

Nazionale quando si alza annodata su sè stessa. Per antica consuetudine internazionale, significa: « domando soccorso ».

DERÒNZA. — Nel linguaggio famigliare marinaresco, ed in tono scherzoso, equivale a deriva e scarroccio.

Andare in derònza. — È usato anche in senso figurato per « decadere » finanziariamente o moralmente, o « andare in malora ».

DETTAGLIO. — Sulle navi da guerra, l'insieme di tutti i servizi necessari alla vita dell'equipaggio ed all'ordinato svolgersi dei lavori di bordo. Ne ha la direzione il Comandante in secondo che è coadiuvato da uno o due Ufficiali inferiori che si chiamano « Ufficiali al dettaglio ». È un francesismo, ma ormai è invalso nell'uso della nostra Marina da Guerra.

DEVIAZIONE. — Il magnetismo terrestre agisce per induzione sul ferro e sullo acciaio con cui sono costruite le navi moderne. Nel « ferro duro », ossia nel ferro fucinato e nell'acciaio, si produce gradatamente un « magnetismo permanente », cioè tale che, una volta acquistato, non svanisce mai più; perciò si può dire che l'insieme di tutto il ferro fucinato e l'acciaio che in gran parte costituiscono lo scafo della nave, dopo un certo tempo dalla costruzione e relativa permanenza sullo scalo, diviene un « magnete permanente ».

L'azione sul « ferro dolce », cioè non fucinato, non martellato nè torto, è diversa: se si dispone una barra di ferro dolce lungo la linea di forza del magnetismo terrestre (cioè parallelamente alla direzione che prende nello spazio un ago magnetico liberamente sospeso) la barra si magnetizza; se si fa muovere da quella posizione essa si smagnetizza man mano, e sarà completamente smagnetizzata quando disposta in un piano perpendicolare al meridiano magnetico.

Ora, di tutto il ferro dolce di bordo,

quello che cambia di posizione rispetto alla linea di forza magnetica, quando la nave gira intorno al suo asse verticale (cioè cambia la direzione della prora) è il ferro dolce disposto orizzontalmente; il ferro dolce verticale non cambia il proprio orientamento. Se ne deduce che il ferro dolce orizzontale si comporta come la barra isolata a cui abbiamo accennato sopra, cioè assume un magnetismo temporaneo e variabile, la cui intensità varia da zero fino ad un massimo col variare della direzione della chiglia della nave, mentre il ferro dolce verticale forma un magnete permanente simile a quello costituito dal ferro duro magnetizzato. Poichè alla somma delle azioni di questi due magneti permanenti si può sostituire l'azione di un magnete unico, ecco che su d'una nave in ferro, la bussola di bordo, non è più soggetta, come a terra, alla sola azione direttiva del magnetismo terrestre, ma anche alle due influenze concomitanti:

a) di un magnete permanente che rappresenta tutto il ferro duro ed il ferro dolce verticale della nave;

b) di un magnetismo indotto nel ferro dolce orizzontale, d'intensità variabile.

L'ago della bussola si disporrà quindi secondo la risultante della forza magnetica terrestre e delle due azioni suddette, ed avrà uno spostamento angolare rispetto alla direzione che avrebbe se fosse soggetto soltanto alla azione direttiva del magnetismo terrestre, ossia rispetto al Nord magnetico. Tale spostamento angolare dicesi **deviazione**. Se mentre la nave compie con la prua il giro completo dell'orizzonte, si studiano separatamente le azioni deviatrici del magnete permanente (ferro duro e ferro dolce verticale) e del magnetismo indotto nel ferro dolce orizzontale, si constata che esse hanno caratteri nettamente diversi: la prima cambia di senso quando