

## **U**

Bandera del Codi Internacional de Senyals, coneguda sota el nom de "UNIFORM", quadra amb quatre quadres iguals, dos de blancs i els altres dos vermells, col·locats alternativament, hissada en solitari vol dir:

- "Vostè es dirigeix vers un perill".

## **UAE**

Distintiu de nacionalitat dels iots de les classes internacionals de la I. Y. R. U. pertanyents a Emirats Àrabs Units.

## **ubas**

Balsa que els indis de l'Amèrica meridional formada per un tronc d'arbre amb dos balancins dobles.

## **UDEAC**

Unió Duanera i Econòmica d'Àfrica Central. Des de 1964. Seu a Bangui (Rep. Centreafricana).

Membres: Camerun, Congo, Gabon, Guinea Equatorial, Rep. Centreafricana i Txad.

Des de 1994 es crea la : CEMAC Comunitat Econòmica i Monetària d'Àfrica Central

## **udògraf**

Pluviòmetre enregistrator.

## **UEMOA**

Unió Econòmica i Monetària de l'Àfrica Occidental. Substitueix des de 1994 a la UMOA (Unió Monetària de l'Àfrica Occidental).

Membres: Benín, Burkina Faso, Costa d'Ivori, Mali, Níger i Senegal.

## **uixer**

Molt semblant físicament al "pàmfil" que és evident el seu mateix origen.

Emprat preferentment per a embarcar cavalls; tenia una àmplia porta a popa, quasi a l'alçada de la línia de flotació, i, quan el cavalls eren embarcats, la tancaven i la calafatejaven, n'hi cabien uns 60.

Sembla que existiren algunes "uixeres" amb vela quadra i gàbia a l'arbre major.

Tot i que no era corrent aquesta disposició, aquestes dades ens mostrarien un vaixell a cavall entre la família de les galeres i la de les naus.

## **uixera**

Nau de la mateixa forma que el uixer, probablement més grossa que aquest.

## **UK**

Abreviatura anglesa corresponent a l'expressió United Kingdom, que es refereix al Regne Unit de Gran Bretanya i Irlanda del Nord.

Forma abreujada d'indicar la localització geogràfica d'actes determinats (lliurament o reentrega del vaixell en el règim d'explotació de vaixells a timer charter; lloc genèric de destinació en els coneixements o pòlisses de noliejament, pendent d'ordres posteriors al capità, segons les incidències de l'especulació sobre la mercaderia, etc.

## **UKMET**

Acrònim de United Kingdom METeorological.

Model numèric de predicció a mitjà termini operat pel United Kingdom METeorological Agency (Agència Meteorològica del Regne Unit).

## **UKR**

Distintiu de nacionalitat dels iots de les classes internacionals de la I. Y. R. U. pertanyents a Ucraïna.

## **ULC**

Concepte d'unitat de càrrega que promou el Consell d'Unitat de Càrrega, Oslo, format per diverses importants companyies armadores europees, el qual la defineix com, un o més embalums o paquets assegurats o col·locats a un pallet de manera que el conjunt pugui ser rebut, carregat, estibat, lliurat en el port de descàrrega mitjançant equip mecànic (Unit Lloeu Concept).

## **ULCC - VLCC**

ULCC són les sigles dels «ultra large crude carrier», petroliers de cru entre 320.000 i 550.000 tpm.

Es van adoptar per a diferenciar-los dels de la grandària precedent, entre 160.000 i 320.000 tpm, que es van denominar VLCC, «very large crude carrier».

Ambdues denominacions pertanyen a una escala de ports que s'usa per al càlcul dels valors de nòlits mitjos AFRA ("Average Freight Rate Assessment" o Càlcul del Nòlit Mig) i que estableix les grandàries segons el pes mort:

Petrolier d'ús general 16.500 a 25.000 tpm.

De port mig 25.000 a 45.000.

Grans, classe 1 45.000 a 80.000.

Grans, classe 2 80.000 a 160.000.

Els petroliers de 80.000 tpm es denominen AFRAMAX. (LRS, 2003)

## **Ulisses**

Heroi mitològic, amb què és conegut Odisse, heroi mític grec, rei de Ítaca.

Fill de Laertes i d'Anticlea, a la Ilíada apareix com a aliat d'Agamèmnon al costat dels altres capitosts que participen en la guerra de Troia, i excel·leix pel seu giny i per la seva astúcia.

A l'Odissea, poema del qual és protagonista, hom el troba delerós de retornar a la pàtria i al seu casal patern, afrontant les aventures i els perills innumbrables que les divinitats adverses li envien: Calipso, els cícons, lotòfags, ciclops, lestrigons, les sirenes i, finalment, després d'una famosa nékyia, el combat i la victòria sobre els pretendents que en la seva absència li assetjaven la muller, Penèlope, i li menyspreaven el fill, Telèmac.

## **ull**

Espècie de llaç, ull, òval o cercle que es forma en un cap o cable, doblegant-lo i unint-lo amb una costura o lligada. N'hi han de varies classes i mides, segons el seu objecte que sol ésser enganxar-hi alguna cosa, calar-lo o encapellar-lo a una determinada i també cenyir-li un objecte,

### **en un vaixell solen haver-n'hi diversos, com els següents:**

Forat a l'àncora per l'arguenell.

Forat de la canya del timó; groera del timó.

Forat per desguàs a la vela civadera.

Forats de les bigotes.

Ull de bou, o ull cec, de les bigotes cegues.

Ull de bou, vidre circular.

Ull de l'amura.

Ull del combès.

Ull de l'hèlix.

Ull de perdiu, forat d'un grop.

Ull format per una gassa; ull d'encapellar.

Ull format per un càncams o en un dels extrems d'un pern.

Ull per la falca al peu d'un masteler.

Ull de la nau, sobrenom que es dona als escobencs.

## **ull**

Forat a l'extrem d'una àncora o ancorot per on hi passa l'arganell o grilló.

## **ull**

Buit o espècie de cercle que forma una armella o pern en un dels seus extrems.

## **ull**

En la pesca, malla en la seva accepció d'obertura o quadre d'una xarxa.

## **ull**

Ull de gassa, és la clara que hi ha entre el cul d'un bossell o quadernal i la lligada o gargamella que s'hi dona a la gassa.

## **ull**

Ull d'encapelladura.

## **ull**

Gassa formada a cada extrem de l'antic virador on per mitjà d'aquesta s'hi unia amb un collador, formant d'aquesta forma un cercle o línia corbada tancada, quan era col·locat aquest virador al cabrestant.

## **ull d'aigua**

Deu d'aigua dolça que surt a borbollons enmig de la salada i que sol trobar-se en els voltants d'algunes costes.

## **ull d'hèlix**

És l'espai comprès entre els dos codasts d'un vapor d'hèlix, on hi funciona el propulsor.

## **ull d'hèlix**

Obertura al massís de popa del buc per deixar pas lliure a les pales de l'hèlix.

## **ull d'un bossell**

Forat del bossell on hi ha la politja i pel qual es passa la corda.

## **ull d'un cap**

Bucle format a l'extrem d'un cap.

## **ull d'un cicló**

L'ull d'un cicló, és la regió central i més calmada dels ciclons tropicals forts.

És un cercle de entre quaranta i seixanta-cinc quilòmetres de diàmetre.

En ell que la pressió baromètrica és fins a un quinze per cent inferior a l'exterior.

Esta envoltat per la paret de l'ull, la zona amb les condicions atmosfèriques més severes.

L'ull és potser el més característic dels ciclons tropicals.

En els ulls es presenta com un àrea circular buidada i de vents suaus, circumval·lada per torres de tempestes verticals, la paret de l'ull.

En els febles, l'ull és difús i pot estar cobert pel revestiment dens central, un àrea nuvolosa alta i prima brillant en les imatges satel·litzades.

En ell es localitza la menor pressió baromètrica, encara que en el d'una tempesta desorganitzada poden produir-se tempestes intenses.

L'ull d'un cicló tropical típic té uns quaranta quilòmetres de diàmetre i se situa en el centre de la tempesta.

Es denomina ull clar quan està buidat o cobert de núvols baixos.

I ull ple quan està cobert pel revestiment dens central.

En ocasions, poden produir-se precipitacions lleugeres.

No obstant això, la menor velocitat dels vents circumdants contrasta amb les condicions de la paret, la zona de fenòmens més violents.

Encara que tendeixen a ser circulars, adquireixen formes el·líptiques o irregulars a l'amainar la tempesta.

És símptoma de debilitament quan un gran ull el·líptic es fragmenti i quan un gran ull obert no circumval·la la paret central, d'aire més sec.

L'ull pot reduir-se a grandàries ínfimes, "ull d'agulla", en tempestes s'intensifiquen a gran velocitat.

Aquestes perturbacions són inestables i perilloses.

A més, aquest tipus de tempestes reemplacen la paret interna de l'ull amb gran freqüència.

Això pot passar des de quinze quilòmetres de distància fins a diversos centenars fora de l'interior.

Això produeix ciclons amb dues parets d'ulls, o un "ull dintre d'un altre".

La paret exterior sol contreure's a gran velocitat, ofegant la interior, ampliant i estabilitzant l'ull.

Si bé durant aquest procés s'afebleixen, si la nova paret es contreu ràpidament es reforça el cicló i es reinicia el procés.

Si bé és poc comú que les tempestes amb ulls grans s'intensifiquin molt, així ocorre en els huracans anulars.

Els ciclons tropicals es formen a partir de grans àrees desorganitzades i turmentoses en les regions tropicals.

Segons més perturbacions s'agrupen, es desenvolupessin bandes de pluja que comencen a rotar al voltant d'un centre comú.

Segons referma, per raons encara desconegudes, es forma un anell de convecció més forta a certa distància del nucli de rotació.

Atès que tempestes més fortes i més precipitacions indiquen corrents aeris ascendents, el nucli comença a agrupar-se en els nivells superiors del cicló.

Com a conseqüència es forma un anticicló, o àrea d'alta pressió atmosfèrica, en la capa superior, sobre el revestiment dens central.

En conseqüència, la major part d'aquest vent, flueix cap a l'exterior anticiclònicament per sobre del cicló tropical.

No obstant això, per raons també desconegudes, una petita porció de l'aire flueix cap al centre de la tempesta, en comptes de cap a fora.

El que augmenta la pressió aèria, fins al punt que el pes de l'aire contraresta la força del corrent ascendent.

L'aire comença a descendir al centre de la tempesta, creant un àrea lliure de pluges; un nou ull.

#### **ull d'un núvol**

Núvol aïllat i que de sobte és seguida d'unes altres que se li agreguen i esbelleguen amb un vent fort, capaç de fer sotsobrar a la petita embarcació de vela que la agafi de sobta.

#### **ull d'un virador**

Gassa formada en cada extrem del virador i per mitjà de les quals s'uneixen aquests amb un acollador, formant el tot un cercle o línia corba tancada, quan s'aplica el virador al cabrestante.

#### **ull d'una aixada**

Dolla per on entra el mànec d'una aixada.

#### **ull d'una destrat**

Dolla per on entra el mànec d'una destrat.

#### **ull d'una eina**

Forat que té el ferro d'un martell, aixada o altra eina, per a passar-hi el mànec.

#### **ull d'una gassa**

Clar entre el cul d'un quadernal i la lligada que es dona a la gassa.

#### **ull de boc**

Nuvolada que, cobrint el sol, deixa un esquinç pel qual travessa la claror de l'astre, que pren la forma d'un ull.

#### **ull de bou**

Els ulls de bou són orificis circulars practicats en els mamparos exteriors dels vaixells per a proveir de ventilació i il·luminació als allotjaments interiors.

Es realitzen de forma circular per a disminuir tensions i contribuir a la resistència, ja que estant pròxims a la coberta principal són propensos a rebre cops de mar de molta violència.

En general consten de dos tancaments, un de vidre reforçat i altre mitjançant una tapa metàl·lica que proveeix estanqueïtat en cas de trencament del cristall.

**ull de bou**

Núvol petit i aïllat i que sobtadament se n'hi ajunten altres desfent-se en un vent impetuós i capaç, de fer sotsobrar una embarcació petita de vela que l'agafi imprevista.

**ull de combés**

La gran obertura que hi ha en la coberta alta i entre els dos pals majors.

**ull de l'amura**

El lloc on s'ha amura la vela major.

**ull de l'àncora**

Forat circular a la part superior de la canya d'una àncora de cep, per on passa l'arganeu o grilló.

**ull d'hèlix**

És l'espai comprès entre els dos codasts d'un vapor d'hèlix, on hi funciona el propulsor.

**ull de l'hèlix**

Obertura en el massís de popa d'un buc per a deixar pas lliure a les pales de l'hèlix.

**ull de la bigota**

Cadascun dels forats d'una bigota.

**ull de la canya del timó**

Forat en la canya del timó per on s'introdueix el passador amb que aquesta canya se subjecta al capdavant del timó.

**ull de la clàvia**

Orifici quadrat al peu d'un masteler per on hi passa la clàvia de ferro que la sosté sobre els baus de la cofa o creuetes.

**ull de la falca**

Orla gran i quadrada que travessa el peu d'un masteler i per el qual s'introdueix i passa el tascó de ferro que ho sosté sobre els baus de la cofa o creueres.

**ull de la falca d'un masteler**

Forat quadrangular practicat al peu d'un masteler, per on hi entra la falca o clàvia del masteler.

**ulls de la nau**

Sobrenom que sol donar-se als escobencs.

**ull de la malla**

Cadascuna de les obertures d'una xarxa entre els quatre artells que la formen.

**ull de la Marieta**

Clariana que es fa en els núvols, a la part de tramuntana, després d'alguns dies de llevants plujosos.

**ull de la xarxa**

Vegeu ull de la malla.

**ull de perdigot**

Nuvolada que cobreix la lluna però deixa algun espai clar per on es veuen els raigs lunars.

**ull de perdiu**

Punt més fosc en el centre dels nusos que solen tenir algunes peces de fusta.

**ull de Plimson**

Marca que va dibuixada en el costat dels vaixells mercants per a indicar profunditats de càrrega permissibles.

**ull de sol**

Lloc on arriben de ple els raigs del sol.

**ull del vent**

Ull de bou, fenomen meteorològic que apareix al mig o centre d'un núvol com la part o tros de l'arc de Sant Martí, o més bé de color de sofre, i que anuncia o precedeix una tempestat

**ull del combés**

Als navilis antics s'anomenava ull del combés, a la boca del mateix.

#### **ull del pantoc**

Forat practicat al pantoc d'una embarcació perquè s'hi escorri l'aigua.

#### **ull del tascó**

Peça gran i quadrada que travessa el peu d'un masteler i pel qual s'introdueix i passa el tascó de ferro que la sostenen sobre els baus de la cofa.

#### **ull del timó.**

Forat per on s'introdueix el passador amb que aquesta canya se subjecta al cap del timó.

#### **ull del vent**

Lloc d'on ve el vent o a on dona directament el vent.

#### **ull mariner**

Aquell cop fi de vista que destria amb exactitud la classe, les distàncies, les posicions, els punts, que van a tallar-se els vaixells que estan en moviment etc. i amb que s'executa una maniobra en el moment i lloc precís, segons les circumstàncies.

#### **ullals**

Forats als punys de les veles per amarrar-les.

També és per on passen els botafions.

#### **ullastre**

Fusta emprada en les parts corbes i en les embarcacions.

#### **ullau**

Ullet del faixó de la vela, per on es passen els botafions [Cat., Bal., Val.].

#### **ullera**

La ullera està constituït per un sistema òptic centrat, format per dues lents: l'objectiu (convergent) i l'ocular (convergent o divergent). L'objectiu rep els rajos lluminosos de l'objecte i forma d'ell una imatge real, invertida i menor, de la qual l'ocular, acomodant la seva distància a manera de lupa, forma una imatge real i major.

Per aconseguir majors augments i corregir les aberracions, s'utilitzen objectius i oculars compostos per sistemes de lents adequats.

#### **ullera acromàtica**

Ullera que presenta els objectes distants sense aberració.

#### **ullera astronòmica**

El que s'utilitza per observar els astres.

En la ullera astronòmica, la reinversió d'imatge no és necessària, però en canvi sí es requereixen augments majors, gran precisió i muntatges adequats; igual que en els telescopis, segons el sistema de muntatge es distingeix entre ulleres meridians i equatorials

#### **ullera binocular**

El constituït per dos ulleres iguals i paral·lels que disposen d'un sistema de prismes amb el qual s'aconsegueix augmentar la imatge, reinvertir-la i provocar un efecte estereoscòpic.

#### **ullera cercador**

Petita ullera, d'escassos augments però gran amplitud de camp, que s'adapta a un telescopi molt major i que serveix per localitzar en el cel els objectes que més tard s'observaran amb el telescopi principal.

#### **ullera d'aigua**

Aparell per l'estudi de la transparència de l'aigua de la mar i observació del fons.

Està format per un con de llautó o zenc amb dos ales laterals, tancat per un vidre ordinari per la seva base més gran, en l'altra per l'observador quant introdueix l'aparell a l'aigua, permet veure el fons amb gran claredat.

#### **ullera d'aturada de meridià**

Telescopi el desplaçament del qual al llarg d'un cercle vertical té com finalitat situar-se en el plànol del meridià. (sense ullera meridià - cercle meridià - telescopi meridià - ullera de passada)

#### **ullera de caça**

Ullera que porta una escala sobre la que es mesura la distància.

#### **ullera de llarga vista**

Instrument òptic destinat a l'observació d'objectes distants i que apareixen en ell augmentats.

L'instrument està generalment constituït d'un tub de longitud proporcional al diàmetre dels sistemes lenticulars situats en els seus extrems, anomenats, respectivament, objectiu i ocular.

La lent de l'objectiu d'una ullera de llarga vista és sempre del tipus convergent; en canvi, la lent de l'ocular pot ser convergent o divergent.

La ullera de llarga vista de lent ocular divergent es denomina de Galileu; el de lent ocular convergent, astronòmic.

La ullera de llarga vista de Galileu s'usa actualment per a construir, amb dues d'ells, prismàtics de pocs augments.

Per contra, la ullera de llarga vista astronòmic és d'ús corrent en el camp astronòmic (telescopi) i terrestre.

La ullera de llarga vista terrestre és un telescopi astronòmic al que s'ha interposat un segon sistema de lents de manera que s'inverteixi la imatge i l'observador la vegi en la seva posició normal.

Aquest sistema va ser usat, en detriment de la lluminositat de l'instrument, en totes les ulleres de llarga vista militars portàtils, tant terrestres com navals, fins a finals del segle passat.

En la nostra època la inversió de la imatge, obtinguda mitjançant un sistema de prismes isòsceles rectangulars, ideat per Ignasi Porro (1795-1885), ha permès construir ulleres de llarga vista terrestres més curts i de menys pes, sent aquest sistema molt emprat en els prismàtics de marina, les característiques més corrents dels quals són 7 x 50 .

#### **ullera de línea**

Ullera que per el seu poc pes resulta manejable i es fa servir per seguir els moviments d'altres vaixells i per quant sigui necessari per la navegació.

#### **ullera de nit**

Ullera apropiada per observacions nocturnes, apropiades per la gran claredat que tenen.

#### **ullera de passos**

Ullera col·locada sobre un eix horitzontal i en el pla meridià, destinat a observar la culminació dels astres.

#### **ullera del sextant**

Part de l'instrument que serveix per veure els objectes.

#### **ullera directa**

Ullera que presenta els objectes en la posició real.

#### **ullera equatorial**

Ullera astronòmica proveïda d'un moviment de gir al voltant d'un eix, mitjançant el qual pot seguir el moviment diürn dels astres.

#### **ullera estadimètrica**

Ullera amb què són equipats la major part d'aparells topogràfics i geodèsics, que disposa d'un reticle completat amb fils horitzontals destinats a mesurar distàncies amb l'auxili d'una mira.

#### **ullera inversa**

Ullera que presenta les imatges d'una forma invertida.

#### **ullera meridiana**

Ullera astronòmica que té un moviment de gir al voltant d'un eix fix horitzontal orientat en la direcció est-oest.

#### **ullera terrestre**

El que disposa d'un inversor d'imatge, i permet veure els objectes en la seva posició real.

La ullera terrestre disposa d'un sistema per reinvertir la imatge: en la ullera de Galileu això s'aconsegueix mitjançant una lent ocular divergent; en la ullera de llarga vista, amb un parell de lents convergents situades entre l'objectiu i l'ocular.

#### **ullera zenital**

Instrument astronòmic per a determinar de la latitud per mitjà de l'observació de les distàncies zenitals de dues estrelles que culminen el més properament possible en el temps, i pràcticament a la mateixa altura en costats oposats del zenit.

#### **ulleres**

Instrument òptic compost per dos canons o tubs i un joc de dos o més cristalls en cadascun d'ells, que serveix per mirar al lluny amb tots dos ulls.

#### **ulleres**

Instrument òptic format per un o dos vidres que s'ajusta a la cara per mitja d'un cercol de material rígid i una goma, i que assegura la visió binocular dins l'aigua.

#### **ulleres amb compensador**

Ulleres submarines que permeten el principalment de les aletes nasals per a poder compensar l'orella mitjana.

#### **ulleres òptiques submarines**

Ulleres submarines que tenen els vidres graduats.

#### **ullet**

Trau rodó que es fa en les veles, tendals o carpes per a donar-li pas als caps que serveixen per a subjectar-les.

**ullet**

Forat, de la grandària proporcionada, que es fa en els punts convenients en les veles, tendals etc. per al pas d'alguns dels caps.

**ullet**

Petit forat sense anell, revestit amb les puntades de fil que es practica en hamaques cois, encerats i altres objectes de lona que han de fer poca força.

**ullet**

Ullat de mida proporcionada, que es fa als llocs convenients a les veles, tendals, fundes, etc., sigui per subjectar-les, com les envergues, o per disminuir la seva superfície, com passa amb els rissos, amb les culebres o passadores, les badasses, etc. Actualment els ullats més corrents són de metall i van col·locats a pressió.

**ullet**

Forats petits oberts en les faixes de rissos i en les vores de les veles, per donar-hi pas a les trenes o caixetes del rissos, les filàstiques, etc.

**ullet**

Sinònim d'ullau.

**ullet americà**

Ullat de metall que es col·loca en els punys i en les proximitats del gràtil de les veles, per a passar per ells els caps o elements amb que se subjecten al pal i els quals serveixen per a manejada o orientada pel que fa al vent.

**ullet de Cunningham**

Ullat metàl·lic situat a l'extrem oposat al puny de drissa, que serveix per a tensar el gràtil de la vela major.

**ullet de gràtil**

Cadascun dels ullats existents en el gràtil d'una vela i pels quals es passen els envergues o garrutxos amb que se subjecta al pal o estai.

**ullet múltiple**

Ferramenta que es col·loca en el puny d'escota d'algunes veles i que es caracteritza per tenir tres o quatre orificis, cadascun dels quals destinat a un cap distint.

**ulls de la nau**

Sobrenom que sol donar-se als escobencs.

**últim tram d'un recte d'un riu**

Part recta d'un riu entre la seva última corba i el mar.

**ultramar**

País o indret que es troba a l'altra banda del mar considerat des del lloc d'on es parla.

**ultramari**

De l'altre costat del mar.

**ultrapassament**

Fet de passar l'aigua per sobre d'una estructura com a conseqüència d'una onada o de l'acció d'una sobreelevació per tempesta.

**ultrapassar l'orsada**

Passar davant de qualsevol objecte que destorba la marxa directa del vaixell, evitant-lo amb solament el moviment de l'orsada.

**ultratropical**

Es diu d'una temperatura tropical extremada.

**ultraviolada**

Pertanyent a, o el mateix que radiació ultraviolada.

**ultraviolat**

Banda espectral compresa entre les longituds d'ona de 100 a i 0,4 µm, aproximadament.

**ultrazodiacal**

Asteroide que té l'òrbita que surt de la regió zodiacal.

**UMA**

Unió del Magrib Àrab. Des de 1989.

Membres: Algèria, Líbia, El Marroc i Tunis. En greus problemes a causa de la situació d'Algèria.

#### **umiac**

El umiac, és un tipus d'embarcació utilitzada pels Inuits para el transport.

El seu nom significa «vaixell de la dona», en oposició al caiac, que és el «vaixell de l'home».

Igual que amb el caiac, usaven per a la seva fabricació tradicional fusta recollida en les ribes de rius o del mar, o bé ossos de balena, tot això formant una estructura sobre la qual s'estenien pells de foca barbuda.

Les peces se subjectaven unes amb unes altres usant cornamentes, ivori o fusta a manera de claus.

El umiac era significativament major que el caiac, podien transportar a més de 20 persones en la seva estructura de 6 a 10 metres, necessitant umiac prop de set pells per a un vaixell d'uns set metres.

S'utilitzava a l'estiu per a transportar persones i mercaderies als camps estacionals de caça, així com per a expedicions baleneres.

La proa i la popa eren romes.

#### **un parell d'obencs**

Normalment els obencs van encapellats per parells o sigui dos d'igual mena.

Per confeccionar un parell d'obencs, es pren una peça d'eixàrcia proporcionada, que tingui una llargada doble de la distància de la creuera als cadenots o a les arraigades baixes, i augmentada pel diàmetre del calcés o el replec sobre el mateix en un punt pròxim a la

mitjanja.

S'obté la gassa de l'encapelladura, reunint els dos dobles per mitjà d'una trinca.

Els obencs majors van tesats sobre els cadenots o sobre la taula de guarnició.

Els obencs de gàbia van tesats sobre les arraigades, etc.

#### **unaone**

Gallardet del Codi Internacional de Senyals numerals representant el numero 1

#### **unclaimed merchandise**

Expressió anglesa que significa: Mercaderies no reclamades o mercaderies abandonades.

#### **unça**

Antiga mesura de pes que àdhuc preval en els països anglosaxons:

Unça Avoirdupois = 28,3495 GRAMS

Unça Troy = 31,1035 GRAMS

Unça per a Fluids = 28,4130 GRAMS EUA de 29,5737 Cl. (Centilitres)

Unça per galó americà 7,4894 grams per litre.

Unça per galó imperial 6,2362 grams per litre.

Unça de líquids per galó americà: 7,8128 centímetres cúbics per litre.

Unça de líquids per galó britànic: 6,2502 centímetres cúbics per litre.

#### **unça de líquid**

Equivalent a 28,413 centímetres cúbics a Anglaterra i a 29,5737 centímetres cúbics en Estats Units.

#### **UNCLOS**

La Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.

#### **UNCTAD**

Acronim de Conferència De Les Nacions Unides Sobre Comerç I Desenvolupament.

Coordina el tractament integrat del desenvolupament i altres qüestions afins en els sectors de comerç, finances tecnologia, inversió i desenvolupament sostenible.

#### **ungla**

En un mecanisme protuberància que forma més o menys semblant a una urpa o ungla que immobilitza o allibera el moviment d'una peça segons la posició.

#### **ungla**

Qualsevol dels ganxos i uncles del arpis.

#### **ungla de l'àncora**

Part extrema de l'àncora que es clava físicament en el terreny.

La cara plana o superior es diu mapa i la seva extremitat, pic de l'loro.

#### **ungla de l'arbre**

Extrem inferior del pal que s'encaixa en el paramitjal per ajudar-lo, juntament amb l'enfogonament o el tamboret, a mantenir-se en candela. és en forma de prisma quadrat o octogonal perquè pugui asseure's dins el tinter.

#### **ungla de l'especa**

El rebaix que aquest té en el seu extrem més gruixut.

#### **ungles de la canya del timó**

Revestiment metàl·lic a l'extrem d'algunes canyes de fusta, que fineixen en una petita planxa doblegada amb escaire on s'hi uneixen els guardins.

També s'anomenen ungles de la canya del timó les dues anses o armelles de ferro que tenen a la seva punta per assegurar-hi els aparells o guardins utilitzats per governar.

#### **ungla del folro**

En els vaixells de fusta, extremitat d'una taula del folro extern que fa sostre amb la taula successiva.

En els vaixells construïts en acer, les planxes no tenen pròpiament ungles, ja que estan disposades una contra altra i fixades entre si mitjançant soldadures i rebladures.

#### **ungla de peu de cabra**

Són les orelles del martell en que fineix aquesta barra de ferro en el seu extrem més gros.

#### **ungla del timó**

Espècie de revestiment de ferro que es empernat o clavat en el extrem de la canya del timó i acaba en una planxeta forta del mateix metall doblegada a esquadra sobre que dona suport aquella.

#### **unglaella**

Extremitat o punta de cadascun dels braços d'una àncora, ancorot o ruixó.

Referint-se exclusivament a certs tipus d'àncores, també s'anomena pic de lloro, pic de papagai i orella, encara que el pic de lloro de l'àncora de l'almirallat es refereix tan sols a la punta de l'ungla.

#### **ungleta**

Instrument de calafat que consisteix en un ferro de trenta centímetres de llarg, amb orelles com un martell per un extrem i un cap per l'altre per rebre els cops de la maça.

S'empra per treure els claus petits i particularment els del folre de coure de les embarcacions de fusta.

#### **unglot**

Tros de cap que sobra per ambdós costats.

#### **unglot**

Tros de cap d'uns dos pams que sobrava per cada costat de la guarnició, o sigui del gràtil, de la boneta on al seu extrem s'hi feia una pinya que s'entrava o enllaçava en la sargidura del papafiga.

#### **Unicorn**

Constel·lació boreal situada entre Pegàs i l'Àguila.

#### **unificació**

Qualsevol mètode que permeti ajuntar petits lots de càrrega formant una unitat de grandària estàndard, manejable mitjançant equip mecànic, o bé embalar grans objectes en unitats normalitzades que facilitin la seva manipulació i estiba.

El propòsit bàsic és reduir els costos implicats en el moviment d'un nombre elevat de partides.

L'equip fonamentalment emprat és el containers i els procediments de paletització d'una banda, i per un altre l'ús de vaixells especialitzats com els anomenats "roll-on/roll-off" i "lash" o altres tipus de vaixells portabarcasses.

La unificació és objecte especialment atès per diversos comitès de la UNCTAD.

#### **uniforme**

Vestimenta peculiar i distintiu d'una corporació, cos militar i altres col·lectivitats.

#### **unilateral**

Acció empresa per un país que actua individualment.

#### **unió a solapa**

Unió de dues xapes disposades de forma que una quedi sobre una altra per a poder-les reblar directament entre si.

#### **unió a topall**

Unió de dues taules a força d'encarar els respectius fronts i disposar-los de manera que no formin cap ressaltó, aquest tipus d'unió es fa coincidir generalment amb una quaderna o altre element estructural.

#### **unió de Berna**

Institució formada entre organismes asseguradors del comerç internacional per a uniformar diferents aspectes de l'assegurança de crèdit en les exportacions.

Aquest organisme, compte amb membres dels diferents països:

Europa: Alemanya Occidental, Àustria, Bèlgica, Dinamarca, Espanya, Finlàndia, França, Holanda, Itàlia, Noruega, Regne Unit, Suècia i Suïssa. Amèrica : Canadà i EE. UU. Àfrica : Àfrica del Sud. Àsia: Israel i Pakistan. Oceania : Austràlia.

### **unió duanera**

És la substitució de dues o més territoris duaners per un sol territori duaner, de tal forma que els drets de duanes i altres reglamentacions restrictives són eliminats respecte de l'essencial dels intercanvis comercials entre els territoris constitutius de la unió o almenys en els quals concerneix a l'essencial dels intercanvis comercials dels productes originaris d'aquests territoris. Cadascun dels membres de la unió aplica al comerç amb els territoris que no estiguin compresos en ella drets de duana i altres reglamentacions del comerç que, en substància siguin idèntics.

### **unió duanera i econòmica d'Àfrica central**

Unió Duanera creada en 1964 entre Camerun, República Centreafricana, Txad, Congo-Brazaville i Gabon i que entro en vigor en 1966. (Txad formo posteriorment amb Congo-Kinsasa.

### **unió econòmica**

Integració que combina la supressió de restriccions al moviment de mercaderies i factors productius, amb un cert grau d'harmonització de les polítiques econòmiques nacionals, amb l'objecte d'eliminar la discriminació resultant de les obligacions d'aquestes polítiques.

### **Unió Europea**

La Unió Europea (o la UE) és la unió econòmica i política de vint-i-set estats independents, localitzats majoritàriament a Europa.

Es va establir en el Tractat de Maastricht l'1 de novembre de 1993, sobre els fonaments de la preexistent Comunitat Econòmica Europea.

L'últim tractat que va modificar la base constitucional de la Unió Europea va ser el Tractat de Lisboa, el 2009.

Amb gairebé 500 milions d'habitants, la Unió Europea genera aproximadament el 30% del producte interior mundial nominal.

La Unió Europea ha desenvolupat un mercat únic mitjançant un sistema de lleis estandarditzades vigents en tots els estats membres i que garanteixen les quatre llibertats de la Unió: la llibertat de moviment de les persones, dels béns, dels serveis i del capital.

La Unió Europea també té una política comercial única, polítiques agrícoles i pesqueres comunes, i una política de desenvolupament regional.

Setze dels estats membres han adoptat una moneda comuna, l'euro.

La Unió Europea ha desenvolupat un paper important en la política exterior, en representar els seus membres en organitzacions internacionals entre les quals l'Organització Mundial del Comerç i les Nacions Unides, així com en les cimeres del G8.

Vint-i-un dels estats membres també són membres de l'OTAN.

La Unió Europea també s'ha organitzat en temes de justícia i afers interiors i ha abolit les verificacions de passaport i immigració entre els estats membres de l'Acord de Schengen, el qual també inclou altres estats no membres.

La Unió Europea opera institucionalment amb un sistema híbrid d'intergovernalisme i supranacionalisme.

En molts casos, les seves decisions depenen del consens de tots els estats membres.

Tanmateix, també hi ha cossos supranacionals amb la facultat de prendre decisions sense la necessitat de la unanimitat de tots els governs nacionals que la integren.

Algunes institucions importants són la Comissió Europea, el Parlament Europeu el Consell de la Unió Europea, el Consell Europeu, la Cort de Justícia Europea i el Banc Central Europeu.

Els ciutadans de la Unió Europea elegeixen els membres del Parlament cada cinc anys.

La Unió Europea té els seus orígens en la declaració Schumann i la creació de la Comunitat Europea del Carbó i de l'Acer formada per sis estats el 1951, i en el Tractat de Roma de 1957.

Des d'aleshores, la unió ha crescut amb l'admissió de nous estats membres i la creació de diverses institucions supranacionals.

La Unió Europea està integrada per 27 estats sobirans i independents, coneguts com a "estats membres": Àustria, Bèlgica, Bulgària, Dinamarca, Eslovàquia, Eslovènia, Espanya, Estònia, Finlàndia, França, Alemanya, Grècia, Hongria, la República d'Irlanda, Itàlia, Letònia, Lituània, Luxemburg, Malta, els Països Baixos, Polònia, Portugal, Romania, Suècia, el Regne Unit, la República Txeca i Xipre.

Hi ha tres candidats oficials a integrar-s'hi: Croàcia, la República de Macedònia i Turquia. Islàndia i els països balcans occidentals, Albània, Bòsnia i Hercegovina, Montenegro i Sèrbia també són reconeguts oficialment com a candidats potencials.

Kosovo també es troba en la llista de la Comissió Europea com a candidat potencial, però la Comissió no el cita com a estat independent ja que no tots els estats membres el reconeixen com a estat sobirà i independent separat de Sèrbia.

Per a unir-se a la Unió Europea, un estat ha de complir amb els criteris de Copenhaguen, definits en el Consell Europeu de Copenhaguen de 1993.

Alguns requeriments són una democràcia estable que respecta els drets humans i l'estat de dret, una economia de mercat en funcionament amb la capacitat de competir dins la Unió Europea, i l'acceptació de les obligacions dels membres, inclosa la llei europea.

L'avaluació del compliment dels criteris per un estat candidat és feta pel Consell Europeu.

L'estructura legal actual no especifica la manera en què un estat pot sortir de la Unió Europea (tot i que Grenlàndia, territori de Dinamarca, se'n separà el 1985), però el Tractat de Lisboa, encara no aprovat per tots els estats membres, inclou un procediment formal per deixar la Unió.

Tres estats d'Europa occidental que han optat per no unir-se a la Unió Europa, tanmateix, estan integrats a l'economia de la Unió i compromesos amb les seves regulacions: Liechtenstein i Noruega -que formen un mercat comú amb l'Àrea Econòmica Europea i Suïssa, que també ha signat tractats bilaterals similars.

Els microestats europeus -Andorra, Mònaco, San Marino i la ciutat del Vaticà- han adoptat l'euro i han signat altres acords de cooperació.

### **Unió Geodèsic i Geofísic Internacional**

Promou l'estudi de tots els problemes relacionats amb la configuració i física de la terra, els seus oceans i la seva atmosfera.

### **Unió Geogràfica Internacional**

Fundada en 1922 per a promoure l'estudi de problemes geogràfics, la IGU inicia i coordina investigacions i dona suport el debat científica i la seva publicació.

### **Unió Internacional de Ciències Geològiques**

Contribueix a l'avanç de les investigacions relatives a l'estudi de la terra.

### **Unió Internacional de Telecomunicació (O.I.T.)**

Seu al Palais de Nations, Ginebra (Suïssa).

Fundada en París (1865), com creació de la Unió Telegràfica Internacional -més tard Unió Internacional de Telecomunicacions- es transforma en Agència de les Nacions Unides en 1947.

Les seves fins són establir normes internacionals dintre del seu camp tècnic, fomentar el desenvolupament telegràfic, telefònic i radiofònic i la seva extensió al més sota preu possible.

És la més antiga de les institucions especialitzades de les Nacions Unides.

Els seus antecedents es remunten a 1864, any que Napoleó III va convocar una reunió internacional celebrada a París amb assistència de representants de vint països, entre els quals figurava Espanya, sorgint el Conveni dels quals va ser cridat Unió Telegràfica Internacional (U.T.I.).

Al llarg del segle XX, la U.T.I. va aconseguir grans progressos en la seva comesa ampliant-se i perfeccionant-se el seu camp d'acció amb la creació de nous estaments dintre de l'organisme: Comitè Consultiu Internacional Telefònic (C.C.I.F.) (1924) i el Comitè Consultiu Internacional Telegràfic (C.C.I.T.) (1925), fundant-se dos anys més tard a Washington el Comitè Consultiu Internacional de Radiocomunicacions (C.C.I.R.) que procedeix a la primera atribució de freqüències radioelèctriques entre els països membres.

Amb això, i al resultar massa extens el seu camp de responsabilitats, l'organització va canviar el seu nom en 1932 pel qual encara ostenta: Unió Internacional de Telecomunicacions (U.I.T.).

Creada l'Organització de Nacions Unides (O.N.U.), la U.I.T. va passar a ser una de les seves institucions especialitzades definides en l'article 57 de la Carta fundacional, traslladant en 1948 la seva seu a Ginebra i continuant amb l'adaptació de les seves estructures a les noves exigències internacionals, pel que una sèrie de comitès especialitzats i de comissions regionals s'ocupen dels diversos aspectes de la seva competència (telegrafia, telefonia, radiotelevisió, etc.), tractant d'aconseguir l'aplicació de les seves normes en les diferents àrees geogràfiques.

### **unió terrestre**

El sistema Intermodal d'enviaments de càrrega internacional a través d'un continent, d'una costa a una altra, per tren. Moviment per terra dels contenidors que tenen un moviment precedent i subseqüent amb vaixell.

### **unir una taula**

Unir dues xarxes de costat, ben lligades, de manera que cap no tingui gens de golf.

### **unit lloeu device**

Expressió anglesa que significa: Artefacte o dispositiu que permet aïllar la càrrega transportada, sigui uniforme o composta per lots petits diferents.

Fonamentalment és un enginy per a tràfic aeri les formes del qual, grandàries i usos variats han de ser homologats per la IATA, siguin o no propietat de les companyies aèries.

### **unitat**

Quantitat elegida com a terme de comparació per a mesurar les quantitats de la mateixa naturalesa.

### **unitat aranzelària**

Conjunt d'abreviatures emprades per a assenyalar, en l'Aranzel Duaner, la unitat a la qual aquesta afecta cada mercaderia per a tributar pel dret específic (quan aquest existeix), que correspongui.

### **unitat astronòmica**

Terra-Sol, equivalent a 149.597.910 km., triada com unitat de mesura en l'àmbit del sistema solar.

És la unitat de distància utilitzada en el mesurament d'òrbites i trajectòries dintre del Sistema Solar.

Expressades en UA (forma abreujada), les distàncies dels planetes del Sol són: Mercuri 0,387; Venus 0,723; Terra 1,00; Mart 1,524; Júpiter 5,203; Saturn 9,539; Urà 19,192; Neptú 30,058; Plutó 39,44.

Aquesta mesura es va obtenir amidant distàncies amb radar dels objectes celestes pròxims com Venus o asteroides; aquests estudis han permès determinar l'escala del Sistema Solar amb una gran precisió.

### **unitat autoelevadora mar endins**

És una unitat amb potes que es poden moure (en vertical), capaç d'eleva el seu casc per sobre de la superfície del mar.

Les potes més habituals són estructures en forma de torres entramades de secció triangular, que s'aixequen i baixen arrossegades per l'acció d'unes rodes dentades sobre una cremallera que recorre la seva altura.

Altres tipus més recents eleven i baixen les potes mitjançant uns aparells de corrioles múltiples mogudes per cables d'acer.

**unitat d'altura**

Es defineix la unitat d'altura, (ua), com la diferència entre el nivell aconseguït per l'aigua durant la plenamar de la marea de sizígia mitjana i el nivell de la plenamar mitjana (o sigui, no de sizígia).

Anàlogament, es pot definir també com aquesta diferència de nivells però utilitzant la baixamar de sizígia mitjana i la baixamar mitjana.

Terme mitjà durant 19 anys (un cel nodal) de les dues màximes carreres de marea (equinoccis) de cada any del cicle.

Nombre que expressa la importància de les marees en un lloc donat i en la qual s'eleva l'aigua per sobre del nivell mig en un dia de sizígia mitja.

En l'Almanac Nàutic ve aquesta dada per als ports principals.

**unitat d'assegurança reajutable**

Unitat reajutable de referència el valor de la qual és fixat mensualment per la superintendencia de valors i assegurances i s'utilitza per a expressar les primes i cabdals assegurats en assegurances.

**unitat de càrrega**

És la part de l'equip de transport que va ser adequada per a la unificació de mercaderies que han de ser transportades i que permeti el seu moviment complet durant el recorregut i en tots els mitjans de transport utilitzats.

**unitat de contaminació**

Patró convencional de mesura que es fixa reglamentàriament i que es refereix a la càrrega contaminant produïda par l'abocament d'aigües domèstiques, corresponent a 1.000 habitants i al període d'un any.

**unitat de nòlit**

Base de càlcul del preu del transport o nòlit quan és estipulat pel pes, volum o valor de la mercaderia, factors que originen la seva varietat, juntament amb la distància.

En el transport terrestre, com en l'aeri, la unitat de nòlit per pes és el quilogram.

En el mitjà marítim és la tona, utilitzant-se comunament la tona de 40 peus cúbics, o el metre cúbic (35,3 peus cúbics) si ha de calcular-se per volum.

En els nòlits d'EUA se sol usar el quarter de 480 lliures de grans pesats, blat, blat de moro, sègol; de 400 lliures per a ordi i de 320 lliures per a la civada.

En el tràfic de fustes s'empra el standard, unitat de transacció equivalent a 4.672 metres cúbics que en EUA es canvia per la denominada mille o 1.000 peus de taula (board feet).

En el transport aeri la unitat considerada és el quilo de 427 polzades cúbiques o 7.000 centímetres cúbics.

Si es tracta d'establir el nòlit ad-valorem la base usual serà el valor declarat a aquest efecte, o el qual s'estimi amb altres fonaments, sense atenció al pes o mesura.

Ordinàriament l'ajustament del nòlit es fa des de la base que produeixi el import més alt, la qual cosa s'enuncia indicant al costat del tipus aplicable la condició W/M (Weight/Measurement) per pes o mesura, és a dir, per tona o metre cúbic ocupat, dit sigui pel seu factor d'estiba o tona de nòlit.

Aquest procediment és el qual segueix en el transport de càrrega general, a orri o embalada, i per als embalums no embalats que presenten dimensions irregulars o pocs comuns, o bé pesos excessius o "heavy lift", la qual cosa genera el corresponent recàrrec.

Com ja s'ha apuntat, la tona de nòlit és moltes vegades calculada per mesura, com a conseqüència de la seva ocupació d'espai igual o superior als 40 peus cúbics per tona llarga.

Així, per exemple, la tona de nòlit per a farina de blat en sacs, sal, ciment, fosfats i minerals arriba a els 1.000 quilos mentre que la de grans i llavors es cobreix entre 600 i 900 quilos, segons espècies, i la de cotó en bales només precisa de 300 a 400 quilos, d'acord amb la pressió d'aquestes.

En algunes parts, sobretot en EUA, sol emprar-se com base de càlcul per a nòlits la pròpia unitat de transacció.

Al noliejat per pes es distingeix: Tona curta, Tona llarga, Tona mètrica.

Al noliejat per volum es distingeix: Tona mètrica. Tona de 40 peus cúbics.

Quan les despeses del nòlit són taxats pel transportista (a opció) sobre pes o volum, es computarà el nòlit sobre el pes o el volum de cada embalum o paquet que produeixi majors ingressos.

Segons s'hagi pactat en el contracte de noliejament el transport de les mercaderies, en pes o volum, aquest mateix criteri s'aplica en els ports per al cobrament per prestació.

**unitat de superfície mar endins**

És una unitat amb un buc de desplaçament del tipus de vaixell o barcaça, monobuc o múltiple, el propòsit de la qual és operar a flotació.

Generalment s'utilitza per a operacions relacionades amb instal·lacions de marea endins fixes o temporalment fixes.

**unitat de transacció**

Quantitat de mercaderia establerta en les operacions de compravenda com lot o partida a negociar.

En els mercats de primeres matèries, sobretot en EUA, tals partides o lots són els anomenats contractes.

Per descomptat, la unitat racionalment emprada en la transacció i en el transport és la unitat de pes o de mesura, d'embalatge o bé la peça o embalum que serveixen de base per a l'avaluació corresponent i igualment com fonament de la unitat de nòlit.

El seu moviment pot requerir més d'un vehicle o unitat de transport, o bé coincidir amb la capacitat real d'aquests.

De vegades aquest vehicle, camió, vagó, cisterna, etc., la capacitat de la qual és coneguda per tots, s'utilitza com unitat de transacció encara que no de transport.

Això succeeix quan es compren diversos contractes o diverses unitats de transport que hagin de ser reunides en un mitjà de major capacitat, com sol succeir en el tràfic marítim.

Els contractes al·ludits, acceptats en la seva forma i compliment per tots els participants en les borses que es tracti, varien segons els productes i mercats.

#### **unitat de transport**

En general, mig que s'utilitza en la seva capacitat total o parcial a l'objecte que enuncia, com l'avió, els vaixells, els trens i el vehicle automòbil individual o articulats amb elements que assegurin el ple aprofitament de les seves possibilitats, tals com remolcs i semiremolcs, containers i taujanes, cisternes, tanc i similars.

De vegades es parla de barcaça, vagó, o vagó cisterna, unitats de transport usades també cadascuna com unitat de transacció

#### **unitat de transport intermodal**

La unitat de transport intermodal (UTI) és el contenidor, caixa mòbil o semiremolc adequat per al transport intermodal.

Es (diu unitat de càrrega intermodal (UCI), al contenidor o caixa mòbil.

La UE treballa per a normalitzar una unitat de càrrega intermodal òptima, la UECI (Unitat Europea de Càrrega Intermodal), que combini els avantatges dels contenidors (resistència i possibilitat d'apilar-los) i les de les caixes mòbils, especialment la seva major capacitat.

A fi de complir les condicions necessàries per a garantir la màxima intermodalitat, la UECI ha de poder apilotar, manipular-se per la part superior i suportar un trajecte marítim.

Ha d'oferir el major espai possible per al transport de taujanes ISO i facilitar una càrrega i una descàrrega ràpides per a així reduir despeses i evitar pèrdues de temps.

Pot consistir en una caixa polivalent per a mercaderies seques que permeti la càrrega frontal de dues taujanes.

L'amplària interior útil ha de ser, doncs, de 2 x 1200 mm. com a mínim, més el marge de maniobra necessari.

L'amplària exterior ha de ser la més petita possible, idealment de 2500 mm., per a tenir en compte els carrils-guia que disposen alguns vaixells.

Les UECI han de poder utilitzar-se en carretera i han d'atènyer-se, per tant, a les disposicions de la Directiva 96/53/CE.

Es (diu tara, al pes d'una UTI o un vehicle sense càrrega.

Carregar/descarregar, designa l'operació de càrrega i descàrrega de mercaderies en l'interior d'una UTI.

Apilar, designa l'emmagatzematge o transport de UTI col·locades unes damunt d'unes altres.

Per a poder efectuar les operacions de canvi de manera són precisos:

- Bastidor d'ancoratge, que és una estructura extensible que permet agarrar la part superior dels cantons de les UTI.
- Elements angulars, que són punts fixos habitualment situats en les parts superior i inferior dels cantons del contenidor en les quals se situen els dispositius d'enganxada perquè el contenidor pugui ser elevat, apilat o assegurat.

Quan s'utilitzen en les caixes mòbils, se situen en punts compatibles amb els elements angulars dels contenidors de 20 i 40 peus.

- Pestell giratori d'ancoratge, que és un dispositiu estàndard que penetra en els elements angulars de les UTI i queda bloquejat després de girar.

D'aquesta forma es garanteix el seu desplaçament segur.

S'utilitza també per a fixar UTI en vehicles i vaixells.

#### **unitat estabilitzadora per columnes mar endins**

És tota unitat en que la coberta principal està connectada a la part submergida del buc o els peus de suport mitjançant columnes o calaixos.

#### **unitat exploradora**

Antena giratòria d'un equip de radar.

#### **unitat equivalent a quaranta peus**

Descrit comunament com un contenidor de 40 peus.

#### **unitat equivalent de vint peus**

Una unitat de mesura que es podria determinar usant un contenidor de 20 peus com un patró.

#### **unitat flotant d'emmagatzematge**

És un dipòsit gran en el qual s'emmagatzema l'oli provinent d'una plataforma de producció costa fora, abans de ser transferit a un vaixell tanc.

#### **unitat mòbil de perforació mar endins**

Mobile offshore drilling unit tota nau apta per a realitzar operacions de perforació destinades a l'exploració o a l'explotació dels recursos naturals del subsòl dels fons marins, tals com hidrocarburs líquids o gasosos, sofre o sal:

- unitat estabilitzada per columnes: tota unitat la coberta principal de la qual està connectada a l'obra viva o als peus de suport per mitjà de columnes o calaixos;
- unitat de superfície: tota unitat amb formes de vaixell o de gavarra i buc de desplaçament, ja sigui el cas únic o múltiple, destinada a operar a flotació;
- unitat autoelevadora: tota unitat dotada de potes mòbils, amb capacitat per a elevar la plataforma per sobre de la superfície del mar.

#### **unitats de distància i de profunditat**

El navegant modern té interès principalment en quatre unitats de mesura lineal: la milla nàutica, la braça, el peu i el metre. L'home primitiu, no obstant això, va usar unitats naturals tals com el gruix d'un dit, el pam, la longitud del seu peu, la distància del seu colze al extrem del seu dit mig (el colze de reputació bíblica), o el pas (de vegades un però normalment un doble pas) per a mesurar distàncies curtes.

Encara que la milla romana tenia un valor d'uns 1.488 metres, o prop de 0,9248 de la nostra milla terrestre de 5.280 peus, diversos estàndards estaven en ús entre les ciutats de l'antiga Grècia en la mateixa època.

Sent variable l'estadi grec, no hi ha certesa sobre l'exactitud de la mesura de la terra per Eratóstenes.

La milla nàutica guarda poca relació amb aquestes mesures terrestres, les quals no s'associaven amb la grandària de la Terra.

Amb el naixement de la carta nàutica, es va fer costum mostrar una escala de milles en la carta, i el valor acceptat d'aquesta unitat va variar pels segles amb les canviants estimacions de la grandària del planeta.

Aquestes estimacions variaven àmpliament: anaven de 44,5 a 87,5 milles nàutiques modernes per grau de latitud, encara que generalment eren molt petites.

Colom i Magallanes van utilitzar el valor de 45,3.

En realitat, la terra és prop d'un 32% més gran.

El *Almagesto* de Ptolomeo considerava que un grau equivalia a seixanta-dues milles romanes, però una edició de 1466 d'aquest llibre contenia una carta del sud d'Àsia, traçada per Nicolaus Germanus, en la qual es mostrava que un grau equivalia a seixanta milles.

No està clar si el canvi va ser considerat una correcció o una adaptació per a proporcionar una relació més convenient entre la milla i el grau, però aquest és el més antic ús conegut d'aquesta proporció.

Més tard, quan la grandària de la Terra es va calcular per mitjà de mesurament, es va veure com un error la relació de 60 milles romanes de 4.858 peus americans per a un grau de latitud.

Les dues solucions possibles, canviar la relació de les milles per a 30 un grau, o canviar la longitud de la milla, tenien les seves propis seguidors, i cap dels grups va poder convèncer a l'altre.

Com resultat, la milla més curta va romandre com la milla terrestre o ordinària (establerta avui com de 5.280 peus en els Estats Units), i la més llarga es va establir gradualment en el mar com la milla nàutica.

La més primerenca referència amb aquest nom data de 1730.

Instruments més fins i nous mètodes fan que la grandària de la Terra es calculi cada vegada amb major precisió, fins i tot avui dia.

D'aquí que no és desitjable una unitat de longitud definida en funció de la grandària del planeta.

En reconeixement a aquest fet, en 1875 es va canviar la definició del metre, d'una deu milionèsima part de la distància del pol a l'equador, a la distància entre dues marques (aproximadament 39,37 polzades d'Estats Units) d'una barra estàndard feta de platí i iridi, la qual es guarda en el Pavillon de Breteuill, en Sevres, prop de París França, per la Comissió Internacional de Pesos i Mesures.

Com reconeixement addicional d'aquest principi, en 1929 el Buró Hidrogràfic Internacional va recomanar l'adopció d'un valor estàndard per a la milla nàutica, i va proposar el de 1.852 metres.

Aquesta Milla Nàutica Internacional d'exactament 1.852 metres, ha estat adoptada per gairebé totes les nacions marítimes.

Els departaments de Defensa i de Comerç d'Estats Units van adoptar aquest valor al juliol de 1954.

Amb les equivalències entre la iarda i el metre que s'usaven llavors, la Milla Nàutica Internacional equivalia a 6.076,10333 peus, aproximadament.

Si s'usa la relació exacta entre la iarda i el metre, adoptada pels Estats Units el 1 de juliol de 1959, on una iarda equival a 0,9144 metres, llavors la Milla Nàutica Internacional equival a 6.076,11549 peus, aproximadament.

A l'octubre de 1960, l'Onzena Conferència General (Internacional) sobre Pesos i Mesures va redefinir el metre com equivalent a 1.650.763,73 longituds d'ona de la radiació taronja i vermella al buit del kriptón 86.

El metre com unitat de profunditat i d'altura en cartes nàutiques nord-americanes, té un origen recent.

El 2 de gener de 1970, es va engegar la política actual del Centre Hidrogràfic i Topogràfic de l'Agència Cartogràfica de la Defensa, de convertir al sistema decimal les noves compilacions de cartes nàutiques i cartes per a propòsits especials.

La braça com unitat de longitud o profunditat, és d'origen incert, però l'home primitiu la considerava com la mesura dels braços oberts, i el marí modern encara estima la longitud d'una corda d'aquesta manera.

L'ús d'aquesta unitat en temps antics s'indica en la referència que es fa a la mateixa en la detallada narració del viatge a Roma de l'apòstol Sant Pau, tal com ha estat registrada en el capítol XXVII de les Actes dels Apòstols.

Posidonio va informar d'un sondeig de més de mil brases en el segle II a. de C.

Es descobreix l'antiguitat de la unitat en aquesta època.

### **unitats de longitud emprades en l'ambient marítim**

Milla, braça, metre. La llegua marina està actualment en desús.

### **unitats de mesura**

Per a mesurar cadascun dels elements climàtics existeixen les unitats corresponents.

Així, abans que conclogués el segle XVIII havien estat elaborades les escales termomètriques més difoses, és a dir, les de Celsius, Fahrenheit, centígrada i Reamur.

La sinonímia usual d'escala Celsius o centígrada, que assimila ambdues, és imprecisa i errònia.

L'una i l'altra manegen com punts fixos els de fusió del gel i ebullició de l'aigua, i tenen l'interval entre ambdues dividits en cent parts iguals o graus, però amb la diferència que l'escala Celsius atribueix 100° al primer d'aquests punts fixos i 0° al segon, mentre l'escala més estesa, és a dir, la centígrada, ideada en 1743 per Pierre Christin, i de manera coincident i pràcticament simultani per Carl von Linné, ho fa al revés, o sigui, 0° per al punt de fusió del gel i 100° per al d'ebullició de l'aigua.

Àmplia implantació en l'àmbit anglosaxó posseeix l'escala deguda al prusian Gabriel Daniel Fahrenheit, on els punts fixos indicats corresponen, respectivament, a 32° i 212°F, intervenint entre ambdós 180° F.

El 0°F equival a 17,8°C, mentre els 100°C, que el seu creador va pretendre que coincidissin amb la temperatura del cos humà, excedeixen la d'aquest i puguen a 37,7°C. Escala caiguda en desús és la proposta per Reaumur que numera els expressats punts fixos amb 0° i 80°R.

Finalment, durant, durant el segle XIX, per a evitar valors negatius en investigacions termodinàmiques i observacions termomètriques es van proposar les escales absolutes de Kelvin i Rankine, denominades així perquè la seva 0° és el zero absolut, temperatura a la qual els cossos han perdut tot resta de calor; l'escala Kelvin resulta d'afegir 273,15°, abreviadament 273°, a l'escala centígrada, i la Rankine de sumar 459,6° a la Fahrenheit. El 0° K equival a 273°C i el 0° Rank a 459,6°F.

Quant al contingut de vapor d'aigua en l'aire, conceptes bàsics són els d'humitat absoluta, la relació o proporció de barreja, humitat específica, tensió o pressió de vapor i humitat relativa.

La humitat absoluta expressa el pes, en grams o submúltiples d'aquest, per m<sup>3</sup> d'aire.

Es tracta, no obstant això, d'una dada problemàtica, ja que l'aire és \*comprimible i la seva densitat variable, de manera que 1 m<sup>3</sup> d'aire pot suposar masses ben diferents.

Per a obviar aquest inconvenient, es van encunyar els conceptes de relació o proporció de barreja i humitat específica, on els pesos del vapor d'aigua es refereixen, respectivament, al Kg d'aire sec, o simplement, al Kg d'aire, sense sostreure el vapor d'aigua.

Per la seva banda, la tensió de vapor indica la pressió que exerciria aquest aïllat de la resta de la massa atmosfèrica, i ho fa en mil·límetres de mercuri normals ( mm Hg), mil·libars (mb) o hectopascals (hPa).

Finalment, la humitat relativa, grau higromètric de l'aire o fracció de saturació s'expressa en tant per un i, habitualment, en percentatge.

L'escala tradicional per a referir-se a la nuvolositat total era d'onze graus, de manera que es feia correspondre 0 amb el cel buit i 10 completament cobert.

Actualment, per a evitar dos dígitos, s'utilitza una escala de nou graus: 0 identifica al cel net, ras o estesa i les restants porcions, octaus o vuitens, a la part de la cúpula volta celeste coberta de núvols, fins a un màxim de 8 per al cel cobert o envelat.

Per a mesurar les precipitacions, es considera que totes estan foses i es fa abstracció de l'evaporació, infiltració i vessament.

La precipitació s'indica en mm d'altura o l/m<sup>2</sup>, expressions equivalents.

La intensitat de la precipitació s'amida en mm/minut o es calcula en mm/hora.

Fins a dates relativament recents la pressió atmosfèrica s'amidava en mil·límetres, centímetres o polzades.

La inconveniència de la dada no consistia només a expressar una força per unitat de superfície mitjançant longitud, és a dir, no es tractava d'una mera incorrecció formal; el problema essencial radicava que una columna de mercuri d'igual altura i idèntic volum pot significar una força i, per tant, una pressió diversa, en funció de les variables de densitat del mercuri, supeditada a la temperatura, i de l'acceleració de la gravetat, distinta en diferents punts del planeta.

Per a obviar aquesta dificultat, el Conveni Baromètric Internacional va definir el anomenar mil·límetre de mercuri normal, mm Hg el Torr, emprat com referències la densitat del mercuri a 0° (13,59 gr/cm<sup>3</sup>) i una acceleració de la gravetat de 980,665 cm/s<sup>2</sup>.

Així, doncs, la pressió considerada normal és de 760 mm Hg.

Però la pressió atmosfèrica quant a també amb altres unitats de mesura, tals com la Peça (Pz) en el sistema MTS, l'atmosfera física (atm), el Kilopondio o Kg força/cm<sup>2</sup> i, sobretot, el mil·libar (mb.) i el hectopascal (hPa.).

La unitat de pressió en el sistema cegesimal és la baria (dina/cm<sup>2</sup>), però, en el seu lloc, per resultar massa petita, s'empra el mil·libar (mb), que equival a 1.000 baries (1.000 dines/cm<sup>2</sup>).

La pressió normal resulta de 1.013 mb, de manera que el mil·libar correspon, aproximadament, a del mm Hg o Torr.

Difusió creixent posseeix el hectopascal (hPa), múltiple del Pascal (Newton/m<sup>2</sup>), que és la unitat de pressió en el sistema Giorgi o MKS, si bé, per raons així mateix de funcionalitat, s'utilitza aquell, és a dir, el hPa, equivalent al mil·libar.

Per tant, la pressió atmosfèrica normal a nivell de mar respon a les igualtats següents: 760 mm Hg o Torr = 1.013 mb = 1.013 hPa = 101,3 Pz = 1 atm = 1,033 Kilopondies o atmosferes tècniques.

El gradient horitzontal de pressió es calcula en unitat de pressió (mm Hg, mb, hPa, ...)/grau de meridià, segment de 60 milles marines o 111,1 Km.

Per la seva banda, el gradient baromètric d'altura ve donat en metres/mm Hg, metres / mb. o hPa.

Del vent interessen, sobretot, rumb i velocitat.

El primer s'indica mitjançant la rosa dels vents, graus sexagesimals o centesimals a partir del N. i en el sentit de gir de les sagetes del rellotge, també per quadrants, sent primer el comprès entre nord i est i numerant-se els tres restants amb el sentit de gir abans esmentat.

Finalment, la velocitat del vent es dona en m/s, Km/hora, milles terrestres/hora i, amb freqüència, també en milles marines/hora o nusos (Kn); el nus suposa 0,51 m/s o 1,852 Km/h.

#### **unitats de mesura**

En el tràfic internacional interessa conèixer tant la usualment emprada com unitat de transacció específica d'un mercat com la qual serveix de base per al transport i que en moltes parts té denominacions i valors diversos.

Òbviament, la seva equivalència amb les del sistema mètric ha de ser coneguda.

En certs mercats mundials s'empen encara, per antic costum, algunes unitats de mesura la denominació de la qual i magnitud es corresponen amb les del mitjà de transport correntment utilitzats en certs tràfics o amb el tipus d'envàs característic, sac, bala, bidó o altre.

Totes elles mereixen ser relacionades perquè en prengueu coneixement i comparança dintre dels seus propis sistemes i amb el sistema mètric.

Al mateix temps s'indiquen els seus usos més generalitzats.

Per descomptat només són relacionades les quals es jutgen més significatives i són d'ocupació efectiva, doncs altra cosa faria la relació excessiva per a la finalitat d'aquest diccionari.

#### **unitats de nòlit**

A noliejar per pes es distingeix:

- Tona curta (short ton).
- Tona llarga (long ton).
- Tona mètrica (metric ton).

Al noliejar per volum es distingeix:

- Tona mètrica.
- Tona de 40 peus cúbics.

Quan les despeses del nòlit són taxats pel transportista (a opció) sobre pes o volum, es computarà el nòlit sobre el pes o el volum de cada embalum o paquet que produeixi majors ingressos.

La càrrega de valor, no es computa ni en pes ni en volum, i generalment es nolieja a una miqueta per cent del valor; aquest criteri s'aplica per exemple al transport de monedes d'or i plata, metalls preciosos, pedres fines, etc., els quals requereixen d'una cura i atenció especials, havent de guardar-se en una caixa forta.

Segons s'hagi pactat en el contracte de noliejament el transport de les mercaderies, en pes o volum, aquest mateix criteri s'aplica en els ports per al cobrament per prestació.

### **unitats de pressió atmosfèrica**

Des del punt de vista històric, la primera unitat emprada per a amidar la pressió atmosfèrica va ser el "mil·límetre de mercuri" (mm Hg.), en raó de la coneguda capacitat d'una columna de mercuri, d'uns 760 mm, consistent a assolir equilibrar la referida pressió.

Aquesta propietat era molt utilitzada en la construcció dels primers baròmetres, de manera que el mm Hg. resultava una unitat de mesura summament intuïtiva.

En la indústria també ha estat usada la "atmosfera tècnica" (at), definida com la pressió deguda a l'acció d'un quilogram força (kgf) sobre una superfície d'un centímetre quadrat.

Recordem que 1 kgf correspon per força de gravetat actuant sobre una massa de 1 Kg., és a dir, aproximadament 9,81 newtons (N).

La "atmosfera tècnica" no ha de confondre's amb la "atmosfera normal" o "atmosfera física" (atm), definida com la pressió deguda a una columna de mercuri de (exactament) 760 mm, sota condicions predeterminades.

L'equivalència és 1 atm. = 1,033 at.

S'ha d'esmentar que existeixen unitats anàlogues en els països de parla anglesa, on resulten d'ús freqüent les "polzades de mercuri" (Hg.) i les "lliures per polzada quadrada" (psi).

Aquestes últimes encara s'utilitzen en el nostre país, per mesurar la pressió dels pneumàtics en els vehicles.

Posteriorment, es va generalitzar l'ús del sistema CGS, basat en el centímetre, el gram i el segon.

Per tal motiu, l'elecció lògica era la "baria", corresponent a una força d'una dina actuant sobre una superfície d'un centímetre quadrat.

No obstant això, com la baria resultava massa petita per a les fins pràctiques, es va decidir adoptar una unitat un milió de vegades major: el "bar" (1 bar = 1.000.000 baries).

En el camp específic de la meteorologia, es va fer comuna l'ús de la mil·lèsima de bar, el "mil·libar" (mb).

En l'actualitat, la comunitat científica internacional ha adoptat el Sistema Internacional (SI), les unitats fonamentals del qual són el metre, el quilogram i el segon.

Per a aquest sistema la unitat de pressió és el newton per metre quadrat, denominat "pascal" (Pa).

Degut al fet que és una unitat molt petita i a l'efecte de facilitar la transició d'un sistema a un altre, s'ha optat per expressar la pressió atmosfèrica en "hectopascals" (hPa), és a dir, en centenars de pascals.

L'hectopascal és idèntic al mil·libar (1 hPa = 1mb), de manera que no requereix major esforç admetre aquest canvi en la denominació.

Tant l'Organització Meteorològica Mundial (1982) com l'Organització d'Aviació Civil Internacional (1985) han abandonat ja, definitivament, l'ús del mil·libar, adoptant en el seu lloc el hectopascal com unitat de base per a la mesura de la pressió atmosfèrica.

Per la qual cosa, el Servei Meteorològic Nacional (SMN) va adoptar aquesta denominació en tota la informació meteorològica que habitualment subministra als usuaris.

### **unitats emprades en la marina**

La unitat de longitud emprada en la mar és la milla marina o nàutica, que pot definir-se com l'extensió d'un minut d'arc terrestre.

La seva equivalència en metres és: 1 milla =  $10.000.000 / 5400 = 1851,851852$  metres havent-se establert per l'Institut Hidrogràfic Internacional, el valor de 1852 metres, suficient per a la pràctica de la navegació.

El submúltiple de la milla és el cable, de 185,2 metres, és a dir la desena part de la milla.

La llegua marina equival a tres milles, ja en desús.

El valor de la milla marina no és del tot cert, a causa de la forma de la Terra, que s'ha suposat esfèrica i haver escollit l'equador per al seu càlcul.

Prenent altre cercle màxim qualsevol, els resultats obtinguts del mesurament d'un minut d'arc varien d'acord amb la latitud.

Aquest valor oscil·la entre 1843 metres i en latitud 0°, 1852 metres en latitud 45°, i 1962 metres en el pol.

### **unitats fotomètriques**

Sistema especial d'unitats, aplicables exclusivament a les magnituds òptiques corresponents a la llum visible.

### **unitats i conversió de la pressió**

En meteorologia, la pressió atmosfèrica es dona en hectopascals (hPa). 1 Pa = 100 Pa, sent el pascal (Pa) la unitat de pressió internacional estàndard bàsica.

La unitats en mil·límetres i polzades de mercuri no estan en ús corrent, no obstant això per a la pressió atmosfèrica encara circulen com a tals.

La informació següent presenta la conversió per a les diferents unitats de pressió (suposant condicions normals). 1 hPa. = 0.750062 mm

Hg = 0.02953 pulg. Hg 1 mm Hg = 1.333224 hPa = 0.03937008 pulg.

Hg.(1 pulg. = 2.54 mm Hg)

Sota condicions normals, una columna de mercuri de 760 mm exerceix una pressió de 1013.250 hPa, la qual cosa correspon a 10 322.92 kg m

### **unitats SI**

Forma acceptada internacionalment del sistema mètric en el qual les unitats fonamentals són el metre, el quilogram, el segon, l'ampere, el kelvin i la candela.

### **univers**

L'Univers és tot el que ens envolta: la matèria, l'espai i el temps.

Els antics creien que l'Univers estava constituït per una gran esfera a la qual es trobaven adherides les estrelles fixes.

En el seu interior, els planetes i el Sol ocupaven esferes de ràdio cada vegada més petit i la Terra es mantenia immòbil en el centre. Aquesta era la denominada visió geocèntrica de l'Univers, que va predominar des del temps dels filòsofs de la Grècia clàssica fins a la gran revolució científica portada a terme per Copèrnic i Galileu en els segles XVI i XVII.

No obstant això, encara que la contribució d'aquests grans va dur a un exacte coneixement de l'estructura del nostre sistema solar, les idees sobre l'estructura i dimensions de l'Univers íntegre van romandre relativament limitades i confuses fins al naixement de l'astrofísica, al començament del segle XX.

Avui sabem que el Sol, amb el seguici de planetes que ho acompanya, no és més que una de les tantes estrelles de la nostra Galàxia i que aquesta, al seu torn, no és més que un dels tants sistemes d'estrelles en els quals es concentra la matèria de l'Univers.

Pel que fa a la resta de l'Univers, està essencialment constituït per immensos espais buits.

### **untratropical**

Més que tropical; hom ho diu d'una temperatura molt elevada.

### **UPS (Unitats Pràctiques de Salinitat)**

Unitats d'una nova definició de salinitat, basada en la raó entre la conductivitat elèctrica de la mostra i una mostra estàndard.

### **Urà**

Setè planeta quant a distància al Sol, que gira fora de l'òrbita de Saturn i dintre de l'òrbita de Neptú. És de sisena magnitud, pel que és poc observable a primera vista.

Urà va ser descobert accidentalment en 1781 per l'astrònom britànic William Herschel i originàriament se li va anomenar Georgium Sidus (Estrella de Jorge) en honor al seu mecenes real, Jorge III. Més tard, durant un temps se li va anomenar Herschel en honor al seu descobridor. El nom Urà, que va proposar per vegada primera l'astrònom alemany Johann Elert Bode, es va començar a utilitzar a la fi del segle XIX.

Urà té un diàmetre de 52.200 km i la seva distància mitja al Sol és de 2.870 milions de quilòmetres.

Triga 84 anys a completar una òrbita i 17 hores i 15 minuts en una rotació completa sobre el seu eix, que està inclinat 8° en relació amb el pla de l'òrbita del planeta al voltant del Sol.

L'atmosfera de Urà està composta fonamentalment d'hidrogen i heli, amb una mica de metà.

A través del telescopi, el planeta apareix com un disc verd blavós amb un pàl·lid contorn verd.

En comparació de la Terra, Urà té una massa 14,5 vegades major, un volum 67 vegades major i una gravetat 1,17 vegades major. No obstant això, el camp magnètic de Urà només és una desena part més forta que el de la Terra, amb un eix inclinat 55° en relació amb l'eix de rotació.

La densitat de Urà és aproximadament 1,2 vegades la de l'aigua.

### **urania**

En la mitologia grega Urania «La celestial» és la musa de l'Astronomia i la Astròloga.

Segons diferents fonts és filla de Urà, engendrada sense mare o de Zeus i Mnemósine. Urania és la mare de Lli el pare del qual era Apol·lo.

És la menor de totes les muses.

Comunament la hi representa vestida de blava, color que representa la volta celeste, tenint prop de si un globus terraqüi, en el qual amida posicions amb un compàs que duu en una de les seves mans.

Té una corona o diadema formada per un grup d'estrelles, de les quals també el seu mantell va replet.

Als seus peus, es troben espargits alguns instruments de matemàtiques, raó per la qual alguns la consideren de forma tàcita, com musa de les matemàtiques i de totes les ciències exactes.

### **uranògraf**

Persona que estudia la uranografia, que en té un especial coneixement.

### **uranografia**

Branca de l'astronomia que s'ocupa de la descripció de l'Univers, en la seva totalitat o en alguna de les parts que el constitueixen, emprant, però, només conceptes elementals del camp de les matemàtiques i la física.

### **uranogràfic**

Relatiu o pertanyent a la uranografia.

#### **uranòlit**

Vegeu meteorit.

#### **uranologia**

Vegeu cosmologia.

#### **uranometria**

Branca de l'astronomia que s'ocupa de la mesura de les distàncies celests.

#### **Urasima-taro**

La llegenda japonesa de Urashima Tarô que tracta sobre un pescador anomenat Urashima Tarô. Tarô va ajudar una tortuga a la qual estaven copejant uns nois. Després de salvar a la tortuga, la tortuga li duu nedant al Ryûgû-jô, el palau on viu el déu del mar. La llegenda és freqüentment contada a Japó i és folklore popular.

#### **urca**

Antiga embarcació de càrrega d'origen holandès, de buc molt ample i de popa arrodonida, la capacitat de la qual oscil·lava entre 60 i 200 tones. teníem una sola coberta i arborava generalment, dos pals un al mig, aparellat amb una vela major i una gàbia i els de mitjana, que aparellava una vela quadra i una aurica, ultra tres flocs grossos i una civadera a popa.

#### **urca holandesa**

Embarcació holandesa, summament rodona en els seus gàlils, i de gairebé igual figura en proa que en popa, solament té una coberta, i tot la resta és bodega per a carregar.

#### **urinca**

Corda amarrada a una mapa del ruixó, amb un suro a flor d'aigua, per al cas que el ruixó quedi arrapat baix.

#### **ursa**

Antigament Óssa, nom de constel·lació (Óssa Major i Óssa Menor).

#### **URU**

Distintiu de nacionalitat dels iots de les classes internacionals de la I. Y. R. U. pertanyents a Uruguai.

#### **ús correcte dels caps d'amarrament**

Sempre que sigui possible s'utilitzaran els caps de fibra sintètica per als llargs de proa i popa i els cables s'usaran preferentment de l'esprint i través, la longitud del cap és proporcional a la tensió que ha de suportar per a vèncer una determinada força que incideix sobre el buc.

Així doncs, una estatja de 30 metres tindrà una càrrega de treball el doble d'una altra de 60 metres, en grans vaixells especialment operant en terminals amb mareas i/o efectuant operacions, es tindrà especial cura amb les amarres.

La tensió de cada estatja no serà sempre la mateixa. l'efectivitat d'un cap o cable és proporcional al cosinus de l'angle vertical que forma amb el moll.

Així doncs, amb un angle vertical de 15°, el seu cosinus és de 0,96, després l'efectivitat d'aquesta direcció serà del 96 per 100.

I per a un angle de 50° serà del 54 per 100, les estatges formades de fibres de poca elasticitat, com les hmsf o en els cables, és necessari afegir-los un branc de cap de fibra elàstica formant un calabrot.

Els caps hmsf (high modulus synthetic fibre rope) estan fets de fibres de aramida i polietilè d'alta densitat (hmpe).

Aquests caps poden arribar a ser tan forts com cables d'acer d'igual diàmetre.

Tenen gran resistència al trencament, a l'abrasió i als raigs ultraviolat, però poca resistència a la temperatura.

són les estatges recomanades per a vaixells de gran tonatge.

Segons dades de oil companies international marine forum, una estatja de 40 mm de diàmetre, depenent del material de construcció tindrà la següent resistència:

- niló: 30 t.
- polièster: 27 t.
- polipropilens: 19 t.
- hmsf: 119 t.
- aramida: 78 t.

#### **ús d'amarrament**

Utilització dels amarraments del terminal portuari pels navilis.

#### **ús de les ancores dintre d'un riu o canal**

Sistemàticament, a l'entrar en un riu o canal, s'haurien de tenir penjades i sobre fre les ancores llistes per a fondejar i el personal de proa disposat a donar fons a l'ordre del pont.

L'ús de les ancores pot ser per a facilitar una maniobra, com pot ser al franquejar un recolzada estret aguantant la proa pel simple garrejar de l'àncora, per a revirar fent cap sobre l'àncora, o bé, en un cas d'emergència per fallada de govern o avaria de màquina.

S'evitarà fondejar en zones d'existència de remolins de corrent perquè al ser atreta la popa cap al remolí, fa bornar el vaixell quedant travessat al flux general del corrent amb el risc de trencar la cadena i encallar.

Quan navegant amb corrent a favor s'hagi de fer un canvi de rumb gran quedant el vaixell travessat al corrent, per a aguantar la proa es fondeja un grillet de cadena aproximadament i es va garrejant l'àncora mentre el vaixell va enfilant la proa en la direcció desitjada, llavors es vira cadena deixant l'àncora penjada i llesta per a fondejar.

Si s'hagués de revirar dintre d'un riu de petita amplària i amb corrent, filarem aproximadament un grillet en l'aigua de la banda de babord del corrent, es posa el timó tot a la banda amb poca màquina.

La proa anirà caient amb el corrent però sempre frenada per l'àncora que va garrejant.

Abans de completar el gir es pot virar cadena i deixar l'àncora penjada.

### **ús de moll**

És un servei portuari regulat la tarifa del qual cobreix la utilització de la infraestructura del terminal portuari, per a permetre el trasllat del contenidor fins al costat del vaixell, ja sigui directament o a través d'una zona d'emmagatzematge del terminal portuari, en el cas de càrrega d'exportació; o viceversa en el cas de càrrega d'importació.

Inclou el servei de pesatge conforme a les disposicions duaneres vigents (el qual no serà necessari en el cas de contenidors buits que ingressin o surtin amb les portes buides, en aquest cas s'efectua un descompte en la tarifa).

La tarifa d'ús de moll per a contenidors amb càrrega, s'aplica encara si aquesta ingressa càrrega solta i el contenidor és omple en el terminal portuari, en el cas de càrrega d'exportació; o si el contenidor que ha estat descarregat del vaixell és buidat en el terminal portuari i la càrrega surt solta, en el cas de càrrega d'importació.

La tarifa s'aplica per contenidor (depenent de la grandària).

### **ús de prismàtics**

Encara que generalment se suposa que les observacions es realitzen a primera vista els navegants, la majoria de les vegades, usen prismàtics.

Això pot permetre:

- Que s'observi una llum o les seves característiques a una distància molt major que a primera vista.
- Una major sensibilitat per a apreciar les llums de enfilació.

Al voltant d'un 30% de millora en la detecció des d'una determinada demora.

- La identificació d'una llum amb lluminositat de fons.

Generalment, la majoria dels prismàtics que s'utilitzen en el mar són del tipus:

- 7 x 50 per a la nit, i;
- 10 x 50 per al dia

### **ús de l'àncora flotant**

L'àncora flotant o de capa s'utilitza com recurs extrem, especialment quan el vaixell queda a la garetà, no obstant això el seu ús aquesta restringit a embarcacions de petit tonatge.

Té com finalitat aguantar de la millor forma possible la tendència de guinyar el vaixell a l'estar influenciat per les ones, com així mateix disminuir l'abatiment, aproant la nau al vent incident.

Aquesta correspon a una estructura semi-submergida en forma de con que va unida a l'embarcació mitjançant una línia, la qual va feta ferma en general a popa.

Aquesta és construïda generalment de lona, però també és possible utilitzar trossos de lona fets ferm amb taulons en forma de creu, dels que es penja un àncora o objecte pesat a manera d'enfonsar-la parcialment en l'aigua.

Si considerem la fórmula de Simpson para la seva construcció, aquesta ens lliura la dimensió de la base del con:

$B = 9 + D/25$  (en polzades quadrades) Sent D; desplaçament del vaixell.

D'això s'observa que per a un vaixell de 20.000 tons. de desplaçament, la base seria de  $800 \text{ pulg}^2 = 74 \text{ m}^2$ .

L'altura del con és igual al diàmetre de la base.

D'acord a això queda en evidència que el seu ús queda limitat a vaixells molt petits.

### **ús de l'oli en mal temps**

L'oli al ser menys dens que l'aigua forma una fina capa sobre la mateixa, aïllant el vent de la mar, per tant les ones deixen de trencar en el mar i sobre el vaixell, els olis idonis són els animals, vegetals o de peix, com últim recurs, podem utilitzar olis lubricants.

Haurà de llançar-se lentament tenint en compte on abat el vaixell (un litre d'oli cobreix uns  $20 \text{ m}^2$ , per espai d'unes dues hores).

### **ús dual de la mercaderia**

Productes o matèries que es puguin manipular o redirigir per a un ús militar o un propòsit que amenaci a una nació.

### **USA**

Distintiu de nacionalitat dels iots de les classes internacionals de la I. Y. R. U. pertanyents a Estats Units.

### **usar una cosa a tot estrop**

Fer-la servir contínuament, sense plànyer-la.

### **usos de les enfilacions**

Poden utilitzar-se per a:

- indicar l'eix d'un canal o via navegable;
- indicar la ruta més profunda a vaixells de gran calat;

- indicar el canal navegable on no existeixen altres ajudes a la navegació o on aquestes no satisfacin plenament els requeriments de precisió per a una navegació segura;
- definir una demora segura d'aproximació a port o entrada fluvial, especialment quan existeixen corrents de través;
- separar dues vies de tràfic.

#### **usos de ports**

En relació amb el tràfic internacional té importància, doncs són la guia a seguir quan el cas que es tracti no hagi estat previst en el contracte de transport i, també, per l'obligatorietat de reconèixer-los en tot moment, la qual cosa sotmet a les parts els hagin o no tingut en compte des d'un principi.

Tals casos, per descomptat, han de reunir els caràcters que els defineixen com a tals, que no poden ser una ocasional repetició o una analogia amb uns altres i menys àdhuc el fet que tals pretesos usos se segueixin en altres ports, pròxims o llunyans, del mateix o diferent país.

La diversitat d'usos que poden afecta a les parts i que ordinàriament suposen càrrecs que podrien rebutjar-se, és incomptable pel que no ha d'ometre's el comprovar els extrems corresponents i sempre a signar l'abast dels termes emprats en la transacció i en el transport, evitant així costoses sorpreses.

#### **ústia**

Franja estreta i llarga de malla de cordill, de dos pams, que hi ha a la part inferior d'una peça de bou, entre el sac i la boca de la xarxa; serveix de reforç i de filtre perquè fugi la sorra de la xarxa.

#### **usual colliery guarantee**

Expressió anglesa que significa: Clàusula del contracte de noliejament que indica que les estadies comencen quan el vaixell es trobi sota carregador, llest per a carregar.

#### **usuari**

Persona física o jurídica que lliura la càrrega (mercaderies en embalums o embalades) a un transportador per a ser lliurada a altra persona, igualment física o jurídica.

#### **usuari de transport marítim**

S'entén per usuari del transport marítim a tota persona que per si o per mitjà d'una altra que actui en el seu nom o representació, celebra un contracte transport marítim de mercaderies amb un traginer.

És defineix com usuari del port a una persona natural o jurídica que en forma intermèdia o final, utilitza les seves infraestructures, instal·lacions o rep subministraments o serveis portuaris.

La present guia es refereix a l'amo d'una càrrega de comerç nacional i internacional com usuari final.

#### **usuari de zona franca**

Persona natural o jurídica que hagi convingut amb la Societat Administradora el dret a desenvolupar activitats, instal·lant-se en la Zona o Dipòsit Franc.

#### **usuari del port**

Persona natural o jurídica que de forma intermèdia o final, utilitza les seves infraestructures i instal·lacions o rep subministraments o serveis portuaris; s'entén per usuari intermedi, al que presta serveis a les naus, a les càrregues, d'activitats logístiques i marines; s'entén per usuaris finals als amos de la naus, de les càrregues de comerç nacional i internacional i als usuaris de les marines i els passatgers.

#### **usuari final**

L'última persona a utilitzar un producte o una matèria.

#### **usuari final**

Un consignatari que utilitza articles "com si" (i.g., com béns cabdals), o els incorpora com parts integrals, components o materials en la producció d'altres matèries.

#### **UTC**

Acrònim de Temps universal coordinat. També se li coneix com temps civil, és la zona horària de referència respecte a la qual es calculen totes les altres zones del món,

És el successor de Greenwich Mean Time (GMT), i encara se li denomina d'aquesta manera algunes vegades.

La nova denominació va ser creada per a eliminar la inclusió d'una localització específica en un estàndard internacional, així com per a basar la mesura del temps en els estàndards atòmics, més que en els celestes.

A diferència de GMT, UTC no es defineix pel sol o les estrelles, sinó que s'amida pels rellotges atòmics.

Degut al fet que la rotació de la Terra es rellenteix, es retarda pel que fa al temps atòmic.

#### **utensili**

Vegeu estri, eina.

#### **UTI**

Vegeu unitat de transport intermodal.

### **utilitat d'una sola recta d'altura**

La recta d'altura és un lloc geomètric que hem obtingut per l'observació d'un astre al col·locar sobre el seu azimuth la diferència d'altures veritable obtinguda amb el sextant i l'estimada per càlcul.

És convenient treballar sempre una tangent Marcq, ja que amb ella s'obté el punt aproximat D, que, mancant altra recta d'altura, és el qual ofereix majors garanties de la situació del vaixell.

Una recta d'altura es pot combinar amb una demora a un punt de la costa, amb una línia isòbata o amb una demora radiogoniomètrica.

Si suposem traçada una recta d'altura amb les seves determinants azimuth (Z) i dóna (diferència d'altures) i tracem a cada costat de la mateixa recta paral·leles que disten de ella l'error que suposem hagi contreure (error instrumental, error en l'altura de l'observador, error per onatge, grans balanços i vibracions) i, al seu torn, s'ha traçat el cercle d'incertesa de l'estima a causa de errors en distància i en el rumb, s'haurà obtingut una superfície d'incertesa, que anteriorment era de tot un cercle i ara ha quedat definida per les dues assecants al cercle d'incertesa.

Amb aquesta superfície d'incertesa podem aprofitar, sense cometre grans errors, efectuar una recalada, determinar la distància a la costa, navegar entre baixos no abalisats, calcular l'error en la distància navegada, calcular l'error en el rumb i com resguard de seguretat.

Tal vegada el resultat més espectacular que ens brinda una sola recta d'altura és la seva ocupació per a la recalada a un punt de la costa, fent-lo de la mateixa manera que ho va fer el Capità Summer (el descobridor de la recta d'altura).

Si es vol recalcar a un far F, per ell es traça una paral·lela a la recta d'altura trobada.

A partir del punt aproximat D naveguem al rumb més convenient, recorrent la distància DD'.

Una vegada en D' es canvia el rumb adoptant el qual segueix la direcció D'F, o sigui, la direcció de la recta d'altura.

Vigilant per la proa, al cap d'un temps veurem en direcció de la mateixa el citat far.

### **utilització de la capacitat**

Assenyala la productivitat del port i s'obté del quocient del total de tones de càrrega operades en els molls.

### **utilitatge**

Conjunt d'eines, instruments, màquines, etc., que cal per a un treball determinat o per a les feines pròpies d'un ofici, una professió, etc.

### **útils de pesca**

Es coneixen per útils de pesca una sèrie d'instruments en la seva majoria de construcció senzilla i fàcil maneig destinats a la pesca tant d'espècies pelàgiques com de fons.

La majoria d'ells és venen utilitzant des de temps primitius havent conservat la seva forma a través dels segles i fins i tot alguns àdhuc es fabriquen amb els mateixos materials.

Segons la seva manera de treballar poden ser ordenats en dues classes: una, que abasta a tots aquells dedicats a la pesca per recol·lecció d'espècies mes o menys fixes, com són per exemple els útils de carrisqueig; una altra, que agrupa als quals actuen de manera feridora tals com la fitora, arpó, etc.

### **útils de ranxo**

Conjunt d'utensilis usats per cada ranxo per a menjar i beure.

### **útil de recanvi**

Element emprat per una eina de mà, per una màquina- eina, o per un aparell -per a realitzar un treball- al que transcorre un temps se li produeix un desgast per l'ús que es fa de ell, pel que haurà de ser reemplaçat per altre element igual, exemple: Una broca, una barrina, etc.

L'útil de recanvi no ha de confondre's amb el recanvi, amb una peça o amb una part d'una màquina, d'un aparell o d'una eina.

Els útils de recanvi compost estan formats per una o diverses parts operants de metall comú, de carburs metàl·lics, de diamants o d'altres pedres precioses fixats sobre un suport de metall comú, ja sigui d'una manera permanent o bé mòbil.

### **utm**

Abreviatura d'universal transversal mercator. és una projecció cilíndrica conforme transversal utilitzada per a cartografiar sèries topogràfiques de gran escala.