

ogni galleggiante si dà questo nome al centro di gravità della massa d'acqua avente la forma ed il volume della sua parte immersa. È in esso che si applica la forza diretta dal basso in alto, che si chiama **spinta** (vedi « spinta »).

Il centro di carena cambia di posizione con l'inclinarsi del galleggiante sia nel senso laterale (**sbandamenti e movimento di rollio**), sia nel senso longitudinale (**movimento di beccheggio**), poichè in tali oscillazioni si altera la forma della sua parte immersa. Quando la nave non subisce le oscillazioni suddette si può ritenere che il suo centro di carena si trovi ad una distanza dal piano di galleggiamento eguale a circa 0,40 o 0,45 della immersione, a seconda che lo scafo ha le forme ordinarie oppure forme piene.

Centro velico. — Nei velieri, così si chiama il punto di applicazione della risultante delle azioni che il vento esercita su ognuna delle vele. La posizione di tale punto si determina con metodi grafici ed analitici. La posizione media del centro velico è a prua della verticale passante per il mezzo del piano di galleggiamento del veliero, ad una distanza dalla verticale medesima di circa un ventesimo della lunghezza del galleggiamento. Nei piccoli velieri da corsa o regata e nelle imbarcazioni a vela, il centro velico è a poppavia della verticale passante per il mezzo del piano di galleggiamento, ad una distanza da essa che varia da zero ad un ottavo della lunghezza del galleggiamento.

Al centro. — Modo avverbiale comunemente usato a bordo per indicare i luoghi in prossimità del piano diametrale longitudinale della nave.

Il modo avverbiale contrario è « **a murata** ».

CETTO

Cetto dell'ancora. — Nelle ancore del tipo tradizionale e comune, così si chiama la trave, fissata all'estremità superiore del fusto dell'ancora, in croce

con esso. È disposto in una direzione perpendicolare a quella in cui si diramano dal fusto i due rami (**marre**) dell'ancora, ed è più lungo della distanza che corre tra le unghie di quelli. Con tale disposizione si ottiene che l'ancora, cadendo in mare, si posi sul fondo col cetto orizzontale e con una marra morda il fondo medesimo. Il cetto può essere di legno cerchiato di ferro oppure di ferro. Quest'ultimo è il caso della cosiddetta **ancora tipo ammiragliato**, il primo, ma definitivo modello d'ancora con cetto metallico smontabile. (Vedi « ancora » e fig. N° 1 e 2).

Nelle marine moderne, si usano generalmente ancore senza cetto (vedi fig. N° 3).

CERCHIO D'ALTEZZA. — Si dà questo nome alla linea che è il luogo geometrico dei punti della Terra dai quali, nello stesso istante, si misura la medesima altezza vera d'un astro. È un circolo minore della sfera terrestre, avente per centro la proiezione ortogonale dell'astro sulla Terra e per raggio il complemento a 90° della sua altezza vera (vedi « altezza »).

Questo luogo geometrico è stato preso in considerazione dai naviganti per poter creare un metodo di determinazione del punto-nave, che, dal lato scientifico è elegantissimo, e dal lato pratico non potrebbe essere più rapido. È destinato a sostituire del tutto il vecchio metodo a cui abbiamo accennato alle voci **longitudine** e **latitudine**, ed oggi è già usato da quasi tutti i naviganti.

Diciamo *quasi* perchè gli uomini di mare sono un po' conservatori e vi è sempre tra di loro qualcuno che ama di fare *come si è sempre fatto*.

Per esporre il concetto teorico del metodo, ci serviamo della rappresentazione plastica della sfera celeste, usata nella spiegazione delle voci **astronomia nautica**, **sfera celeste** e **moto apparente**.

Immaginiamo dunque di possedere il globo che rappresenti la sfera celeste