l'urto. Nelle seconde la trasmissione viene ritardata per dar tempo al proietto di penetrare nel bersaglio.

2° **A tempo**, quelle spolette che comunicano il fuoco alla carica interna del proietto dopo un dato intervallo di tempo, e cioè quando quello ha percorso un determinato spazio della traiettoria. Sono perciò munite di un apposito congegno di regolazione.

3° **A doppio effetto**. — Le spolette che possono funzionare sia a percussione, sia a tempo.

SPOSTAMENTO. — Lo stesso che « dislocamento ».

SQUADRA. — Forza navale formata dalla riunione di due o più divisioni (vedi « divisione »). È comandata da un Ammiraglio di Squadra.

Sulle navi da guerra, grandi e medie, prende il nome di **squadra** ciascuna delle quattro parti in cui è diviso l'equipaggio. **Prima, seconda, terza e quarta squadra**. La prima e la terza squadra formano la **guardia impari**, la seconda e la quarta squadra formano la **guardia pari** (vedi « guardia »).

SQUADRIGLIA. — Il gruppo di due o tre sezioni di navi da guerra leggere, cacciatorpediniere o caccia sommergibili, riunite sotto un unico comando.

Il gruppo di due o tre sezioni di sommergibili riunite sotto un unico comando. Vedi « sezione ».

STABILIMENTO DEL PORTO. — In ogni luogo dove si produce il fenomeno delle maree, l'istante in cui le acque raggiungono il livello più alto (alta marèa) segue ad un certo intervallo di tempo l'istante dell'ultimo passaggio della Luna al meridiano del luogo. Tale ritardo, variabile da luogo a luogo, è invece costante in un dato porto od ancoraggio, e prende il nome di **stabilimento del porto** di quella località. Le raccolte di notizie idrografiche e meteorologiche che si chiamano **portolani**, danno la cifra in ore e minuti dello « stabilimento del porto » di ogni an-

coraggio, stretto, o canale, della regione che esse descrivono.

STABILIRE LE VELE. — Spiegare le vele e disporle nel modo più utile al cammino della nave. Vedi « mollare le vele », « bordare », « murare », « orientare ».

STABILITÀ. — Per ogni nave, si dà questo nome al requisito indispensabile di potere, in virtù della opportuna ripartizione dei pesi, dopo qualsiasi movimento d'inclinazione, ritornare spontaneamente nella posizione d'equilibrio. In altri termini è la possibilità di ciò che la fisica chiama « equilibrio stabile ».

Le inclinazioni che un bastimento può subire hanno luogo intorno a due assi orizzontali: l'asse diametrale longitudinale, intorno al quale si svolgono i movimenti di **rollio**, e l'asse trasversale, intorno a cui si producono i movimenti di **beccheggio**. Si distinguono quindi due diverse « stabilità »: la **stabilità trasversale** per i primi movimenti, la **stabilità longitudinale** per i secondi. Ciascuna di esse si verifica quando nel caso ad ognuna relativo, le forze interne a cui la nave è soggetta, cioè la **gravità** e la **spinta**, riescono, per una inclinazione della nave, a formare una coppia che reagisca alla causa esterna perturbatrice dell'equilibrio, e raddrizzi la nave. Affinchè si verifichi questa condizione di « equilibrio stabile » è necessario che il centro di gravità della nave sia sempre più basso dei due **metacentri trasversali** e **longitudinali**. Quando il centro di gravità sta al disopra dei metacentri, la nave ha « equilibrio instabile » perchè la coppia formata dalla gravità e dalla spinta agisce nel senso di aumentare lo sbandamento, e cioè la nave tende a capovolgersi. Se il centro di gravità e i metacentri si confondono in un unico punto, la nave ha « equilibrio indifferente », ossia prende indifferente qualsiasi inclinazione. Pertanto i metacentri se-