействия волн, льда и наносов (безнапорные Д.— молы и волноломы).

**ДВЕРИ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫЕ** — вертикальные закрытия отверстий для прохода экипажа судна из одного отсека в другой, устанавливаемые в водонепроницаемых переборках. Д. в. делятся на навесные и клинкетные.

В навесных дверях плотное закрытие достигается прижатием их к переборке винтовыми задрайками или задрайками, основанными на принципе клинового нажатия. По периметру для обеспечения водонепроницаемости Д. в. имеют резиновую прокладку.

Клинетные двери при открывании и закрывании скользят в вертикальной или горизонтальной плоскости в специальной раме, приваренной к переборкам. В большинстве случаев они снабжаются автоматическим закрытием с дистанционным управлением с мостика.

**ДВЕРЬ ПРОТИВОПОЖАРНАЯ** — специальная стальная дверь само закрывающегося типа, снабженная устройством для ее фиксации в открытом положении. В нижнем углу двери конструктивно допускается наличие специального отверстия, снабженного закрывающим устройством. Это устройство служит для протаскивания пожарного рукава. Петли дверей выполняются из материала с температурой плавления не ниже 950 °С. Д. п. должны закрываться при наклонении их на 3—5° в сторону, противоположную направлению их закрытия.

**ДВИГАТЕЛЬ ВСЕРЕЖИМНЫЙ** — главный судовой двигатель, обеспечивающий в отличие от маршевого, форсажного двигателей все предусмотренные скорости судна: от самого малого хода до самого полного. Все существующие типы главных судовых двигателей могут устанавливаться в качестве Д. в. Основное требование к Д. в.— высокая экономичность на всех режимах работы.

**ДВИГАТЕЛЬ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ** — двигатель, обеспечивающий работу главных механизмов, снабжение судна электроэнергией и другими видами энергии, а также функционирование различных систем и устройств.

**ДВИГАТЕЛЬ ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ** — устройство для преобразования энергии движущейся жидкости в механическую энергию вращения вала. Д. г. могут быть лопастные и объемные. Д. г. применяются в рулевых машинах, успокоителях качки, якорно-швартовых, грузовых, буксирных, траловых и других устройствах.

**ДВИГАТЕЛЬ ГЛАВНЫЙ** — установка, обеспечивающая судну движение. Д. г. делятся на паросиловые — с паровыми котлами, работающими на обычном топливе, и с паровыми поршневыми машинами или паровыми турбинами в качестве двигателей; дизельные — с двигателями внутреннего сгорания; газотурбинные — с газовыми турбинами; паросиловые, дизельные или газотурбинные — с электродвигателями; атомные — с ядерными реакторами и паровыми или газотурбинными двигателями. В соответствии с имеющимися на них Д. г. суда разделяются на паро-ходы, теплоходы, газотурбоходы, турбо-, дизель- или газотурбоэлектро-ходы и атомоходы.

**ДВИГАТЕЛЬ МАРШЕВЫЙ** — двигатель экономического хода, главный судовой двигатель комбинированной энергетической установки, предназначенный для обеспечения длительных экономических скоростей хода или движения без дополнительных нагрузок (при отсутствии буксируемых объектов, ледовой обстановки и т. д.).

**ДВИГАТЕЛЬ ФОРСАЖНЫЙ** — главный двигатель комбинированной энергетической установки, предназначенный для повышения мощности пропульсивной установки при необходимости резкого увеличения скорости судна или преодоления увеличившегося сопротивления (буксировка, ледовая обстановка и т. д.)

**ДВИГАТЕЛЬ ШЛЮПОЧНЫЙ** — двигатель, устанавливаемый на спасательных шлюпках и работающий на винт. В качестве Д. ш. используются, как правило, двигатели внутреннего сгорания.

**ДВИЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНОЕ** — движение материальной точки (или тела) по отношению к системе отсчета, которая, в свою очередь, движется относительно другой системы отсчета, условно принятой за неподвижную.

**ДВИЖЕНИЕ СВЕТИЛ ВИДИМОЕ, СОБСТВЕННОЕ** — кажущееся перемещение светил с востока на запад вместе с небесной сферой вследствие действительного суточного вращения Земли вокруг своей оси с запада на восток.

**ДВИЖЕНИЕ СВЕТИЛ ВИДИМОЕ, СУТОЧНОЕ** — равномерное перемещение светил по небесным параллелям с востока на запад. Время полного обращения светил всегда одинаково и приближенно равно 23 ч 56 мин среднего времени.

**ДВИЖЕНИЕ СОЛНЦА ВИДИМОЕ** — кажущееся перемещение Солнца "по большому кругу небесной сферы (эклиптике), являющееся следствием движения Земли вокруг Солнца и называемое собственным или годовым движением Солнца. В среднем за сутки Солнце перемещается по дуге эклиптики примерно на  $1^\circ$ .



**ДВИЖЕНИЕ СУДНА ОТНОСИТЕЛЬНОЕ** — перемещение судна относительно другого объекта.

**ДВИЖИТЕЛЬ** — устройство, преобразующее работу двигателя в тягу для преодоления сил сопротивления воды движению судна, т. е. для придания ему поступательного движения. Д. бывают реактивные и активные: первые создают тягу путем отбрасывания масс воды или газов в сторону, противоположную движению судна, вторые непосредственно воздействуют на судно. Реактивные Д., в свою очередь, делятся на Д. не-прямой реакции (лопастные) и Д. прямой реакции (водо- и газопроточные). К Д. не-прямой реакции относятся гребные винты, гребные колеса, крыльчатые, воздушные винты; к водопроточным Д.— водометные и гидромоторные; к газопроточным Д.— работающие по принципу воздушно-реактивных двигателей. Активные Д. бывают парусные и роторные.

**ДЕЗИНФЕКЦИЯ** — уничтожение болезнетворных микробов и разрушение их токсинов, находящихся в воздухе, воде, на поверхности тела людей, одежде и других предметах.

**ДЕЗОДОРАЦИЯ** — совокупность мероприятий по удалению посторонних запахов из помещений судна. Для Д. применяются растворы: 0,5— 1,0 %-ный марганцевокислого калия; 10 %-ный аммиачный или 5 %-ный медного купороса.

## **ДЕЙДВУД**

1. Подводная часть кормового и носового заострений судна в месте сопряжения киля с ахтерштевнем и форштевнем. На одно-винтовых судах внутри кормового Д. размещается дейдвудное устройство.

2. Брусья, которыми на деревянном судне плотно заполняют пространство между штевнем и килем, чтобы в труднодоступном для осмотра месте не скапливалась вода.

**ДЕЙДВУДНАЯ ТРУБА** — труба в корпусе судна, через которую проходит гребной вал. Д. т. расположена в кормовой оконечности судна. Водонепроницаемость Д. т. обеспечивается устройством сальника.

**ДЕККА** — разностно-дальномерная, фазовая, гиперболическая радионавигационная система средней дальности действия, а также другие радионавигационные устройства, разработанные английской фирмой «Декка-Навигатор».

**ДЕЛИВЕРИ-ОРДЕР** — документ, содержащий распоряжение грузовладельца или перевозчика владельцу склада и подписанный владельцем склада о выдаче определенному лицу части хранящегося у него груза.

**ДЕЛЬНЫЕ ВЕЩИ** — общее название некоторых элементов оборудования судна. К Д. в. относят иллюминаторы, световые люки, двери, трапы, леерные и тентовые стойки,

кронштейны, петли, ручки, задрайки, крючки, дверные буферы, талрепы, скобы, коуши, люверсы, храпцы, глаголь-гаки, съемные и откидные крышки сходных люков и пр. Большинство Д. в. стандартизовано, в том числе по линии СЭВ и ИСО.

**ДЕМЕРЕДЖ** — возмещение судовладельцу по заранее согласованной ставке его убытков из-за задержки судна сверх стальнойного времени.

**ДЕРАТИЗАЦИЯ**—уничтожение на судах грызунов (крыс и мышей), являющихся источником инфекционных заболеваний. Способ уничтожения грызунов хлорпикрином называется окуриванием.

**ДЕРЕЛИКЦИЯ** — оставление судна экипажем при угрозе гибели. Осуществляется по приказу капитана, когда исчерпаны возможности борьбы за живучесть судна или возникла внезапная опасность (взрывы на судне, подрыв на мине и пр.).

**ДЕТЕНШЕН** — сверхконтросталия, время задержки судна под грузовыми операциями сверх обусловленной чартером контросталии. При Д. судовладелец вправе требовать помимо уплаты демереджа возмещения всех убытков, связанных с задержкой судна.

**ДЕФОРМАЦИЯ ТРАЛА** — различные изменения, происшедшие в трале вследствие ошибок, допущенных при его постройке или в период его эксплуатации.

При изготовлении верхней подборы и топенанта из растительного троса возможно изменение их длины. На циркуляции, когда тяга каната приходится на один кабель, происходит стягивание посадки на одном крыле, а затем и на втором, если, несмотря на дефект, продолжают работу. Перекос сетей чаще всего происходит у нового трала при первых тралениях, когда узлы сетей еще недостаточно затянулись.

Причинами Д. т. также являются: постановка к тралу грунтрома и других принадлежностей или частей трала несоответствующих размеров; далеко или слишком близко поставленный к верхней подборе плав и неравномерное его распределение по подборе; недостаточное количество бобинцев и неравномерное их распределение по грунтромам; неправильное размещение гужиков (цепочек) между грунтромами и нижней подборой, взаимное расположение которых меняется вследствие околотых или утерянных бобинцев; неодинаковая длина ваеров и кабелей, вследствие чего происходит перекас трала и рыба застревает в одном из крыльев.

При изготовлении частей трала из различных материалов необходимо, чтобы сквер и крылья, как и пара пластин мотни и кутка, были обязательно выполнены из одного материала. В противном случае из-за неодинаковой усадки его частей происходит деформация трала и снижается его ловистость.

**ДЖЕТИСОН** — выбрасывание за борт части груза или предметов судового снаряжения с целью спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности. Причиненный Д. убыток подлежит распределению в порядке общей аварии.

**ДЖИЛЬСОН** — стальной канат для подъема груза или трала на палубу.

**ДИАГРАММА ДИНАМИЧЕСКОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ** — графическое изображение зависимости работы восстанавливающего момента от угла крена. На ось ординат наносят также значения плеч динамической остойчивости, пропорциональные работе восстанавливающих моментов. Д. д. о. дает кривую, являющуюся интегральной по отношению к диаграмме статической остойчивости.

**ДИАГРАММА НАПРАВЛЕННОСТИ** — графическая характеристика антенны радиопередающих и радиоприемных устройств, определяющая возможность приема и излучения волн в различных направлениях. Практически для таких станций приводятся горизонтальные и вертикальные Д. н.

**ДИАГРАММА ОСАДОК НОСОМ И КОРМОЙ** — графическое изображение зависимостей между объемным водоизмещением судна  $V$ , абсциссой центра величины  $x$

$s$   
и осадками носом  $T$

$n$   
и кормой  $T$

$k$   
.

**ДИАГРАММА СТАТИЧЕСКОЙ ОСТОЙЧИВОСТИ** — зависимость момента восстанавливающей пары от угла крена (откладываемого по оси абсцисс) судна. Обычно по оси ординат откладываются два масштаба: один — для плеч остойчивости и второй — для момента восстанавливающей пары. Нормы остойчивости Регистра СССР требуют, чтобы у всех судов точка пересечения кривой плеч статической остойчивости с осью абсцисс (закат диаграммы) была при угле крена не менее  $60^\circ$ .

**ДИАГРАММА УПРАВЛЯЕМОСТИ СУДНА** — зависимость значения безразмерной кривизны установившейся циркуляции (реже — значений углов дрейфа на установившейся циркуляции) от углов перекладки руля (поворотной насадки).

**ДИАМЕТР ЦИРКУЛЯЦИИ** — расстояние между положениями центра тяжести судна на двух противоположных курсах при циркуляции. Д. ц. характеризует поворотливость судна и измеряется в длинах судна или в кабельтовых. Величина Д. ц. зависит от отношения длины судна к его ширине, угла перекладки руля, площади подводной части продольного сечения судна и его скорости. Различают диаметр неустановившейся циркуляции (тактический Д. ц.), равный расстоянию по нормали между линиями противоположных курсов при повороте судна на первые  $180^\circ$ , и диаметр установившейся циркуляции, равный диаметру окружности, описываемой центром

тяжести судна при установившемся движении. В практике учитывается тактический Д. ц., так как повороты более чем на  $180^\circ$  выполняются редко.

**ДИАПАЗОН ЧАСТОТ** — область радиоколечаний, ограниченная длинами радиоволн. Радиоволны делятся на длинные (более 3000 м), средние (3000—200 м), промежуточные (200—50 м), короткие (50—10 м), ультра-короткие (10—1 м), дециметровые (менее 1 м).

**ДИАФОН** — мощный аппарат для производства туманных сигналов, более сильный, чем сирена, устанавливаемый на маяках. Д. дает сильный звук низкого тона, переходящий в пронзительный замирающий звук. Дальность слышимости от 7 до 40 миль.

**ДИСК ПЛИМСОЛЛЯ** — графический символ на борту судна для выделения основной летней грузовой марки. Его центр наносится на середине длины судна, отстоящего от палубной линии на расстоянии высоты над-водного борта для данного судна. Из этого центра радиусом 150 мм описывают круг, наносимый линией шириной 25 мм. На выступающих с каждой стороны диска концах Летней грузовой марки (длиной по 75 мм) наносят буквы «Р» и «С», обозначающие принадлежность грузовой марки Регистру СССР. На судах, не перевозящих грузов и пассажиров, грузовая марка не имеет Д. п. На маломерных судах Д. п. заменяется треугольником.

**ДИСЛОКАЦИЯ ФЛОТА** — распределение судов флота по месту их нахождения в районе промысла, на переходах, по портам и базам для зимовки или постоянного

базирования во время навигационного периода.

**ДИСПАЧ** — премия, уплачиваемая судовладельцем фрахтователю за сэкономленное сталийное время. Д., как правило, является одним из условий договора морской перевозки грузов (чартера).

**ДИСПАША** — юридический документ, содержащий расчет убытков по общей аварии, распределяемых между судовладельцем и грузовладельцем пропорционально стоимости судна, груза и фрахта.

**ДИСПАШЕР** — эксперт, осуществляющий распределение убытков и расходов по общей аварии и составляющий особое заключение, называемое диспашей. В капиталистических странах функции Д. обычно выполняют специалисты частных фирм. В СССР Д. является официальным экспертом Бюро диспашеров при Торгово-промышленной палате СССР в Москве.

**ДИСПЛЕЙ** —электронный индикатор цифровой, буквенной и графической информации в вычислительных, информационно-поисковых и информационно-управляющих системах, в частности в навигационно-промысловых комплексах.



**ДИФФЕРЕНТ** — наклонение судна в продольной плоскости; оценивается разностью между осадками кормы и носа. Если разность равна нулю — судно на ровном киле; разность положительна — дифферент на корму, разность отрицательна — дифферент на нос.

## **ДИФФЕРЕНТОВАНИЕ**

1. Один из способов обнажения подводной части оконечности судна для ремонта. Д. заключается в загрузке носо-

вой или кормовой части судна, вследствие чего поднимается его другая часть.

2. Искусственное создание определенного дифферента на корму для придания судну лучших мореходных качеств.

**ДИФФЕРЕНТОМЕТР** — прибор для определения дифферента судна. Д. делятся на две группы в зависимости от того, что они показывают: углубление форштевня и ахтерштевня или угол продольного наклонения судна.

**ДЛИНА ВОЛНЫ** — кратчайшее расстояние по горизонтальному направлению между двумя точками волны, колеблющимися в одинаковой фазе, например, между двумя смежными подошвами или гребнями. Д. в.  $\lambda = Ct$ , где  $C$  — скорость распространения волны;  $t$  — период волны.

**ДЛИНА СЕТИ В ЖГУТЕ** — длина сетного полотна в вытянутом состоянии. Такой же термин употребляют и в отношении высоты (ширины) сетного полотна.

**ДЛИНА (ШИРИНА) СЕТИ В ПОСАДКЕ** — длина (ширина) сетного полотна в жгутах, умноженная на коэффициент посадки.

## **ДЛИНА СУДНА**

1. Теоретическая Д. с.— расстояние между перпендикулярами по конструктивной ватерлинии, соответствующая полному водоизмещению судна.

2. Конструктивная (практическая) Д. с.— наибольшая длина по диаметральной плоскости между внешними наиболее выступающими наружными обводами носа и кормы.

3. Д. с. по правилам Регистра СССР — измеряется на уровне летней грузовой ватерлинии от передней кромки форштевня до задней кромки ахтерштевня.

**ДЛИНА ТРАЛА** — длина сетной части трала вдоль бокового шва.

**ДНО МОРЯ** — часть поверхности земной коры, находящаяся в пределах моря ниже его уровня.

**ДОБЫЧА ОБЪЕКТОВ ПРОМЫСЛА** — процесс изъятия из водной среды или с лежбищ с помощью орудий рыболовства или охоты рыбы, морского зверя и морепродуктов.

**ДОГОВОР КОНТРАКТАЦИИ** — нормативный акт, регулирующий взаимоотношения и взаимную ответственность между предприятиями колхозного лова и рыбообрабатывающими предприятиями, заключаемый на основе государственного плана кооперативных поставок и закупок рыбы и рыбопродукции.

**ДОГОВОР МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ** — соглашение, по которому организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергнется судно или груз (страховой случай), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб.

**ДОГОВОР МОРСКОЙ БУКСИРОВКИ**—соглашение, заключаемое между владельцами буксирующего судна и буксируемого судна или объекта на производство буксировочных работ. Д. м. б. заключается на определенное расстояние, на некоторое время или для выполнения конкретного маневра.

**ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА** — соглашение, заключаемое между перевозчиком и отправителем груза в том, что перевозчик обязуется на определенных условиях перевезти груз и выдать его грузо-получателю. Д. м. п. г. может быть заключен: с условием предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (договор фрахтования); без такого условия (перевозка по коносаменту).

**ДОГОВОР О ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОВОДКЕ** — соглашение, по которому ледокол, принадлежащий управлению соответствующего порта, обязуется за плату по тарифу провести торговое судно любой страны от кромки льда в порт, в пределах порта и из порта в море, а также буксировать его во время проводки, если это будет признано необходимым. Буксируемое судно обязуется выполнять все распоряжения с ледокола и нести материальную ответственность за повреждения и другие убытки, которые могут возникнуть во время и вследствие проводки судна через лед и связанных с ней маневров.

**ДОГОВОР О ЛОЦМАНСКОЙ ПРОВОДКЕ** — соглашение, по которому лоцман берет на себя обязательство осуществить проводку судов на подходах к морским портам, внутри них и в районах, затрудненных для море-плавания, а также швартовку и перестановку судов, постановку и снятие с якоря и пр., а капитан проводимого судна обязуется принять лоцмана, обеспечить сохранность его катера и оплатить лоцманский сбор.

**ДОГОВОР О ПОМОЩИ** — соглашение, по которому спасатель обязуется оказать определенную услугу аварийному судну, а спасаемый — оплатить эту услугу.

**ДОГОВОР О СПАСАНИИ** — соглашение, которое заключается между капитаном спасательного судна и капитаном судна, терпящего бедствие или нуждающегося в помощи. По этому договору выплата спасательного вознаграждения обуславливается достижением полезного результата.

**ДОГОВОР О ФРАХТОВАНИИ**—соглашение между судовладельцем (фрахтовщиком) и фрахтователем о найме судна или определенной его части для выполнения одного (рейсовый чартер) или нескольких кон-кретных рейсов либо об его аренде на время с экипажем (тайм-чартер) или без него (бербоут-чартер).

**ДОГОВОР ПОСТАВКИ РЫБЫ-СЫРЦА И ПОЛУФАБРИКАТА** — нормативный акт,

регулирующий взаимоотношения между предприятиями государственного лова и рыбообработывающими предприятиями.

**ДОЖДЬ** — атмосферные осадки, состоящие из падающих водяных капель. Д. делятся на моросящие, ливневые и обложные; значительно уменьшают визуальную видимость и радиолокационную наблюдаемость.

**ДОК** — искусственное сооружение, предназначенное для осмотра, ремонта и окраски подводной части судна. По назначению и конструкции различают Д. плавучие, мокрые, наливные, строительные, сухие, с выдвижными понтонами (док-матка). В зависимости от материала Д. бывают стальные, железобетонные, деревянные и смешанной конструкции.

**ДОКОВАНИЕ** — процесс постановки и нахождения судна в доке с целью ремонта, осмотра или окраски подводной части корпуса.

**ДОКУМЕНТЫ ПОГРУЗОЧНЫЕ** — предназначенные для приема груза на судно в порту погрузки, сопровождения его в рейсе и сдачи в порту выгрузки. К ним относятся погрузочный ордер, коносаменты, страховой полис, приемосдаточная ведомость, свидетельство о происхождении товаров. Непосредственно к грузу прилагаются сертификаты, качественные удостоверения, анализы, сортовые свидетельства, акты проверки груза на взрывобезопасность и т. д.

**ДОКУМЕНТЫ СУДОВЫЕ** — характеризуют деятельность судна, его владельца, а

также годность судна к эксплуатации. К Д. с. относятся свидетельство на право плавания под флагом СССР (судовой патент), судовое и мерительное свидетельства, удостоверение на годность к плаванию, пассажирское свидетельство, Международное свидетельство о грузовой марке, радиотелеграфное свидетельство о безопасности, свидетельство о безопасности, сертификат на судовую радиостанцию, свидетельство на звуковые и световые сигналы и др.

**ДОЛГОТА ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ** — двугранный угол между плоскостью начального меридиана и плоскостью меридиана, проходящего через заданную точку. Д. г. измеряется сферическим углом при полюсе между указанными меридианами или численно равной ему дугой экватора между ними. За начальный (нулевой) принят меридиан Гринвича. Счет Д. г. ведется к востоку и западу от начального меридиана от 0 до 180°, причем восточную долготу принято считать положительной, западную — отрицательной.

**ДОЛГОТА ОБСЕРВОВАННАЯ** — долгота места наблюдателя, полученная путем обсервации.

**ДОЛГОТА ОТШЕСТВИЯ** — географическая долгота пункта отшествия.

**ДОЛГОТА ПРИШЕСТВИЯ** — географическая долгота пункта пришествия.

**ДОЛГОТА СВЕТИЛА** — эклиптическая координата, измеряемая дугой эклиптики между точкой весеннего равноденствия и кругом широты светила; отсчитывается по направлению видимого (собственного) движения Солнца от 0 до 360°.

**ДОЛГОТА СЧИСЛИМАЯ** — долгота места, определенная по графическому, аналитическому (письменному), простому, сложному или составному счислению.

**ДОСКА РАСПОРНАЯ** — изделие, обеспечивающее горизонтальное раскрытие трала. Д. р. под действием напора воды при их буксировке расходятся в стороны и разводят крылья трала. Д. р. бывают различных систем: щитовые, щелевые, решетчатые, фигурные и др. Наиболее распространенными являются щелевые Д. р., так как благодаря большой распорной силе они лучше раскрывают трал.

**ДОСМОТР СУДНА И ГРУЗА** — осмотр судна и перевозимого на нем груза, совершаемый таможенными властями на судах, отходящих в заграничный рейс или приходящих из него. Досмотр производится для предотвращения провоза контрабандных товаров, а также в целях контроля за соблюдением законодательства страны о монополии внешней торговли.



**ДОСМОТР ТАМОЖЕННЫЙ** — см. Досмотр судна и груза

## **ДРАГА**

1. Трaлирующее орудие лова для добычи с грунта рыбы, морских животных, моллюсков, растений и др.

2. Прибор для взятия грунтового материала с поверхности морского дна.

**ДРАГГЕР** — добывающее судно небольшого водоизмещения, предназначено для добычи в основном нерыбных объектов водного промысла (водорослей, моллюсков и пр.) на мелководье драгой. В качестве Д. используются сейнеры, тралботы и другие суда прибрежного лова.

**ДРЕЙФ** — перемещение судна под влиянием ветра и (или) течения при работающем или застопоренном двигателе.

**ДРЕЙФ НА ПЛАВУЧЕМ ЯКОРЕ** — лежание в дрейфе с убранными парусами или застопоренными машинами с удержанием носа судна против ветра при помощи плавучего якоря.

**ДРЕЙФОМЕР** — навигационный прибор или система, предназначенные для измерения угла ветрового дрейфа судна.

**ДРЕЙФ ПРОМЫСЛОВЫЙ** — движение судна с выметанным орудием рыболовства под действием ветра, течения и с возможной работой двигателей.

**ДРЕЙФ С ПОРЯДКОМ** — промысловый дрейф судна с дрейфтерным порядком.

**ДРЕЙФ С СЕТЯМИ** — промысловый дрейф судна выметанными сетями.

**ДРИФТЕР-ТРАУЛЕР** — добывающее судно для дрейфтерного и тралового лова.

**ДУГА БОЛЬШОГО КРУГА** — часть линии, образованной на поверхности шара при сечении его проходящей через центр плоскостью.

**ДУГА БУКСИРНАЯ** — стальная дуга, устанавливаемая в кормовой части судна с борта до борта. Д. б. служит для проводки буксирного каната на достаточной высоте над палубой судна.

**ДУГА РАСПОРНОЙ ДОСКИ** — одна из основных деталей распорной доски, за которую последняя крепится к ваеру. От положения центра соединения дуг, высоты зависит нормальная работа доски.

**ДУГА ТРАЛОВАЯ** — металлические конструкции на палубе судна, с помощью которых обеспечивается спуск и подъем трала. Высота Д. т., их отстояние от фальшборта судна должны обеспечивать свободное заведение распорных досок. Расстояние между дугами зависит от длины судна; для судов бортового траления колеблется от 27 до 33 м.

**ДУПЛИНЬ** — удлиненная петля из каната, охватывающая какой-либо предмет, концы которой сведены. Поэтому в случае отдачи одного из концов за другой можно выбрать весь канат. Заводка каната Д. применяется при швартовке судна к бочке, а также судов друг к другу в открытом море.

**ДЫМКА** — сильно разреженная атмосфера серого цвета, состоящая из мельчайших капелек воды, но не дающая ощущения сырости. Горизонтальная видимость при Д. составляет не более 0,6—5 миль.

Е

**ЕДИНИЦА ГРУЗОВАЯ** — расчетная единица для исчисления количества погруженного на судно груза. Обычно в качестве Е. г. принимается массовая — метрическая тонна, равная 1000 кг, или объемная — кубический метр.

**ЕДИНИЦА КАРТЫ** — длина одной минуты экватора, главной параллели или вообще любой параллели на карте в нормальной цилиндрической равноугольной проекции, выраженная в миллиметрах.

**ЕЖЕГОДНИК АСТРОНОМИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ** — периодическое издание, в котором

даются координаты Солнца, Луны, планет, звезд и другие астрономические данные.

**ЖЕЛОБ** — длинное и узкое, большей частью незамкнутое углубление с относительно крутыми склонами, расположенное в пределах материковой отмели и заходящее часто на материковый склон (например, Севе-ро-Земельский желоб в море Лаптевых).

**ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА** — способность судна при получении различных повреждений сохранять свои эксплуатационные и мореходные качества. Ж- с. обеспечивается рациональной конструкцией корпуса судна, специальными системами, позволяющими вести борьбу с водой и пожарами. Важнейшим элементом Ж- с. является непотопляемость. В большой степени Ж. с. зависит от подготовки экипажа к борьбе с авариями.

**ЖИЛЕТ СПАСАТЕЛЬНЫЙ** — индивидуальное спасательное средство, используемое для удержания на воде человека, оказавшегося за бортом судна. Представляет собой парусиновый нагрудник с лямками, карманы которого заполнены листовой или крошеной пробкой. Изготавливают Ж. с. резиновые, наполняемые воздухом.

**ЖУРНАЛ МАШИННЫЙ** — судовой документ установленного образца для записи показателей работы энергетической установки за каждый час суток, изменений режима работы, расхода топлива и смазки, распоряжений и работ, выполненных за вахту или сутки.

**ЖУРНАЛ ПРОМЫСЛОВЫЙ** —судовой документ для учета промысло-вой работы судна. В Ж. п. заносятся данные об уловах и переработке ры-бы, используются специальные коды, облегчающие работу иностранного инспектора во время проверки промысловой деятельности судна.

**ЖУРНАЛ СУДОВОЙ** — один из важнейших судовых документов, общепризнанный в международной практике и имеющий значение юриди-ческого характера. В Ж- с. отражаются все обстоятельства плавания и эксплуатации судна путем непрерывной записи всех случаев в период использования судна.

**ЖУРНАЛ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ** — судовой документ для учета приема рыбного сырья и выпуска рыбной продукции.

**ЗАВЕДОВАНИЕ** — элементы судна, закрепленные за должностными лицами экипажа с целью поддержания их в надлежащем техническом состоянии. Обязанности должностных лиц изложены в расписании по за-ведованию.

**ЗАВЕРТ КРЫЛЬЕВ** — происходит от неправильно поставленной клячовки, плохого вращения вертлюга у ее лапок, а также от того, что она ложится на дно, а не находится в вертикальном положении. З. к. может произойти и при полном заверте трала.

**ЗАВЕРТ КУТКА С КРЫЛОМ**— происходит, если куток опущен между судном и крылом или куток с рыбой всплывает между судном и крылом. В первом случае куток приподнимают из воды и снова опускают позади крыла, во втором случае — крыло поднимают на палубу и очищают куток.

**ЗАВЕРТ ТРАЛА** — происходит от неправильной конструкции распорных досок, неодинаковой длины лапок или короткого переходного конца; при слабом травлении ваеров, когда один ваер выпущен больше другого; при выравнивании ваеров, если распорные доски не достали грунт, в то время как бобинцы идут по дну; при недостаточной длине выпущенных ваеров; при крутой циркуляции во время травления ваеров.

**ЗАГЛУШКА** — деталь, служащая для временного или постоянного герметичного закрытия отверстий. З. выполняются в виде винта, пробки, колпачка или плоского металлического диска, вставляемого между двумя фланцами в трубопроводе для отключения одного из его участков. З. применяются при борьбе за живучесть судна и технических средств, а также при ремонтных работах в действующей установке.

**ЗАГРУЗКА** — оснастка нижней подборы орудий рыболовства для уменьшения плавучести или придания им в воде отвесного (вертикального) положения. У тралов роль З. выполняют чугунные катушки, надетые на грунтотропы; пелагические неводы оснащаются грузом в виде чугунных цилиндрических грузил массой 0,3—0,5 кг, у них роль З. выполняют также стяжные кольца; плавные сети снабжаются чугунной З.

**ЗАГРЯЗНЕНИЕ МОРЯ** — сброс веществ, которые при попадании в море способны создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской флоре и фауне.

**ЗАДАНИЕ РЕЙСОВОЕ** — документ с установленными плановыми заданиями судна на рейс.

**ЗАДЕВ ТРАЛА** — зацепление трала за камни, грунт, затонувшие суда и т. п.

**ЗАДЕРЖАНИЕ СУДНА** — распоряжение начальника порта, запрещающее торговому судну выход в море. Основывается на просьбе какого-либо лица, имеющего имущественные претензии к судну, связанные с общей аварией, спасанием, столкновением судов или причинением судну вреда, с требованиями портовых служб, при повреждении сооружений, средств навигационной обстановки и другого имущества. З. с. Действительно в течение 3 сут и прекращается с удовлетворением претензий судовладельцем или вынесением судом или арбитражем постановления об аресте



судна.

**ЗАДЕРЖКИ В ПУТИ** — часть ходового времени, в течение которого судно прерывало свое движение к порту назначения.

**ЗАДРАИВАНИЕ** — плотное закрытие (наглухо) с помощью специальных приспособлений (задраек) иллюминаторов, люков, горловин, две-рей и др.

**ЗАДРАЙКА** — устройство для плотного закрытия (задраивания) судовых иллюминаторов, крышек люков, горловин и др. Состоит из откидного болта, затяжного обушка и кольцевой ручки или затяжного барашка с ушками.

**ЗАКАНФАРИВАНИЕ ЦЕПИ ИЛИ КАНАТА** — подколачивание мушкелем шлагов снасти на барабане шпиля или лебедки во время выбора-ния ее для предотвращения сползания снасти.

**ЗАКРУТ** — перекручивание снасти, препятствующее прохождению ее через шкив блока.

**ЗАКРЫТИЕ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОЕ** — различные двери, крышки горловин на водонепроницаемых переборках, люки на палубах, иллю-минаторы. З. в. обеспечивается за счет резиновых уплотнений и притяж-ки дверей или крышек к комингсам с помощью задраек различного типа либо только за счет плотной подтяжки крышки задрайками.

**ЗАЛЕЖКА МОРСКОГО ЗВЕРЯ** — скопление морского зверя какого-либо вида на лежбище.

**ЗАЛИВ** — часть океана или моря, вдающаяся в сушу. З. небольших раз-меров, защищенные от ветров и волнений, называются бухтами.

**ЗАЛИВАНИЕ СУДНА** — явление наката сплошных масс забортной воды на палубу в оконечностях или в средней части судна при качке на волне-нии. Наиболее опасная форма З. с.— зарывание в волну на встречных курсовых углах. Задерживающаяся на палубе при интенсивном З. с. забортная вода создает опасность для находящихся на ней людей и гру-зов, а в отдельных случаях и для судна в целом, если приводит к потере устойчивости, смещению грузов или затоплению внутренних помещений через неплотные закрытия.

**ЗАЛИВ ИСТОРИЧЕСКИЙ** — значительное углубление моря в сушу, которое в силу исторических условий, особого географического положения, экономического и оборонного значения является составной частью внутренних морских вод государства.

**ЗАЛОМ** — нанос, скопление льдин, нагромоздившихся одна на другую на отмели у морского берега.

**ЗАМЕРЗАНИЕ** — процесс образования на водной поверхности слоя льда; происходит с наступлением устойчивых температур воздуха ниже нуля.

**ЗАМЕТ** — цикл последовательных промысловых операций при работе кошельковым неводом, включающий выметку, кошелькование, выборку, выливку улова и наборку невода.

**ЗАМОК МЕШКА** — приспособление, применяемое при завязке конца мешка трала.

## **ЗАМОРАЖИВАНИЕ РЫБЫ И МОРЕПРОДУКТОВ НА СУДАХ**

способ консервирования объектов водного промысла, заключающийся в их быстром охлаждении в целях сохранения вкусовых и питательных свойств.

**ЗАНОС СУДНА В НЕВОД** — окружение и попадание под днище судна частей кошелькового невода при его подъеме. В результате судно лишается возможности работать главным двигателем и рулевым устройством, что может привести к аварийному случаю. Занос может произойти, если неправильно выбрана позиция замета по отношению к направлению ветра и течения; во время замета, выдержки, кошелькования или выборки невода ветер изменил свое направление; замет невода произведен с образованием слишком малых „ворот“, а также при недостаточно быстрой выборке бежного уреза или при неправильном маневрировании судном во время выдержки, кошелькования либо выборки невода.

**ЗАПАС ВОДЫ ПОД ДНИЩЕМ** — разность между глубиной моря и осадкой судна. Запас необходим для предупреждения аварий и посадки судна на грунт. В морских условиях 3. в. под днищем (килем) должен быть не менее 0,3 м.

**ЗАПАС ПЛАВУЧЕСТИ** — непроницаемый для воды объем корпуса судна, находящийся между грузовой ватерлинией и верхней палубой.

**ЗАПАС ТОПЛИВА** — количество топлива в основных бункерах для обеспечения проектной дальности плавания судна.

**ЗАТОПЛЕНИЕ СУДНА** — заполнение забортной водой объема корпуса судна ниже ватерлинии в результате получения пробоины, негерметичности обшивки, неисправности осушительной, дренажной или других систем судна, а также в случае преднамеренных действий.

**ЗАХОД ВЫНУЖДЕННЫЙ** — неплановый заход в порт, связанный с возникновением экстренных обстоятельств.

**ЗАХОД СВЕТИЛА** — прохождение центра светила через видимый или истинный горизонт. В зависимости от названия горизонта З. с. будет видимый или истинный.

**ЗАЧИСТКА КРОМОК** — освобождение узлов от ниток разрезанного ряда по кромкам пластин.

**ЗАЩИТА СУДНА КРАНЦЕВАЯ** — оборудование борта судна, предназначенного для швартовки к нему, достаточным количеством пневматических плавучих и подвесных кранцев для обеспечения безопасной стоянки ошвартованных судов.

**ЗВЕЗДНЫЙ ГЛОБУС** — прибор, представляющий собой модель небесной сферы, с нанесенными на ней основными кругами (меридианы, небесный экватор, небесные параллели, эклиптика). На З. г. отмечены основные звезды, используемые при определении места судна. С помощью З. г. решаются многие задачи мореходной астрономии, не требующие большой точности (подбор звезд для наблюдений, установление приближенного времени восхода и захода светил и их азимутов, установление названия наблюдаемой звезды и т. д.).

**ЗВЕРЬ МОРСКОЙ** — млекопитающее водное животное отряда ластоногих, который составляют настоящие тюлени, ушастые тюлени и моржи.

**ЗЕНИТ** — точка пересечения отвесной линии с небесной сферой над головой наблюдателя.

**ЗНАКИ ДЕВИАЦИОННЫЕ** — береговые знаки в виде створа, служащие для определения девиации магнитных компасов.

**ЗНАКИ КАРДИНАЛЬНЫЕ** — показывают, с какой стороны обходить ограждаемую опасность относительно стран света; выставляются в од-ном, нескольких или во всех секторах (северном, восточном, южном, за-падном).

**ЗНАКИ ЛАТЕРАЛЬНЫЕ** — ограждение сторон фарватеров.левой или правой стороной фарватера называется та сторона, которая находится соответственно слева или справа от судна, идущего по фарватеру с моря. Стороны ограждаются буюми или вехами. На корпуса буюв могут наноситься цифры или буквы. Нумерация буюв (обозначение буквами) ведется со стороны моря.

**ЗНАКИ МОРСКИЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СВЕЯЩИЕСЯ** — средства навигационного оборудования морей, представляющие собой капитал-ные сооружения, имеющие светотехнический аппарат с дальностью ви-димого белого или приведенных к нему цветных огней менее 10 миль.

**ЗНАКИ МОРСКИЕ ПЛАВУЧИЕ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫЕ** — пла-вучие средства навигационного оборудования морей в виде буюв или вех, устанавливаемых на якоре для ограждения морских навигационных опасностей, обозначения положения морских каналов и фарватеров, подводных кабелей, рыбопромысловых снастей, мест якорных стоя-нок.

**ЗНАКИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЕ ОСИ ФАРВАТЕРА (КАНАЛА)**— буй сферические или столбовидные либо вехи, установленные в начальных точках фарватера и по его оси и обозначающие середину прохода для судов. Указанные знаки окрашены красными и белыми вертикальными полосами. Столбовидные буй и вехи имеют топовые фигуры в виде крас-ного шара. Кроме того, столбовидный буй снабжен изофазным, затме-вающимся или длительно-проблесковым огнем белого цвета.

**ЗНАКИ, ОГРАЖДАЮЩИЕ ОТДЕЛЬНЫЕ ОПАСНОСТИ** — выставля-ются над опасностью в виде столбовидных буюв или вех, окрашенных в черный цвет с широкой красной горизонтальной полосой. Топовые фигуры — два черных шара, установленных один над другим. Буй снаб-жен групповым проблесковым огнем белого цвета (два проблеска в группе). Такие знаки можно обходить с любой стороны.

**ЗНАКИ ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ** — наносятся на бортах самоходных судов флота рыбной промышленности и рыболовецких колхозов с мощностью главного двигателя 55 кВт и более. З. о. состоят из двух буквенных индек-сов и четырехзначного номера.

Первый буквенный индекс наносится для обозначения принадлежности судна по местонахождению порта приписки,

второй — указывает тип судна.



Бортовые номера отделяются от буквенных индексов знаком тире. Присвоение бортовых номеров производится преимущественно в соответствии со строительным номером из последних четырех цифр. Если таких цифр менее четырех, то впереди наносится соответствующее количество нулей. Повторение бортовых отличительных знаков не допускается.

**ЗНАКИ СТОРНЫЕ** — береговые знаки, устанавливаемые на соответствующем расстоянии друг от друга и определяющие направление створа при их совмещении.

**ЗОНА АФОТИЧЕСКАЯ** — глубинная зона морских и пресных водоемов, лишенная света.

**ЗОНА БЕРЕГОВАЯ** — зона активного взаимодействия суши и моря, включающая берег и прибрежную полосу морского дна (подводный береговой склон). Подвергаемая воздействию волн З. б. разрушается или накапливает наносы (песок, гравий, гальку), для которых характерно непрерывное движение.

**ЗОНА БУФЕРНАЯ** — см. Зона контрольная.

**ЗОНА ВОДНОГО ПРОМЫСЛА** — часть микрорайона водного промысла.

**ЗОНА ЗАПАДНЫХ ВЕТРОВ** — зона в умеренных широтах между суб-тропической зоной высокого давления и полярной областью, характеризующаяся тем, что преобладающее или среднее направление ветра как у поверхности земли, так и во всей тропосфере и нижней стратосфере — западное.

Это зона интенсивной циклонической деятельности; подвижные циклоны и антициклоны создают быструю смену ветров различных направлений, в связи с чем преобладание западных ветров в этой зоне выясняется лишь статически. С увеличением высоты повторяемость западных направлений ветра растет. З. з. в. особенно хорошо выражена в южном полушарии, где скорости ветра наиболее сильны — в 40-х и 50-х широтах.

**ЗОНА ЗАПРЕТНАЯ** — часть территории государства (в том числе во внутренних и территориальных водах), в которой запрещается производить определенные, заранее оговоренные действия.

**ЗОНА КОНТРОЛЬНАЯ** — полоса моря (океана), простирающаяся на одну или несколько миль от внешних границ рыболовной, экономической зон, территориальных вод в сторону водного пространства, разрешенного для рыболовства. З. к. устанавливается в

местах работы промыслового флота с целью предотвращения нарушения границ выше-перечисленных зон и вод.

**ЗОНА КРЕПОСТНАЯ** — участок моря или океана, имеющий особый режим плавания, установленный властями прибрежного государства. Правила плавания в З. к. объявляются в Извещениях мореплавателям.

**ЗОНА МЕРТВАЯ** — пространство в непосредственной близости вокруг антенны радиолокатора, в котором нормально отражающие объекты не обнаруживаются. Площадь центрального пятна З. м. определяется высотой антенны и шириной диаграммы ее направленности в вертикаль-ной плоскости.

**ЗОНА РЫБОЛОВНАЯ** — полоса моря (океана) объявленной ширины, прилегающая к территориальным водам государства, на которую рас-пространяются требо-вания закона о правилах рыболовства данного го-сударства.

**ЗОНА СПЕЦИАЛЬНАЯ (ПРИЛЕЖАЩАЯ) МОРСКАЯ** — полоса моря, расположенная за пределами территориальных вод государства и непо-средственно примыкающая к ним, в которой прибрежное государство осуществляет специальные функции (таможенные, финансовые, иммигра-ционные, санитарные и др.). Ширина этих зон и территориальных вод отсчитывается от данной исходной линии.

**ЗОНА ЭКОНОМИЧЕСКАЯ** — полоса моря (океана) объявленной ширины, прилегающая к территориальным водам прибрежного государства, где оно обладает преимущественным или суверенным правом на использование водных и подводных ресурсов.

**ЗОНД СЕТЕВОЙ** — специальная телеметрическая аппаратура, устанавливаемая на орудиях рыболовства для оперативного контроля параметров орудий лова, а также для оценки обстановки в зоне ее действия. По способу передачи результатов измерений различают аппаратуру с кабельной и гидроакустической линиями связи, по принципу получения основной информации — гидроакустическую и эхолотную.

**ЗЫБЬ** — длинные и пологие волны, распространяющиеся при полном безветрии (мертвая зыбь), наблюдаемые после продолжительного ветра, когда море еще не успокоилось, или перед ветром, когда он с силой дует в соседнем районе и гонит перед собой волну. Направление распространения З. и ветра может значительно различаться.

**ЗЮЙД** — юг; название одного из главных румбов.

**ИЗВЕЩЕНИЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЯМ** — издаваемая компетентными органами прибрежных государств информация в виде книги или брошюры об обстановке, обязательных законах и правилах этих государств, оповещениях и предупреждениях о морских опасностях. Сведения, содержащиеся в И. м., делятся на обязательные к исполнению (например, непрерывность лоцманской проводки в определенных водах, проливах или узкостях, объявление о крепостных зонах) и необязательные, содержащие предостерегающую информацию об опасностях, которые могут встретиться на пути судов (например, затонувшее судно, вышка для бурения, айсберг), или направленные на облегчение навигации (об огнях, маяках и сигналах, створах, буях, вехах).

**ИЗМЕРИТЕЛИ ВРЕМЕНИ** — приборы, осуществляющие непрерывное хранение времени на судне; к И. в. относятся хронометры, часы и секундомеры, а также электронные системы точного времени.

**ИЗМЕРИТЕЛЬ ДЛИНЫ ВАЕРОВ** — устройство для измерения длины вытравленных ваеров. Служит для сохранения их одинаковой длины (основное условие нормальной работы всего трала), получения информации о зацеплении, разрыве трала, изменении скорости его относительно воды. Для более точного выравнивания длины ваеров устанавливаются устройства различных конструкций, измеряющие усилие натяжения на ваерах.

**ИЗМОРОЗЬ** — белый рыхлый налет ледяных кристаллов, наблюдаемый на земных предметах во время тумана при сильном морозе. По своему происхождению и структуре И. бывает зернистая и кристаллическая.

**ИЗНОС ОРУДИЙ ЛОВА** — выход из строя орудий лова в промышленном рыболовстве. Долговечность орудий лова характеризуется износом. Выраженное в процентах отношение потери прочности к первоначальной называют степенью потери прочности:  $a = C/P_0$ , где  $C = P_0 - P_f$   $P_0$  — первоначальная прочность;  $P_f$  — фактическая прочность;  $C$  — потеря прочности;  $a$  — степень потери прочности. ,

**ИЗОЛИНИЯ** — линия на картах, диаграммах, соединяющая участки с одинаковыми значениями какой-либо величины, например, равных температур (изотермы), равных глубин (изобаты) и т. д.

**ИЗОСТАДИЯ** — линия равных расстояний на картах и планшетах. И. применяются при определении места судна по двум и более расстояниям. На картах (планшетах) строится стадиометрическая сетка, состоящая из систем концентрических окружностей. Центром каждой системы окружностей является опорный пункт, до которого измеряется расстояние.

**ИНДИКАТОР КАЧКИ** — прибор для определения угла наклона судна во время качки.

**ИНДИКАТОР КРУГОВОГО ОБЗОРА** — электронное устройство, вое производящее радиолокационное или гидролокационное отображение обстановки методом круговой развертки; реализуется с помощью электронно-лучевой трубки или плазменных панелей. В РЛС различают И. к. о. истинного движения, где вектор собственного движения судна вычитается из вектора относительного движения (центр развертки перемещается по полю И. к. о. пропорционально движению судна), и И. к. о. обыкновенные (относительного движения).

**ИНДИКАТОР ОСТОЙЧИВОСТИ** — прибор для определения метацентрической высоты судна при различных загрузках и углах крена.

**ИНДИКАТОР ЦИФРОВОЙ** — электронное устройство, воспроизводящее информацию в цифровом знаковом виде (арабские или римские цифры), применяемое в качестве выходных устройств электронно-вычислительной техники, навигационных приборов и систем.

**ИНДИКАТОР ГИДРОАКУСТИЧЕСКИЙ** — устройство, предназначенное для регистрации принимаемых эхо-, шумо- и других сигналов. И. г. разделяются на слуховые и визуальные.

**ИНЕРЦИЯ СУДНА** — свойство судна сохранять поступательное движение вперед (назад) после остановки двигателя или перевода его с переднего (заднего) хода на задний (передний). И. с. определяется опытным путем на различных режимах скоростей судна. Инерционные характеристики помещаются в Таблице маневренных элементов судна в виде графиков, построенных в постоянном масштабе расстояний и имеющих шкалы значений времени и скорости.

**ИНСТРУМЕНТ АВАРИЙНЫЙ** — средства аварийного снабжения судов, предназначенные для борьбы за живучесть судна. К И. а. относятся: упоры раздвижные, струбцины, гвозди, скобы, топоры, пилы, лопаты, кувалды, такелажный и слесарный инструмент по специальным перечням, проволока стальная низкоуглеродистая, различные болты.

**ИНСТРУМЕНТ ПОЖАРНЫЙ** — часть противопожарного снабжения судов, предназначенная для вскрытия изоляции и обшивки помещений, разборки деревянных конструкций, очистки мест пожара и удаления предметов, мешающих тушению пожара. В комплект И. п. входят топор, лом, багор, ведро, дрели.

**ИНСТРУМЕНТ ПРОКЛАДОЧНЫЙ** — инструмент, с помощью которого ведется прокладка по навигационной карте.



**ИНСТРУМЕНТ СУДОВОЙ НАВИГАЦИОННЫЙ** — прокладочный инструмент, измерители времени, метеорологические приборы, звездный глобус, ручной лот и пр.

**ИНТЕНСИВНОСТЬ ПРОМЫСЛА** — величина, выражаемая отношением количества объектов водного промысла, добываемого промысловым судном, за единицу времени. За единицу времени принимают сутки промысла, час траления, цикл работы орудий лова и т. д.

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСТОЙЧИВОСТИ СУДНА** — рекомендации, выдаваемые на каждое судно капитану по обеспечению остойчивости судна в эксплуатации. Содержит данные об остойчивости для типовых вариантов нагрузки, указания для оценки остойчивости при возможных, не предусмотренных заранее вариантах нагрузки, а также рекомендации о мерах по улучшению остойчивости судна.

**ИСК** — судебные претензии по перевозкам, предъявляемые к организациям водного транспорта.

**ИСПЫТАНИЯ ВИНТА** — модельные испытания гребного винта в опытовом бассейне или кавитационной трубе для определения его гидродинамических характеристик.

**ИСПЫТАНИЕ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ** — проверка водонепроницаемости наружной обшивки, переборок, палуб, платформ и отсеков. И. в. производится путем налива воды в отсеки или обливания соединений (швов) водой из шланга под напором, а также промазкой керосином и обдуванием сжатым воздухом. И. в. регламентировано Регистром СССР.

**ИСПЫТАНИЕ ПОВОРОТЛИВОСТИ СУДНА** — определение диаметра циркуляции и времени, необходимого на совершение полного поворота на различных режимах энергетической установки при различных положениях руля судна в балласте и грузу. Элементы поворотливости судна помещаются в Таблице маневренных элементов.

**ИСПЫТАНИЯ РУЛЯ** — испытания модели руля с целью определения его гидродинамических характеристик в свободной воде, а также при взаимодействии с гребным винтом и корпусом.

**ИСПЫТАНИЯ СУДНА НА МЕРНОЙ ЛИНИИ** — определение фактической скорости судна, производимое на специальных водных полигонах, оборудованных створами, позволяющими точно измерить пройденное судном расстояние. Скорость на каждом пробеге мерной линии определяется по формуле:  $v = 3600S/t$ , где  $v$  — скорость судна, уз;  $S$  — длина ? пробега (участка мерной линии) между секущими створами, миля;  $t$  — время пробега, с. Во избежание ошибки в определяемой скорости от влияния течения необходимо произвести несколько пробегов в противоположных направлениях, в зависимости от скорости и направления те-

чения, и рассчитать среднюю скорость по формулам:  $v = 1/2(u' + v^{\wedge})$ ;  $y = 1/4(y + 2и$

2

+03).

**ИСПЫТАНИЯ СУДНА НА ПРОЧНОСТЬ** — статические испытания судна в доке или натурные испытания на ходу в море в условиях волнения с целью экспериментального определения напряжений, перемещений и деформаций, возникающих в корпусе судна под действием заданных общего изгибающего момента и перерезывающих сил.

**ИСПЫТАНИЯ СУДНА СДАТОЧНЫЕ** — испытания судов по специально выработанной программе после их постройки или капитального ремонта. При испытании проверяются основные качества судна: надежность работы механизмов, устройств и систем, скорость, поворотливость, остойчивость, грузоподъемность, мощность механизмов и т. д. Испытания вновь построенных судов проводятся Государственной комиссией и являются окончательными сдаточными ходовыми всесторонними испытаниями, оформляемыми приемосдаточным актом.

**ИСПЫТАНИЯ СУДНА СКОРОСТНЫЕ** — установление скорости судна на различных режимах работы энергетической установки. Производятся путем нескольких пробегов в противоположных направлениях. Длина пробега в милях  $S = v/2$  назначается исходя из определяемой скорости  $v$ , уз.

**ИСПЫТАНИЯ СУДНА ХОДОВЫЕ** — испытания, проводимые заводом-строителем для проверки готовности к действию главных и вспомогательных механизмов, котлов и

устройств, связанных с обслуживанием судна на ходу, и их надежности в работе. Проверяется проектная скорость, достигнутая на испытаниях, и соответствующая ей мощность механизмов с экономическими показателями, а также мореходные, маневренные и другие качества судна.

**ИСПЫТАНИЯ СУДНА ШВАРТОВНЫЕ** — испытания, проводимые у стенки завода для проверки качества монтажа и надежности действия всех механизмов, систем, устройств с целью установления готовности выхода судна на ходовые испытания. При опробовании главной энергетической установки судно надежно закрепляется на швартовах, чтобы выдержать упор работающих гребных винтов.

**ИСПЫТАНИЯ ТРАЛА ПРОМЫСЛОВЫЕ** — испытания в промысловых условиях для выявления эффективности трала.

**ИСПЫТАНИЯ ТРАЛА ТЕХНИЧЕСКИЕ** — испытания трала в промысловых условиях на соответствие фактических параметров расчетным.

**КАБЕЛЬ** — канат с огонами на концах, соединяющий подборы трала с траловой доской.

**КАБЕЛЬ СВЯЗИ** — кабель специальной выработки, с помощью которого производится связь между бортовыми и подводными блоками акусти-ческой системы, оперативный контроль параметров орудий лова и оцен-ка обстановки в зоне их действия. По К. с. на судно передаются эхосигна-лы, принятые антенной, укрепленной на какой-либо подборе трала, фик-сируются самописцем й расшифровываются обслуживающим персоналом.

**КАБЕЛЬТОВ** — одна десятая часть морской мили, равна 185 м.

**КАБОЛКА** — исходная составная часть растительного троса, скручен-ная из волокон конопли, агавы или других растений.

**КАБОТАЖ БОЛЬШОЙ** — каботажное плавание в разных морях.

**КАБОТАЖ МАЛЫЙ** — каботажное плавание в одном море.

**КАБОТАЖНОЕ ПЛАВАНИЕ** — плавание судов между портами одного государства.

**КАМЕНЬ** — навигационная опасность, представляющая собой обломок твердых пород или небольшую гладкую скалу, обычно расположенную вблизи от берега. К. бывают надводные, подводные и осыхающие. Последние два вида К. обычно покрыты водорослями. К. представляют опасность для применения тралов на промысле.

**КАМЕРА ДЕКОМПРЕССИОННАЯ** — специальная камера, служащая для предупреждения кессонной болезни. Вначале в К. Д- поддерживается повышенное давление, затем давление медленно понижается до атмосферного. При этом у лиц, помещенных в камеру, пузырьки газа растворяются в крови, а затем постепенно выходят из организма.

**КАНАЛ** — искусственный водный путь для прохода судов между отдельными морями и реками. К. оснащаются навигационным оборудованием, причальными сооружениями, погрузочно-разгрузочными механизмами, а также шлюзами.

**КАНАЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ** — искусственный водный путь, соединяющий моря и океаны, режим, плавания по которому регламентируется специальным международным соглашением.

**КАНАЛ СВЯЗИ АКУСТИЧЕСКИЙ** — линия связи, представляющая собой полностью автономную независимую систему, имеющую собственные тракты измерения, приема и отображения получаемой информации. Сбор информации осуществляется с помощью измерительно-передающего устройства, закрепляемого на верхней подборе трала. Принятая информация передается по каналу связи на буксируемый приемник и далее по кабелю на индикатор в рулевой рубке.

**КАНАТ** — крученое изделие с высокими техническими свойствами. Различают К. волокнистые, стальные или проволочные, комбинированные или смешанные. В промышленном рыболовстве К- идут на изготовление подбор и пожилнн орудий лова (их остропливание и оснастку), стяжных тросов, урезов, ваеров, рам и оттяжек, оттуг, вожаков и прочих

З Г. А. Колчин и др. ответственных деталей орудий лова. Различают К.: из искусственного во-локна (капрона, нейлона, лавсана, куралона, сарана, хлорина и пр.); из растительного (хлопка, пеньки, льна, сизали, манилы, рами, кенафа, кендыря, канажника и др.); наибольшее распространение имеют пеньковые кана-ты, сизальские, манильские и хлопчатобумажные; стальные из высоко-качественной стальной проволоки — оцинкованной (покрытой сверху ан-तिकоррозионным слоем) и светлой (без покрытия).

**КАНАТ БЕЛЬНЫЙ** — пеньковый канат, не обработанный смолой.

**КАНАТ КАБЕЛЬНОЙ РАБОТЫ** — канат, скрученный из 3—4 тонких канатов тросовой работы. Составляющие К- к. р. называются стрендями, а канаты — 3-й 4-стрендными. По

количеству прядей К. к. р. бывают 9- и 12-прядные. Они менее прочны, чем канаты тросовой работы (при равной толщине), но более эластичны, лучше пружинят и амортизируют рывки.

**КАНАТ КОМБИНИРОВАННЫЙ** — изготавливается из стальной проволоки с пеньковыми прядями и каболками. Обладая прочностью стальных канатов, К- к. имеют поверхность, создающую достаточное трение при завязке узлов, захвате и тяге канатов. Комбинирование стальной проволоки с пенькой достигается несколькими способами. В промышленном рыболовстве распространены К- к. «Геркулес», у которых растительной пряжей обвиты проволоки или пряди. К- к. «Геркулес» используют при постройке тралов, дрейфтерных порядков, ставных неводов, в урезах закидных неводов и т. п.

**КАНАТ НЕРАСКРУЧИВАЮЩИЙСЯ** — канат, который в ослабленном состоянии не скручивается произвольно в петлю и не образует колышек. Количественно скрутку каната характеризуют числом витков всех прядей, приходящихся на 1 м каната: 120—80 — тонкий канат; 80—40 — средний; 40—20 — толстый.

**КАНАТ ОБРАТНОГО СПУСКА** — канат левой крутки, когда каболки имеют левую крутку, пряди — правую и собственно канат — левую.

**КАНАТ ПОСАДОЧНЫЙ** — промежуточный канат для крепления посадочных кромок к подборам.



**КАНАТ ПРЯМОГО СПУСКА** — канат правой крутки, в котором кабол-кам придают правую крутку, прядям — левую, а собственно канату — правую.

**КАНАТ СМОЛЬНЫЙ** — пеньковый канат, пропитанный смолой для предохранения его от гниения. К. с. долговечнее бельного каната, но его первоначальная крепость на 5—10 % ниже.

**КАНАТ ТРОСОВОЙ РАБОТЫ** — канат, в котором каболки по несколько штук скручивают в пряди, а пряди — в канат. В зависимости от количества прядей К. т. р. называются 3- или 4-прядными. Наибольшее распространение имеют 3-прядные канаты, как более прочные. '

**КАНАТ ШВАРТОВНЫЙ** — стальной или растительный канат, предназначенный для швартовки судов.

**КАНАТ ЯКОРНЫЙ** — см. Цепь якорная.

**КАНИФАС-БЛОК** — одношквивный металлический блок с откидываю-щейся на шарнире щекой. К.-б. служит для изменения направления тяги (например, при проводке снасти на лебедку или брашпиль).

**КАНЦЕЛИНГ** — предельный срок подачи судна под погрузку, нарушег ние которого дает право фрахтователю расторгнуть чартер.

**КАНЬОН ПОДВОДНЫЙ** — глубокая, довольно узкая долина с круты-ми склонами. По форме К. п. подобен глубоким речным долинам. Нижние концы (устье) каньонов достигают глубины порядка 2000—3000 м. К. п. прорезает вдоль или поперек материковую или островную отмели, дости-гая длины десятков и даже сотен километров.

**КАПИТАН ПОРТА** — должностное лицо, осуществляющее надзор за безопасностью мореплавания, порядком в порту, дипломированием лиц командного состава судов, а также выполняющее другие функции, свя-занные с безопасностью судов. К. п. назначается начальником пароход-ства, подчиняется начальнику порта, а по вопросам безопасности море-плавания, расследования аварийных случаев и дипломирования — на-чальнику Главной морской инспекции.

**КАПИТАН СУДНА** — должностное лицо, возглавляющее экипаж гражданского судна и ответственное за его действия, имеющее судоводительское образование и морское звание капитана (штурмана) дальнего плавания или капитана (штурмана) малого плавания.

**КАПЛЁР** — приспособление для выливки рыбы из невода, представляющее собой обруч диаметром около 1600 м, изготовленный из стальной трубы, к которому крепится сетный мешок конической формы. Через кольца на нижней кромке мешка протягивается канат с замком, служащий для закрытия и раскрытия К. Обруч К. подвешен на четырех оттяжках. К. обслуживается грузовой лебедкой.

**КАРАНТИН** — срок, в течение которого судно находится в изоляции (не разрешается иметь сообщение с берегом) впредь до удаления с него лиц, больных инфекционными болезнями. На судне, стоящем на К., поднимают желтый флаг.

**КАРКАС** — дополнительное покрытие мешка трала более прочной делью.

**КАРТА ГНОМОНИЧЕСКАЯ (ортодромическая)** — карта, составленная 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 проектируется из ее центра на плоскость, касательную к поверхности Земли в выбранной точке. В зависимости от точки касания различают проекции: полярную центральную (плоскость касается Земли у полюса), экваториальную центральную (точка касания лежит где-либо на экваторе) и горизонтальную центральную (плоскость располагается между экватором и полюсами). К. г. используется в навигации для прокладки дуг больших кругов, которые изображаются на этих картах прямой линией, и радиопеленгов.

**КАРТА ЗВЕЗДНАЯ** — изображение звездного неба или части его в какой-либо картографической проекции на плоскости. На К-з. условными знаками наносится положение звезд и дается наименование наиболее ярких из них. К. з. служит для изучения созвездий и выбора звезд при астрономических наблюдениях. Карты, изображающие половину небесного свода, называются планисферами.

**КАРТА ЛЕДОВАЯ** — карта, на которой условными обозначениями нанесена ледовая обстановка (количество льдов в баллах, их форма, возраст, степень разрушенности, направление дрейфа и т. д.) и дана краткая характеристика погоды, бывшей в момент ледовых наблюдений. К. л. используется для составления ледовых прогнозов и является необходимым документом при разработке маршрутов движения судна.

**КАРТА МАГНИТНАЯ** — справочная карта, на которой изображаются элементы земного магнетизма в виде изогон и изоклин, а также даются значения горизонтальных и вертикальных составляющих земного магнетизма.

**КАРТА МЕРКАТОРСКАЯ** — карта, составленная в меркаторской проекции, при которой земной шар изображается на развернутой боковой поверхности прямого цилиндра, с окружностью, равной экватору. На К. м. все меридианы и параллели изображены прямыми линиями. К. м. неприменима для полярных областей.

**КАРТА МОРСКАЯ ГРУНТОВ** — морская карта, основным содержанием которой являются данные о распределении грунтов дна моря и их характеристики.

**КАРТА МОРСКАЯ ОБЗОРНАЯ** — морская карта мелкого масштаба, одинаково подробно изображающая как район моря, так и сушу и дающая общее представление о навигационно-гидрографических и экономико-географических особенностях отображаемого района.

**КАРТА МОРСКИХ ПУТЕЙ** — справочная морская карта, на которую для определенных категорий судов с учетом господствующих ветров и течений нанесены наиболее выгодные пути, располагающиеся по возможности ближе к дуге большого круга в данном районе.

**КАРТА НАВИГАЦИОННАЯ МОРСКАЯ** — морская карта, главным содержанием которой являются элементы навигационно-гидрографической обстановки,

предназначенная для обеспечения задач судовождения.

**КАРТА НАВИГАЦИОННАЯ МОРСКАЯ ГЕНЕРАЛЬНАЯ** — навигац-онная морская карта в масштабе 1:1 000 000— 1:5 000 000.

**КАРТА НАВИГАЦИОННАЯ МОРСКАЯ ПУТЕВАЯ** — навигац-онная морская карта в масштабе 1:100 000— 1:500 000.

**КАРТА НАВИГАЦИОННАЯ МОРСКАЯ ЧАСТНАЯ** — навигац-онная морская карта в масштабе 1:25 000— 1:50 000.

**КАРТА НАВИГАЦИОННО-ПРОМЫСЛОВАЯ МОРСКАЯ** — навигац-онная морская карта с дополнительной нагрузкой, обеспечивающей решение различных задач, связанных с использованием природных ресурсов.

**КАРТА ПОЯСОВ ВРЕМЕНИ** — карта, на которой указаны границы часовых поясов.

**КАРТА ПРИЛИВНО-ОТЛИВНЫХ ТЕЧЕНИЙ** — карта, на которой стрелками показаны приливно-отливные течения на каждый час до полной воды и после нее в основном приливном пункте; составляются для районов с полусуточными приливами и сброшюровываются в атласы приливно-отливных течений.

**КАРТА РАДИОНАВИГАЦИОННАЯ МОРСКАЯ** — навигационная морская карта, дополнительным элементом нагрузки которой является сетка изолиний, предназначенная для определения места с помощью радио-навигационных систем.

**КАРТА-СЕТКА МОРСКАЯ** — морская карта, по внутренней рамке которой нанесена только картографическая сетка, предназначенная для решения задач судовождения.

**КАРТА СИНОПТИЧЕСКАЯ** — карта, на которую с помощью условных знаков нанесены сводные результаты одновременных наблюдений над различными элементами погоды в разных районах.

**КАРТУШКА** — основная часть магнитного компаса, представляющая собой поплавок и диск, разделенный на  $360^\circ$ , на котором имеются над-писи главных и четвертных румбов. Диск имеет систему магнитных стрелок, при этом магнитная ось системы должна совпадать с линией N — S ( $0—180^\circ$ ) диска. В центре К. укреплен топка — маленький твердый камешек (сапфир или агат). Выемкой, сделанной в нижней части топки, К. накладывается на острие шпильки.

**КАРТУШКА НАКЛОННАЯ** — свободно подвешенная за центр тяжести система магнитных стрелок, обладающая свойством наклоняться под действием вертикальной магнитной силы на некоторый угол к горизонту. К. н. используется при девиационных работах для измерения с помощью дефлектора вертикальных магнитных сил у морского магнитного компаса.

**КАРТУШКА ШТОРМОВАЯ** — упрощенная схема циклона, начерченная на целлулоидной пластине. Изобары изображаются тремя концентрическими окружностями, на которые наносятся направления ветра, наблюдающиеся в циклоне. На картушке проводятся два диаметра — по меридиану и параллели. Войдя в область шторма, картушку накладывают так, чтобы ее меридиан был параллелен меридиану карты, а счислимое место лежало на одной из окружностей (или между ними) в точке, где направление вектора на картушке совпадает с направлением истинного ветра. Тогда направление от места судна к центру картушки дает направление на центр циклона. При появлении первых признаков приближения циклона следует считать, что судно находится между первой и второй окружностями; при падении барометра от 0,8 до 1,5 мм/ч — между второй и внутренней окружностями; при падении более 2,0 мм/ч — внутри внутренней окружности.

**КАТАЛОГ ЗВЕЗДНЫЙ** — списки звезд с указанием их координат.



**КАТАЛОГ КАРТ И КНИГ** — навигационное пособие, содержащее перечень карт и пособий, а также служащее для их подбора на намеченный район плавания. В каталоге содержатся подробные данные о всех картах и других пособиях для плавания на определенный район океана.

**КАТУШКА ГРУНТРОПНАЯ** — металлическая катушка с цепочкой, служащая для регулирования массы грунтропа и присоединения цепей или стропов, связывающих грунтропы с нижней подборой. В траловом флоте используют три типа катушек: большие — длиной 300 мм, массой (вместе с цепочкой) 13,4 кг; средние — 200 мм, 8,4 кг и малые — 75 мм, 4,4 кг.

**КАТУШКА КВАРТРОПНАЯ** — металлическая катушка с цепочкой, к которой крепится квартроп. Применяется при работе тралов с квартропами. К. к. ставится на концы центрального грунтропа, цепочка присоединяется к нижней подборе.

**КАЧЕСТВА СУДНА МАНЕВРЕННЫЕ** — качества, позволяющие судну двигаться с установленной скоростью в заданном направлении, а также изменять направление движения с помощью руля (или винтов).

**КАЧЕСТВА СУДНА ХОДОВЫЕ** — качества судна, характеризующиеся скоростью, инерцией, управляемостью, устойчивостью на курсе, потерей скорости на волнении.

**КАЧЕСТВА СУДНА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ** — качества, характеризующие грузоподъемность судна, его полную и чистую вместимость, скорость, маневренность, дальность плавания, автономность, прочность.

**КАЧКА** — колебания судна, выведенного из равновесия, вокруг главных осей (продольной и поперечной) под действием внешних сил. Различают К.: бортовую (боковую) — колебания судна вокруг некоторой продольной оси; вертикальную — колебательное движение судна вверх и вниз параллельно самому себе; килевую — колебания судна вокруг некоторой поперечной оси.

**КАША ЛЕДЯНАЯ** — скопление кусков льда менее 0,5 м в поперечнике (продукт разрушения льда различных форм).

**КАЮТА** — судовое жилое помещение членов экипажа или пассажиров. Располагается в наиболее удобных местах надстроек и корпуса, удаленных от источников тепла, шума и вибрации, благоприятных по условиям качки на волнении.

**КАЮТ-КОМПАНИЯ** — судовое общественное помещение для приема пищи, собраний и коллективного отдыха командного состава.

**КВАДРАТ ПРОМЫСЛОВЫЙ** — участок района промысла, ограниченный параллелями и меридианами, а иногда и береговой линией, протяженностью 30' по широте и 30' по долготe (или других размеров).

**КВАДРАТУРА** — взаимное расположение Солнца, Земли и Луны, при котором с Земли Луна и Солнце находятся под прямым углом. К. Луны наблюдается два раза в течение лунного месяца (в первой и последней четвертях).

**КВАРТРОП** — определенной длины отрезки каната, с помощью которых производится спуск и подъем трала на судах бортового траления.

**КВОТА ВЫЛОВА** — доля допускаемого вылова в массе или числе экземпляров какого-либо объекта водного промысла.

**КИЛЬВАТЕР** — порядок (строй) следования судов один за другим.

**КИЛЬ РОВНЫЙ** — посадка судна на воде при отсутствии дифферента, т. е. при равных осадках носом и кормой.

**КИЛЬ СУДНА** — продольная балка или балки, или пояс наружной обшивки судна, расположенные в диаметральной плоскости, либо простирающиеся симметрично этой плоскости в районе днища судна и служащие для обеспечения прочности корпуса судна.

**КИНГСТОН** — клапан в подводной части судна, служащий для приема воды из-за борта.

**КИПА** — тук, место груза, обернутое холстом, брезентом, рогожей и т. п., обычно стянутое металлическими обручами или проволокой. !

**КЛАПАН** — сетная часть, препятствующая выходу рыбы через узел кутка.

**КЛАПАН ДОННЫЙ** — невозвратный клапан, устанавливаемый на всасывающем патрубке насоса и препятствующий вытеканию воды из всасывающей полости насоса во время его бездействия.

**КЛАПАН МАНЕВРОВЫЙ** — клапан для изменения подачи пара на паровую турбину, используемую на судне в качестве главного двигателя. К. м. обеспечивает регулирование частоты и направления вращения гребного винта.

**КЛАССИФИКАЦИЯ МОРСКИХ СУДОВ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ** — деление судов на классы по производственному назначению, размерам и тоннажу. По назначению суда делятся на добычающие, обрабатывающие, приемно-транспортные и вспомогательные, по размерам и тоннажу — на крупные, большие, средние, малые и маломерные.

**КЛАССИФИКАЦИЯ ОРУДИЙ РЫБОЛОВСТВА** — деление орудий промыслового рыболовства по способу добычи рыбы на обьемающие (сети), отцеживающие (невода), тралирующие (тралы и снюрревы), стационарные (ловушки), крючковые и прочие (электродов, лов насосами, подхваты и т. д.).

**КЛАСС СУДНА** — разряд, к которому относится судно согласно правилам Регистра СССР в зависимости от его типа, конструкции и других характеристик, определяющих безопасность плавания. К. с. присваивается или возобновляется на 4 года (в некоторых случаях на меньший срок).

## **КЛЕВАНТ**

1. Приспособление для крепления сигнальных флагов к фалам, на которых они поднимаются. Представляет собой брусочек цилиндрической формы с круглой выточкой (кипом) посередине или два металлических кольца с фигурными прорезями для соединения их друг с другом.

2. Конусообразный кусок дерева, вставляемый иногда в узел, чтобы он не затягивался.

**КЛЕТНЕВАНИЕ** — обивка троса просмоленной полосовой парусиной шириной 6—10 см с последующей обмоткой шкимушгаром или тонким линеом. Парусину накладывают по спуску троса, а шкимушгар против спуска троса. К. производят после тренцевания троса для его предохранения от перетирания и вредного воздействия влаги.

**КЛИН СЕТНОЙ** — кусок сетного полотна, имеющий форму треугольника.

**КЛОТИК** — деревянная или металлическая деталь закругленной формы; насаживается на верх мачты или флагштока. Внутри К. располагают клотиковый фонарь, а также ролики (шкивы) фалов для подъема флагов или фонаря, если он не стационарный.

**КЛЮЗ** — отверстие в борту судна, окаймленное массивной литой рамой для пропуска якорной цепи и втягивания якоря, а также для пропуска швартовного каната.

**КЛЮЧ «КРОКОДИЛ»** — специальный ключ с клинообразным зевом, одна плоскость которого имеет насечку для захвата гаек и головок болтов.

**КЛЯЧ** — деревянный брус в закидном неводе, к которому с одной стороны крепятся концы верхней и нижней подбор невода вместе с боковой пожилиной, а с другой — с помощью уздечек соединяется с пятным или бежным урезом.

**КЛЯЧОВКА** — изделие для соединения кабеля с подборой трала и для передачи натяжения подборы трала на кабель. Различают К. прямые и фигурные.

**КНЕХТ** — деталь швартовного устройства, представляющая собой парные, литые, чугунные или стальные тумбы, укрепленные на общей фундаментной плите и служащие для закрепления швартовых или буксирных канатов (К. швартовые или буксирные). При креплении канат накладывается на К- восьмерками.

**КНИЦА** — треугольной или трапециевидной формы пластина, соединяющая сходящиеся под углом балки набора корпуса судна.

## **КНОП**

1. Специальный узел (утолщение) на коренном конце растительного троса (на стальных тросах не заделывается) для его удержания или закрепления.
2. Деталь в конструкции корпуса деревянного судна, соединяющая форштевень с килем.

**КОЛЕБАНИЯ ГИРОКОМПАСА** — знакопеременное движение его главной оси по азимуту и высоте. Незатухающие колебания (при выключенном успокоителе) и затухающие (успокоитель включен) вызываются воздействием сил инерции при маневре судна и качке.



**КОЛИЧЕСТВО СУДОВ СПИСОЧНОЕ** — численный состав судов, находящихся на балансе на конец определенного периода, не зависящего от времени их поступления.

**КОЛИЧЕСТВО СУДОВ СРЕДНЕСПИСОЧНОЕ** — численный состав судов, находящихся на балансе с учетом времени их поступления, списания или передачи в аренду. Величина, равная частному от деления суммы календарных судосудов за определенный интервал времени на число дней в данном интервале.

**КОЛОКОЛ СУДОВОЙ** — средство для подачи звуковых сигналов с судна при ограниченной видимости, пожарной тревоге и подъеме якоря. Колокол изготавливается из коррозионно-стойкого материала, диаметр трубки колокола не менее 300 мм для судов длиной более 20 м и не менее 200 мм у судов длиной 12—20 м, масса языка должна быть не менее 3 % массы колокола. Колокол должен обеспечивать уровень звукового давления не менее 110 дБ на расстоянии 1 м.

**КОЛЬЦО-ВОСЬМЕРКА** — стальное кольцо, по форме напоминающее цифру восемь. Применяется для оснастки орудий промышленного рыболовства.

**КОЛЬЦО СТОПОРНОЕ** — кольцо на вытяжном конце при бесквартовой схеме вооружения трала, служащее для удержания вытяжного конца на штатном месте и

удобства зацепления гака Джильсона при спуске и подъеме троса.

**КОЛЬЦО СТЯЖНОЕ** — металлическое кольцо, закрепленное по нижней подбуре кошелькового невода. Через К. с. пропускается стяжной канат, которым производится кошелькование невода.

**КОМИНГС** — вертикальное водонепроницаемое ограждение люков и других вырезов в палубе судна, а также нижняя часть переборки под вырезом двери (порог). Предохраняет помещения под люком и за дверью от попадания воды в незакрытом положении.

**КОМПАС ГИРОМАГНИТНЫЙ** — навигационный прибор, предназначенный для курсоуказания на малых быстроходных судах. Конструктивно, представляет собой комбинацию гироазимута и магнитного компаса (гироазимут с азимутальной коррекцией, от магнитного датчика), сочетающую их положительные качества (сглаживание механических колебаний картушки магнитного компаса на качке с помощью гиро-скопа).

**КОМПАС ГИРОСКОПИЧЕСКИЙ** — гироскопический навигационный прибор или система для отыскания и показания направления географического меридиана. Принцип действия базируется на свойствах двух-степенного гироскопа, имеющего связь относительно горизонтальной оси, проявляющуюся при вращении Земли. Направляющий момент прикладывается к гироскопу за счет понижения его центра тяжести (жесткая

маятниковая связь) или изменении угла подъема главной оси, выработки и приложения к гироскопу соответствующего момента усиления (косвенная связь).

**КОМПАС ГЛАВНЫЙ** — магнитный компас, по которому назначается курс судна, производится определение его места. На" судах промыслового флота К. г. устанавливается, как правило, на верхнем (пеленгаторном) мостике.

**КОМПАС МАГНИТНЫЙ** — компас, действие которого основано на свойстве магнитной стрелки устанавливаться в плоскости магнитного меридиана. К- м. состоит из следующих частей: системы магнитных стрелок — главной части магнитного компаса, катушки, поддерживающей систему магнитных стрелок, котелка — медного сосуда цилиндрической формы, нактоуза с девиационным прибором, магнитов-уничтожителей, мягкого железа, колпака. Различают К. м. индукционные и стрелочные.

**КОМПАС ПУТЕВОЙ** — компас, по которому рулевой удерживает судно на заданном курсе. К. п. устанавливается в постах управления на более низком нактоузе, чем у главного компаса.

**КОМПАС СОЛНЕЧНЫЙ** — специальный компас, дающий возможность держаться направления, ориентируясь по Солнцу. К. с. используется в полярных областях, где не может работать ни гироскопический, ни магнитный компас, а Солнце продолжительное время (около полугода) почти круглосуточно остается над горизонтом.

**КОМПАС СУДОВОЙ** — навигационный прибор (система), служащий для непрерывного указания курса судна относительно магнитного или географического меридиана и для определения курсовых углов и направлений на различные видимые с судна земные предметы или небесные светила.

**КОМПАС ШЛЮПОЧНЫЙ** — малогабаритный магнитный компас с картушкой диаметром 75 мм. На шлюпках К. ш. стационарно не закрепляется, не имеет нактоуза и крепежных приспособлений. На катерах кателок К. ш. устанавливается на нактоузной колонке и снабжается пеленгатором и девиационным прибором.

**КОМПЛЕКС НАВИГАЦИОННО-РЫБОПОИСКОВЫЙ** — совокупность навигационных приборов и систем, поисковой аппаратуры и информационно-вычислительных средств, связанных воедино с целью автоматизации процессов судовождения и поиска на промысловых судах.

**КОМПЛЕКС ПРОМЫСЛОВЫЙ** — совокупность промысловых устройств, орудий лова и систем управления ими, обеспечивающих добычу судном объектов водного промысла.

**КОМПЛЕКС РЫБОПОИСКОВЫЙ** — совокупность поисковой аппаратуры и информационно-вычислительных средств, связанных воедино для решения промысловых задач.

**КОМПЛЕКТ ТРАЛОВОГО ВООРУЖЕНИЯ** — траловое вооружение, необходимое для разового оснащения трала.

**КОНВЕНЦИЯ** — вид международного многостороннего договора, чаще всего фиксирующего уже в основном существующую договоренность между сторонами. В большинстве случаев К. заключается по специальным вопросам военного, экономического и социального характера, представляющим общий интерес.

**КОНЕЦ** — снасть небольшой длины. Различают коренной К. (закрепленный неподвижно) и ходовой К., или лопарь (не закрепленный). Подать К.— означает перебросить К- на стенку, другое судно или шлюпку, выбрать К.— принять его обратно.

**КОНЕЦ БРОСАТЕЛЬНЫЙ** — специальный лить для подачи его на небольшое расстояние при подходе к пристани, пирсу, стенке, другому судну, при приеме к борту баржи, шлюпки и т. п. Состоит из литья, оканчивающегося грузом в виде оплетенного парусиновом мешочка с песком, называемого легостью.

**КОНЕЦ ГОЛЫЙ** — участок каната, выступающий за сетное полотно трала.

**КОНЕЦ КРЫЛА** — кромка крыла, прикрепляемая к скреру или мотне.

**КОНЕЦ НАВИГАЦИИ** — дата прохождения последнего судна перед ле-доставом, отнесенная к пункту наблюдения.

**КОНЕЦ ПЕРЕХОДНОЙ** — отрезок каната с огонами на концах, соединяющий ваер и кабель. Служит для отключения и подключения траловых досок в процессе работы с тралом.

**КОНЕЦ ПОДКИЛЬНЫЙ** — стальной трос или такелажные цепи, пропущенные под судном с борта на борт и служащие для заводки пластыря на подводную пробоину.

**КОНЕЦ ПОДЪЕМНОГО ЩИТКА СКОЛЬЗЯЩИЙ** — отрезок каната с огонами на концах, пропущенный через уздечки щитка, имеющий возможность смещаться.

**КОНЕЦ СТОПОРНЫЙ** — снасть, один конец которой закреплен за что-либо неподвижное, а другой заведен свитнем. К. с. закрепляется обычным штыком или в затяжку очком либо продвигается и задерживается кнопом. Применяется при тягах троса для удержания его на месте, когда он выбран втугую.

**КОНОСАМЕНТ** — документ, выдаваемый судовладельцем или его агентом грузоотправителю при перевозке грузов морским путем. К. служит доказательством заключения договора морской перевозки и его условий; является распиской, удостоверяющей принятие перевозчиком груза; служит товарораспределительным документом, т. е. предоставляющим его правомерному держателю право распоряжаться грузом, осуществлять сделки купли-продажи груза, его залога и т. п. К. чистый — коносамент без каких-либо порочащих груз оговорок о недостатках его внешнего вида и состояния.

**КОНСЕРВАЦИЯ ФЛОТА** — выполнение мероприятий по обеспечению сохранности корпуса, механизмов и оборудования в связи с прекращением эксплуатации судов.

«**КОНСОЛ**» — радионавигационная система секторных радиомаяков с веером вращающихся равносигнальных зон, предназначенная для определения места судна в море. Достоинствами системы являются большая дальность действия и отсутствие потребности в специальной аппаратуре для пеленгования (возможно использование обычного радиоприемника).

**КОНСУЛ** — должностное лицо государства, постоянно пребывающее в определенном пункте другого государства в целях охраны экономических и юридических интересов своей страны, ее организаций и граждан. Консульские представители оказывают помощь капитанам судов во время посещения последними иностранных портов.

**КОНТАКТ ГИДРОАКУСТИЧЕСКИЙ** — получение уверенного эхосигнала от облучаемого гидролокатором или эхолотом объекта.

**КОНТЕЙНЕР СЕТНОЙ** — сетной мешок специальной конструкции, служащий для многократного использования при передаче рыбы-сырца на обрабатывающие суда бесконтактным способом. Представляет собой синтетический сетной мешок со вшитой в него мелкочейной рубашкой. Контейнер укреплен топенантами, к которым крепятся кухтыли. Мешок завязывается с помощью удавного стропа, концы которого скрепляются скобой. Контейнер может вылавливаться принимающим судном или передаваться с судна на судно посредством проводника.



**КОНТРГАЛС** — противоположный галс.

**КОНТРКУРС** — встречный курс.

**КОНТРОТТЯЖКА** — деталь вооружения грузовой стрелы (специальный стальной канат), устанавливаемая для удержания стрелы в нужном положении при грузовых операциях.

**КОНТРСТАЛИЯ** — время нахождения судна под грузовыми операциями сверх стальнойного времени.

**КОНФИГУРАЦИЯ КОСЯКА** — форма (очертание) скопления рыбы, имеющего промысловое значение.

**КОНЦЕНТРАЦИЯ ПРОМЫСЛОВАЯ** — скопление объектов водного промысла,

обеспечивающее интенсивность и экономическую целесообразность его ведения.

**КООРДИНАТЫ** — широта