

Examen 4 PATRON DE YATE BALEARES 2017

MODULO GENERICO

1. ¿En relación a la estabilidad, cuál de las siguientes afirmaciones es falsa ?

A: La estabilidad es la propiedad que tiene el barco de recuperar su posición de equilibrio cuando la pierde por causas externas.

B: El KM de una embarcación dependerá del calado de la misma

C: Consideramos el centro de carena el punto resultante de la aplicación de todas las fuerzas de empuje que sufre el casco por estar sumergido en un líquido.

D: Atendiendo al ángulo de escora, se denomina estabilidad inicial cuando el ángulo de escora es superior a 15º

2. La radiobaliza EPIRB al activarse envía una determinada información. ¿Cual de las siguientes respuestas no es correcta.?

A: Características del buque (eslora,nombre,etc.)

B: Su precisión suele ser de unas dos millas.

C: MMSI

D: No necesita mantenimiento.

3. El VHF portátil marítimo (GMDSS) deberá tener como mínimo los canales,

A: CH16, CH13 y CH6

B: CH16, CH9 y CH6

C: CH16, CH3 y CH6

D: Ninguna de las anteriores es correcta

4. La altura metacéntrica viene definida por la siguiente fórmula:

A: $GM = KM + KG$

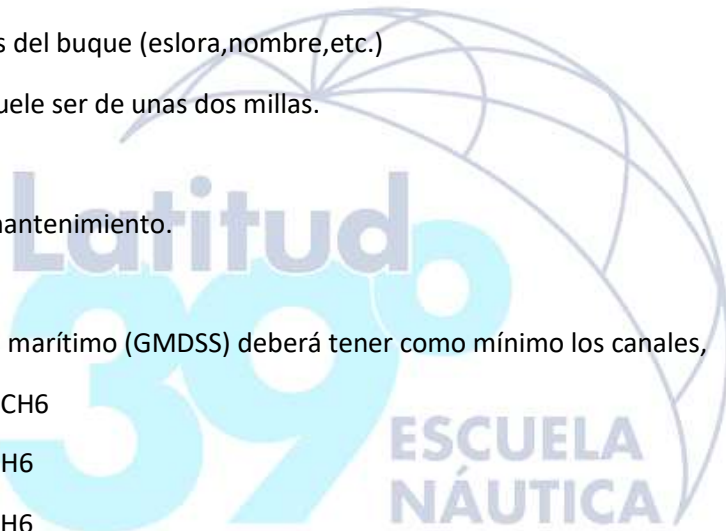
B: $GM = KM - GZ$

C: $GM = KC + GZ$

D: Todas las respuestas anteriores son falsas.

5. Cual de las siguientes afirmaciones en relación al arnés de seguridad es falsa ?

A: La función de un arnés es la de evitar que caigamos al agua o cuando menos que quedemos desconectados del barco.



B: Es preferible utilizar un arnés de cinta en lugar de cabo, así se evita cualquier posible resbalón al pisarlo.

C: Ninguna es falsa

D: Es importante que la longitud del arnés sea corta (no más de 2 metros por regla general) .

6. Durante el rescate con helicóptero una vez colocado el arnés, y durante el proceso de izado se deberá siempre,

A: Mantener los brazos pegados al cuerpo durante todo el izado.

B: Mantener los brazos cruzados en el pecho durante todo el izado.

C: Mantener los brazos levantados durante todo el izado

D: A y B son correctas.

7. Estando en el bote o balsa salvavidas y teniendo activado nuestro SART (Transpondedor de Radar) en la modalidad de stand-by o recepción como nos cercioramos inmediatamente de que hemos sido detectados por alguna aeronave o buque en la zona?

A: Por el mismo SART al cambiar automáticamente su modo de funcionamiento y emitir una luz y una señal audible.

B: Porque recibiremos una llamada vía VHF del buque o aeronave que esté en la zona.

C: Porque nos contactará de algún centro de salvamento marítimo

D: Ninguna es correcta.

8. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es falsa?

A: Los chalecos deberán estar homologados por la Dirección General de Marina Mercante y tener una flotabilidad de 100 Newtons.

B: Los menores deben disponer de un chaleco salvavidas a su medida, de preferencia con cinchas pasadas por las piernas.

C: El chaleco salvavidas se deberá estibar en un lugar rápidamente accesible que asimismo, sea conocido por todos los tripulantes.

D: Es fundamental que el chaleco sea capaz de poner boca arriba en menos de cinco-diez segundos a una persona inconsciente que haya caído al mar.

9. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es cierta?

A: $KM = KG$ Equilibrio inestable

B: $KM < KG$ Equilibrio Indiferente

C: Ninguna es cierta

D: KM > KG Equilibrio Estable

10. En cuanto a las señales fumígenas se refiere, diremos que,

A: Se encienden inmediatamente al tirar del percutor.

B: Disponen de un cierto retardo de encendido.

C: Emiten humos rojos o naranja durante al menos 3 minutos

D: B y C son ciertas

11. A la magnitud que se obtiene de dividir la diferencia de presión que hay entre dos puntos por la distancia horizontal que los separa se denomina:

A: fuerza del viento

B: Ninguna es cierta

C: fetch

D: Gradiente de presión

12. La previsión de la niebla que puede llevar a cabo el navegante consistirá en

A: Observar y comparar las temperaturas del termómetro seco y las del húmedo

B: Observar y comparar la humedad relativa y la temperatura del punto de rocío

C: Observar y comparar las temperaturas de la mar y las del punto de rocío

D: Observar y comparar las temperaturas de la mar y la humedad relativa

13. ¿Cuál de los siguientes vientos es un viento característico del Atlántico Oriental?

A: Alisios

B: Migjorn

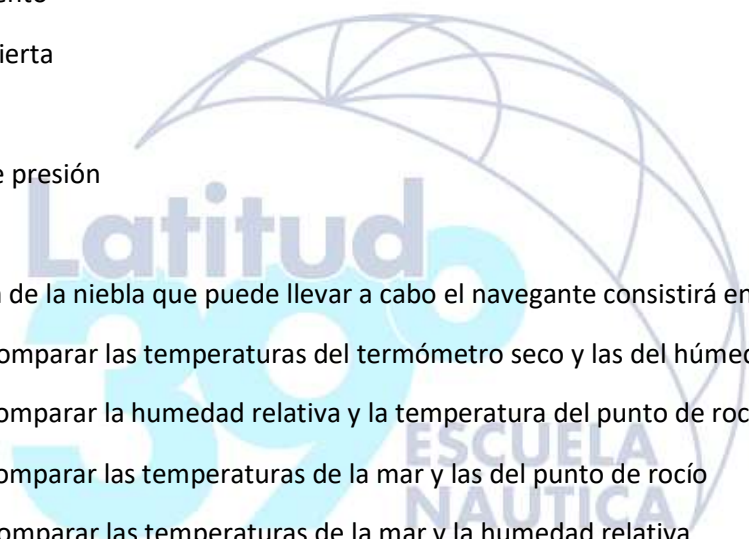
C: Céfiros

D: A y C son correctas

14. Para que haya niebla de mar (de advección), se deben dar alguna o algunas de las siguientes condiciones:

A: Que la temperatura del agua del mar sea inferior a la del punto de rocío.

B: Que la humedad relativa del aire esté próxima al 100%



C: Que la temperatura del aire sea superior a la temperatura del agua del mar

D: Todas son correctas

15. El psicrómetro, a través de las tablas psicrométricas, es un aparato que sirve para determinar

A: Humedad absoluta

B: Humedad relativa

C: Punto de rocío

D: Temperatura del mar

16. Que es la humedad absoluta:

A: El peso en miligramos del vapor de agua que hay en 1 m³ de aire.

B: El peso en kilogramos del vapor de agua que hay en 1 m³ de aire.

C: El peso en gramos del vapor de agua que hay en 1 m³ de aire.

D: Todas son correctas.

17. Que caracteriza a los Etesios ?

A: Soplan del Norte y pueden llegar a alcanzar fuerza 7/8 en la escala de Beaufort

B: Son típicos del mar Egeo y soplan de mediados de mayo a mediados de septiembre.

C: A y B son ciertas.

D: Son típicos del Mediterráneo occidental y provienen del Este.

18. En las corrientes de marea, su intensidad dependerá de,

A: La amplitud de la marea

B: De las características del litoral (pasos o canales estrechos).

C: Del instante de la fase de la marea en que nos encontremos (entrante o vaciante)

D: Todas son correctas.

19. En un mapa de superficie, a mayor proximidad de las isobaras diremos que,

A: Mayor será la velocidad del viento.

B: Más intenso será el gradiente de presión.

C: A y B son ciertas

D: Menor será la altura significativa o significativa del oleaje

20. En la predicción local del tiempo y bajo criterios generales en cuanto a la presión se refiere, indíquese la respuesta que no es correcta.

A: Las subidas y bajadas del barómetro corresponden, respectivamente, a tendencias a mejorar y empeorar el tiempo reinante.

B: La llegada de una borrasca implica una bajada de la presión en la zona.

C: La desaparición de la marea barométrica es un síntoma típico de la aproximación de mal tiempo, o de un notorio cambio del mismo.

D: Las alteraciones bruscas y significantes de la presión indican un cambio lento y moderado del tiempo.

MODULO DE NAVEGACION

21. Hora Civil en Greenwich es:

A: El tiempo transcurrido desde que el Sol medio pasó por el Meridiano inferior de Greenwich.

B: El tiempo transcurrido desde que el Sol medio paso por el Meridiano superior de Greenwich.

C: Ninguna de las respuestas es correcta.

D: El tiempo transcurrido desde que el Sol medio pasó por el Meridiano inferior del lugar.

22. El arco de Ecuador contado desde el meridiano de Greenwich hasta el meridiano del observador, se le denomina:

A: Diferencia en latitud

B: Diferencia en longitud

C: Latitud

D: Longitud

23. ¿Cual de los siguientes equipos deberá estar obligatoriamente siempre conectado al ECDIS?

A: Equipos indicadores de la posición del Buque (GPS)

B: AIS

C: Equipos de control de la trayectoria del buque (Piloto Automático)

D: Radar/Arpa

24. En que banda del sistema móvil marítimo opera el Sistema AIS:

A: VHF

B: HF

C: UHF

D: MF

25. Los paralelos son:

A: Circunferencias máximas que pasan por los polos.

B: Circunferencias menores paralelas al Ecuador y perpendiculares al eje terrestre.

C: Circunferencias máximas perpendiculares al eje de la Tierra.

D: Círculos máximos paralelos al eje de la Tierra.

26. En un radar con presentación de la imagen "PROA ARRIBA":

A: Los ángulos medidos de los ecos serán demoras verdaderas.

B: Cuando modificamos nuestro rumbo, toda la imagen girará en el mismo sentido al de nuestro cambio de rumbo y los mismos grados.

C: La línea de nuestra proa indicará siempre el rumbo verdadero.

D: Cuando modificamos nuestro rumbo, toda la imagen girará en sentido contrario al de nuestro cambio de rumbo y los mismos grados.

27. De una ENC cual de los siguientes atributos no es correcto:

A: Todas estan referenciadas al Datum World Geodetic System 1984 (WGS84)

B: Son publicadas exclusivamente por el Servicio Hidrográfico de los Gobiernos responsables

C: Se basan en datos fuentes o cartas oficiales del Servicio Hidrográfico responsable

D: Los datos cartográficos se basan en el standard ISO19379

28. Cual o cuales de los siguientes datos podrán ser obtenidos de un sistema AIS?

A: Identificación del otro buque.

B: Posición del otro buque

C: Rumbo y velocidad del otro buque

D: Todos los anteriores serán proporcionados por el sistema AIS.

29. El ángulo que forma la dirección del Rumbo efectivo (R_e) con la del Rumbo superficie, se le conoce con el nombre de ... Señale la opción correcta.

- A: Deriva
- B: Ninguna es cierta
- C: Corrección total
- D: Abatimiento

30. Si en zona de la pantalla del radar aparece una traza correspondiente a un carácter morse que siempre empieza por raya dándonos la distancia y la demora de donde este instalado el dispositivo, se tratará de una señal de,

- A: una monoboia flotante
- B: un faro de sectores
- C: un racon
- D: un reflector de radar

31. Calcular la distancia loxodrómica y el rumbo loxodrómico para ir desde un punto A de $I=40^{\circ}50' N$ y $L=11^{\circ}15' W$ a otro punto B de $I=33^{\circ}15' N$ y $L=13^{\circ}20' W$.

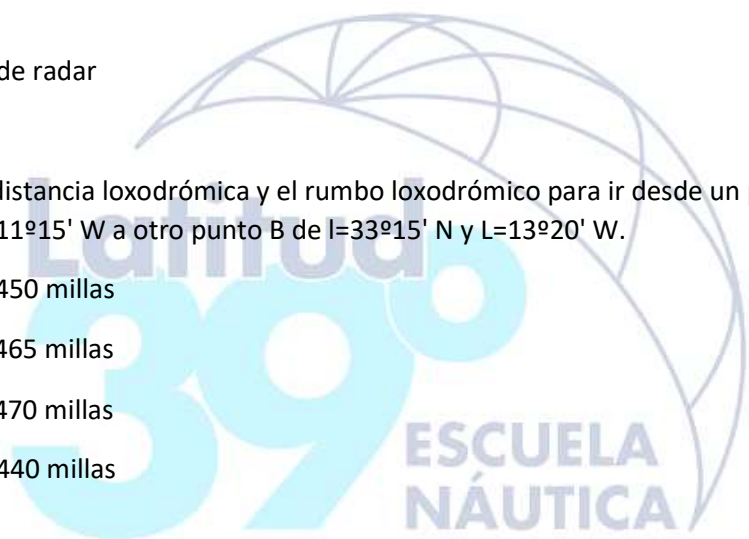
- A: $R=187^{\circ}$ y $D=450$ millas
- B: $R=192^{\circ}$ y $D=465$ millas
- C: $R=177^{\circ}$ y $D=470$ millas
- D: $R=199^{\circ}$ y $D=440$ millas

32. En situación $I= 35^{\circ} 50' N$ y $L = 005^{\circ} 50' W$, se da rumbo a pasar a 4 millas del Faro de Isla Tarifa, con un desvío del compás de $2^{\circ} NE$ y la declinación magnética obtenida de la carta. Sopla un viento de levante que produce un abatimiento de 7° . ¿Cuál es el rumbo de aguja a considerar? A: $073,5^{\circ}$ B: $069,5^{\circ}$ C: 056° D: 063°

Resposta correcta: B

33. A HRB 21:12 (Año Actual) tomamos simultáneamente Da Punta Carnero= 280° y Da Punta Europa= 014° , desvío = $3^{\circ}(+)$. En este momento, damos rumbo para pasar a 2,5 millas de Isla Tarifa con viento del W, abatimiento 3° , desvío= $1^{\circ} (-)$. Se pide, situación a 21:12 h y Rumbo Aguja para pasar a 2,5 millas de Isla Tarifa.

- A: $I= 36^{\circ} 04,0' N$ $L=005^{\circ} 21,6' W$ $R_a= 246,5^{\circ}$
- B: $I= 36^{\circ} 08,0' N$ $L=005^{\circ} 25,0' W$ $R_a= 252^{\circ}$
- C: $I= 36^{\circ} 05,0' N$ $L=005^{\circ} 20,0' W$ $R_a= 250^{\circ}$
- D: $I= 36^{\circ} 07,0' N$ $L=005^{\circ} 18,0' W$ $R_a= 242^{\circ}$



34. A HRB = 11: 00 nos encontramos en la enfilación de Pta Malabata y Cabo Espartel, tomando simultáneamente demora de aguja (Da) de Cabo Trafalgar 350° . Corrección total (Ct) = $10^\circ+$. Calcular la situación observada a HRB = 11: 00.

A: $l = 35^\circ 46,6' N$ $L = 06^\circ 02' W$

B: $l = 35^\circ 46,6' N$ $L = 06^\circ 06' W$

C: $l = 35^\circ 48' N$ $L = 06^\circ 02' W$

D: $l = 35^\circ 48' N$ $L = 06^\circ 06' W$

35. Situados a 3 millas al W/v de Pta de Gracia siendo Hrb= 12:00 ponemos $R_a = 245^\circ$ con $dm = 2^\circ W$ y $\Delta = 3^\circ W$ estando afectados por un viento del Norte que nos abate 10° , $V_m = 10$ nudos. A Hrb=13:00h ponemos rumbo al Fº de Cabo Espartel sabiendo que hemos entrado en zona de corriente con $R_c = 090^\circ$ e $lhc = 3$ nudos, desvío al nuevo rumbo = $1^\circ W$, y rolando el viento a poniente abatiéndonos 15° . A Hrb= 13:30h cesa el viento y la corriente y ponemos $R_a = 060$ con desvío al nuevo rumbo de $10^\circ NE$. Calcular la situación estimada a HRB = 1500h

A: $le = 35^\circ 59,9' N$ $Le = 005^\circ 42' W$

B: $le = 35^\circ 57,2' N$ $Le = 005^\circ 41' W$

C: $le = 35^\circ 58' N$ $Le = 005^\circ 45' W$

D: $le = 36^\circ 00,5' N$ $Le = 005^\circ 39' W$

36. A Hrb = 1000h situados en $le = 35^\circ 53,6' N$ y $Le = 006^\circ 10,4' W$ con una $dm = 4^\circ NW$ y un desvío = $1^\circ NW$, queremos llegar a un punto situado a 4 millas al NW/v de cabo Espartel a

HRB = 1200h, conociendo que estamos afectados por una corriente de 180° e $lhc = 2$ nudos, Calcular el R_a y la V_m que tendremos que poner.

A: $R_a = 090^\circ$ $V_m = 4,6$ nudos

B: $R_a = 080^\circ$ $V_m = 3,5$ nudos

C: $R_a = 100^\circ$ $V_m = 5$ nudos

D: $R_a = 080^\circ$ $V_m = 5,2$ nudos

37. Calcular la altura de la marea corregida por presión sobre la sonda carta en Conil el 16 de Julio de 2017 a las 1530h UTC, sabiendo que a esta hora la Presión Atmosférica es de 973 mb

A: Alt Marea = 2,10 m

B: Alt. Marea = 1,96 m

C: Alt Marea = 1,80 m

D: Alt. Marea = 1,78 m

38. Siendo Hrb = 04:00h encontrándonos en situación $l = 36^{\circ} 05' N$ y $Le = 006^{\circ} 10' W$ ponemos $Ra = 140^{\circ}$ ($dm = 4^{\circ} NW$ y $\Delta = 1^{\circ} NW$) a una $Vb = 8$ nudos. A las 04:45 nos encontramos al Sv de C° Trafalgar y a 7 millas de distancia de dicho faro. Calcular Rc e lhc .

A: $Rc = 033^{\circ}$ e $lhc = 5,6$ nudos

B: $Rc = 040^{\circ}$ e $lhc = 6$ nudos

C: $Rc = 030^{\circ}$ e $lhc = 5$ nudos

D: $Rc = 029^{\circ}$ e $lhc = 4,5$ nudos

39. Situados en coordenadas $l = 36^{\circ} 22' N$ y $L = 006^{\circ} 14' W$ con fuerte viento del Sur ponemos $Ra = 180^{\circ}$, $\Delta = 3^{\circ} NE$ $dm = 3^{\circ} NW$, hasta HRB 12:15 h, momento en que marcamos Cabo Roche por el través de Br. En este mismo instante cesa el viento y entramos en una zona de corriente conocida de $Rc = 260^{\circ}$ e $lhc = 3,5$ nudos poniendo $Ra = 132^{\circ}$ $\Delta = 1^{\circ} (+)$, $dm = 3^{\circ} (-)$, $Vb = 12$ nudos. Calcular la situación verdadera a las 12:15h y Rumbo efectivo realizado.

A: $l = 36^{\circ} 17,8' N$ $L = 006^{\circ} 14' W$ $Refect = 146^{\circ}$

B: $l = 36^{\circ} 17,8' N$ $L = 006^{\circ} 10' W$ $Refect = 140^{\circ}$

C: $l = 36^{\circ} 15,0' N$ $L = 006^{\circ} 11' W$ $Refect = 149^{\circ}$

D: $l = 36^{\circ} 15,8' N$ $L = 006^{\circ} 12' W$ $Refect = 156^{\circ}$

40. Estando en situación $36^{\circ} 07,2' N$ $L = 006^{\circ} 00,5' W$, y siendo Hrb: 0400h dimos rumbo con $Vb = 12$ nudos para pasar a 5 millas del Faro de Punta Paloma en zona de corriente desconocida, desvío = $+1^{\circ}$. A las 04:30h $Da F^{\circ}$ de Pta Paloma = 092° y a las 0500h segunda Da al Faro de Pta Paloma 019° . Calcular situación a las 0500h, Rc e lhc .

A: $l = 36^{\circ} 01,0' N$ $L = 005^{\circ} 44,4' W$ $Rc = 086^{\circ}$ $lhc = 3$ nudos

B: $l = 36^{\circ} 05,0' N$ $L = 005^{\circ} 40,0' W$ $Rc = 075^{\circ}$ $lhc = 5$ nudos

C: $l = 36^{\circ} 00,0' N$ $L = 005^{\circ} 50,0' W$ $Rc = 100^{\circ}$ $lhc = 2$ nudos

D: $l = 36^{\circ} 04,0' N$ $L = 005^{\circ} 40,0' W$ $Rc = 110^{\circ}$ $lhc = 4$ nudos