

l'albero di gabbia al tronco maggiore. Vedi **T** fig. 61.

La **testa di moro di velaccio** che unisce l'alberetto all'albero di gabbia. Vedi **T'** fig. 61.

L'albero di bompresso ha pure la sua testa di moro che unisce il tronco maggiore, o « bompresso » propriamente detto, con l'asta di fiocco.

Le teste di moro sono generalmente verniciate di nero. Da ciò ha origine il loro nome.

Testa del timone. — L'estremità superiore, dove s'innesta la « barra ».

Testa carica e testa d'esercizio. — Ci riferiamo al cenno che diamo del **silùro** a suo luogo.

Ogni silùro ha due teste: una contenente la carica di alto esplosivo, che s'innesta all'arma quando deve essere impiegata in combattimento, alla quale si dà il nome di **testa carica**; l'altra, inoffensiva, avente il medesimo peso ed il medesimo volume della prima, che si designa col nome di **testa d'esercizio** perchè s'innesta al silùro nei lanci di esercizio. Vedi « lancio ».

Testa a fungo. — Vedi « anello plastico ».

TESTÀTA

Testàta d'un molo, di una diga. — Le loro estremità.

Questa voce è usata pure per designare le estremità di alcuni pezzi di costruzione; per esempio: **testàta d'un baglio**.

TIENTIBENE. — I guardamano delle scale di bordo, in metallo od in corda.

TIFÒNE. — Si dà questo nome ai cicloni dell'Oceano Pacifico e dell'Oceano Indiano (vedi « ciclone »).

TIME CHARTER. — Locuzione inglese che designa il **noleggio a tempo** (pron. « Taim-ciarter »). Molti l'usano, ma non dovrebbero, perchè la nostra lingua ha la locuzione equivalente (vedi « noleggio » ed « imbrago »).

TIMONE. — L'organo che nelle navi e nelle imbarcazioni serve a produrre i movimenti angolari necessari per gui-

darle nel loro cammino. È unito alla estremità della parte immersa della poppa mediante un sistema di cardini (**agugliotti e femminelle**), intorno ai quali può compiere degli spostamenti angolari da un lato e dall'altro della nave. Nella sua parte immersa è ad un dipresso un rettangolo a facce piane, con gli angoli poppieri un po' arrotondati. Quando è inclinato da un lato della nave in cammino, la pressione dell'acqua prodotta dalla velocità di quella, agendo sulla sua superficie, genera una coppia di forze che produce l'allontanamento laterale della poppa e quindi la rotazione della nave intorno al suo asse verticale. Nel moto avanti la nave gira dal lato in cui il timone è stato disposto; nel moto indietro, il giro avviene dal lato contrario.

Il timone si fa muovere mediante una leva orizzontale fissata sulla sua estremità superiore, e che si chiama **barra**. Sui piccoli scafi (imbarcazioni, barche da diporto e da pesca) la barra si maneggia direttamente a mano; sui bastimenti medi e grandi, a mezzo di corde di cuoio, o metalliche, o catene, che si chiaman **frenelli**. Questi si tirano a mezzo di ordegni moltiplicatori di forza ai quali si applica l'azione muscolare degli uomini (**timone a mano**), oppure con l'azione di macchine a vapore, o idrauliche, o elettriche. Vedi « macchina », « ruota ».

Timone compensato. — Questo timone non ha la forma descritta sopra, e cioè una figura quasi rettangolare che ruota intorno al lato prodiero, ma è invece diviso dal suo asse di rotazione in due parti rigidamente unite in un sol piano, di cui la prodiera ha una superficie di circa un terzo di quella poppiera. Quando la parte del timone che è rivolta a poppa vien posta da un lato, la parte prodiera si dispone dal lato opposto, in prolungamento della prima, e concorre con questa a far girare la nave nel senso