

esterne, e legandole con le apposite cordicelle che si chiamano **strafilaggi**. È l'operazione che tutti gli equipaggi compiono quotidianamente alla sveglia (vedi « branda »).

**Rollare le tende.** — Sciogliere le tende che riparano i ponti scoperti d'una nave, e piegarle arrotolandole.

**ROLLATA.** — Ciascuna delle oscillazioni che la nave compie alternatamente da un fianco all'altro per l'azione del moto ondosio del mare.

**ROLLIO.** — Il moto alterno di oscillazione da un fianco all'altro, che le navi subiscono per l'azione del moto ondosio del mare. Si può dire anche « rullio », ma è voce meno usata.

Molti pensano che queste oscillazioni delle navi costituiscano un pericolo: se questo pensiero, per pudore, non è espresso con le parole, è però implicitamente palesato col terrore che generalmente hanno del rollio i profani di cose marinaresche. Alla voce « stabilità » accenniamo alla ragione per cui l'attitudine di una nave al rollio è tutt'altro che un difetto pericoloso.

Nei bastimenti che navigano a vela il rollio non produce inconvenienti notevoli: e quando il vento soffia a raffiche, le oscillazioni d'un veliero sono meno ampie e più lente di quelle di una nave a propulsione meccanica, perchè la velatura, durante le intermittenze del vento, trova nella resistenza dell'aria un efficace moderatore delle oscillazioni. Invece nelle navi a propulsione meccanica il rollio è causa di vari inconvenienti:

a) Per i continui cambiamenti di forma che subisce la parte immersa della nave, gli effetti del timone e dei propulsori si producono irregolarmente, il rendimento dell'apparato motore viene notevolmente ridotto, la nave governa male e perde di velocità.

b) Il rollio danneggia l'apparato motore perchè obbliga gli organi in movimento a sforzi irregolari che ne cementano la struttura.

Sulle navi da guerra, il rollio ostacola la manovra delle artiglierie e rende il tiro difficile ed impreciso.

Pertanto i costruttori navali, pur continuando a costruire le navi con le norme fondamentali di stabilità, da cui consegue necessariamente il rollio, hanno studiato dei mezzi per attenuarlo e possibilmente estinguerlo. Gli unici mezzi che finora hanno dato dei risultati sono i seguenti:

Le **alette di rollio**. — Vedi questa voce.

Le **casce antirollanti**. — Vedi questa voce.

Lo **stabilizzatore giroscopico**. — Vedi questa voce.

**ROLLOMETRO.** — Istrumento che misura l'ampiezza del rollio della nave. Il modello più semplice che, se non è il più preciso, è però sufficiente ai bisogni della pratica, è quello che consiste in un pendolo la cui estremità scorre su d'un arco graduato. Si chiama anche **oscillometro**.

**ROMBO.** — Vedi « quarta ». La voce « rombo », che in origine indicava precisamente ognuna delle trentadue quarte in cui i marinai hanno diviso la circonferenza dell'orizzonte e corrispondentemente quella della Rosa della Bussola, oggi è estesa a significare ogni qualsiasi direzione, e si dice **rombo di bussola** per designare in generale una « direzione di bussola » cioè non corretta della deviazione dovuta al ferro di bordo, e della declinazione magnetica; **rombo magnetico** per designare una direzione corretta soltanto della deviazione suddetta e quindi riferita al meridiano magnetico, e **rombo vero** per indicare una direzione a cui siano state applicate le due correzioni suddette, e quindi riferita al meridiano vero e geografico. Vedi « prora », « rilevamento » e « rotta ».

**ROMENTA.** — Vedi « rumenta ».

**ROSA**

**Rosa della bussola.** — La parte essenziale di ogni bussola, ossia il cerchio