

Examen 5 PATRON DE YATE BALEARES 2017

MODULO GENERICO

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

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

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

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. En qué circunstancias podríamos quedarnos con una escora permanente:

A: Cuando la embarcación se encuentra en equilibrio indiferente.

B: Cuando la altura metacéntrica es nula.

C: Cuando el KM sea igual al KG.

D: Todas son correctas.

3. Si trasladamos un peso verticalmente y hacia el costado babor, que sucede con el centro de gravedad:

A: Que se desplaza verticalmente hacia arriba.

B: Que se traslada una distancia proporcional al peso y en el mismo sentido.

C: Que no se ve afectado si son pesos pequeños.

D: Todas son correctas.

4. En cuanto a los extintores contraincendios se refiere, ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es falsa?

A: Para lograr una eficacia óptima es esencial tener el extintor en posición horizontal.

B: Toda la tripulación tiene que conocer su ubicación exacta y saber como usarlos.

C: Los extintores de polvo seco son polivalentes, ya que pueden ser utilizados para combatir la mayoría de incendios, excepto los de tipo F.

D: Los extintores portátiles deben encontrarse siempre al alcance de la mano y revisados en fecha y forma, por empresas homologadas.

5. En caso de rescate mediante Helicóptero. Evacuación: Señale la opción Falsa

A: Todas las personas a bordo deben ponerse el chaleco salvavidas.

B: En el caso de tener que saltar al agua recogeremos todas nuestras pertenencias.

C: En veleros, arriaremos las velas.

D: Despejaremos de cubierta todo el material y equipos que puedan salir volando.

6. Señale la opción falsa

A: El traslado vertical de un peso en un barco hará subir o bajar el centro de gravedad (G).

B: Si trasladamos un peso verticalmente hacia arriba asciende el centro de gravedad (G).

C: Si baja el centro de gravedad (G), tendremos menor altura metacéntrica (GM) y menor brazo del par de estabilidad (GZ).

D: En el traslado vertical de pesos no hay variación de desplazamiento (D).

7. En una embarcación menor donde deben estibarse los aros salvavidas:

A: Es indiferente.

B: A proa.

C: En la amura.

D: A popa.

8. Un Respondedor o transpondedor de radar es/son

A: Un aparato transmisor de morse utilizado en situaciones de emergencia para facilitar la localización de un barco, un avión o una persona que se encuentran en peligro

B: Un dispositivo capaz de ser detectado por los radares de banda X emitiendo una señal característica que indica la posición.

C: Equipos de comunicaciones que han de llevar las embarcaciones de recreo y buques mercantes en las zonas de navegación en atención al alcance de las diferentes señales emitidas (onda larga, onda media y onda corta) y los protocolos de comunicaciones de los diversos mensajes que se pueden transmitir en la mar: llamada general, socorro, urgencia y seguridad.

D: Las respuestas a) y c) son correctas.

9. En caso de rescate mediante Helicóptero. Si nos encontramos en una balsa salvavidas, entre otras tomaremos las siguientes medidas: Señale la opción Falsa

A: Haremos señales con espejos.

B: Encenderemos una bengala.



C: Lanzaremos un cohete provisto de paracaídas.

D: Si disponemos de RESAR lo activaremos

10. En función de que parámetro de los abajo listados obtenemos la altura del metacentro transversal sobre la quilla de una embarcación (KM) ?

A: De la manga del barco

B: De la eslora de la embarcación

C: Del GRT de la embarcación

D: Del calado de la embarcación.

11. Que frentes se desplazan con mayor rapidez por regla general:

A: El frío.

B: Todos por igual.

C: El ocluido.

D: El cálido.

12. En qué estación son más frecuentes las "galernas" en el golfo de Vizcaya:

A: En invierno.

B: En verano.

C: De primavera a otoño.

D: En invierno y primavera.

13. Qué es el viento ciclostrófico:

A: Equivale al geostrófico.

B: Es la suma del gradiente de presión, la fuerza de Coriolis y el rozamiento.

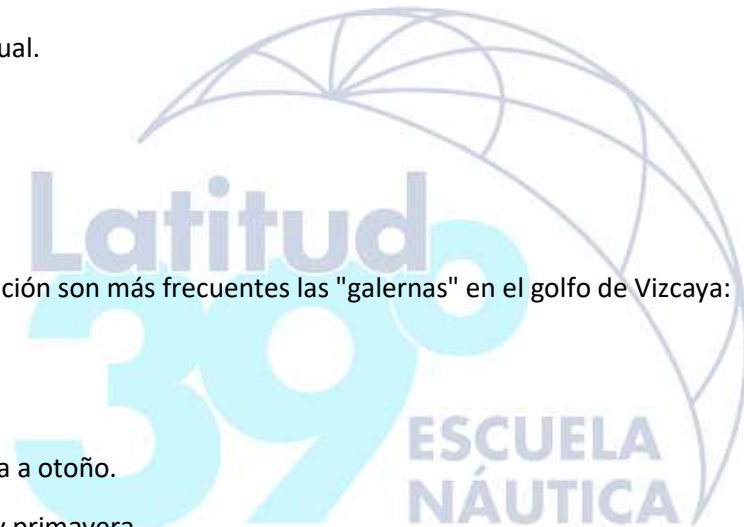
C: Es igual al antitróptico.

D: Es la suma del gradiente de presión, la fuerza de Coriolis y la fuerza centrífuga.

14. Si navegamos entre el Golfo de León, de Barcelona a Marsella, que viento o vientos suelen generar el oleaje de mayor magnitud:

A: La Tramontana y El Mistral

B: La Tramontana.



C: El Mistral

D: El Garbí o Llebeig

15. Que es el "punto de rocío":

A: Es el valor de la temperatura para que con la misma cantidad de vapor de agua una masa de aire se sature

B: Es la temperatura en la que la humedad relativa de una masa de aire es del 100%.

C: Es la temperatura por debajo de la cual empieza la condensación.

D: Todas son correctas.

16. Las nubes según su proceso de formación: (cual no es correcta).

A: En las de convección se forma un tipo de nubes denominadas cúmulos o cumulonimbos.

B: En las frontales se produce el choque de dos masas de aire de diferentes características.

C: En las orográficas una masa de aire cálido y húmedo es obligada a ascender.

D: En las de convección una masa de aire frío y seco se eleva.

17. Que es la humedad absoluta: A: El peso en miligramos del vapor de agua que hay en 1m³ de aire. B: El peso en kilogramos del vapor de agua que hay en 1m³ de aire. C: El peso en gramos del vapor de agua que hay en 1 m³ de aire. D: Todas son correctas.

18. ¿En el estrecho de Gibraltar, que dirección tiene la corriente general existente y que intensidad puede llegar a alcanzar?

A: Hacia el Este (de 4 a 7 nudos)

B: Hacia el Este (de 0 a 2 nudos)

C: Hacia el Oeste (de 4 a 7 nudos)

D: Hacia el Sur (de 4 a 7 nudos)

19. Características de la mar de viento:

A: La forma de la cresta es más aguda.

B: Generalmente se rompen las crestas.

C: La longitud de la ola es más corta.

D: Todas son correctas.

20. ¿Cual es la condición que se tiene que dar para que tengamos niebla marina o de advección?

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

B: Que la temperatura del agua del mar sea superior a la terrestre.

C: Que la temperatura del agua del mar sea ligeramente inferior a la temperatura de la tierra.

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

MODULO NAVEGACION

21. El círculo polar ártico se encuentra en un paralelo de latitud:

A: 23º 27' N

B: 66º 33' N

C: 23º 27' S

D: 66º 33' S

22. La principal función del AIS es,

A: Identificar los buques, proporcionar datos adicionales para la prevención de colisiones , además de simplificar y facilitar el intercambio automático de información.

B: Conocer el rumbo y la velocidad de un buque.

C: Saber el ETA de un buque al puerto de destino.

D: Ninguna es correcta.

23. Cuál es el error máximo que podemos cometer al obtener el azimut verdadero de la polar:

A: 0,5º (+ ó -)

B: 1,6º (+ ó -)

C: 3,0º (+ ó -)

D: 4,0º (+ ó -)

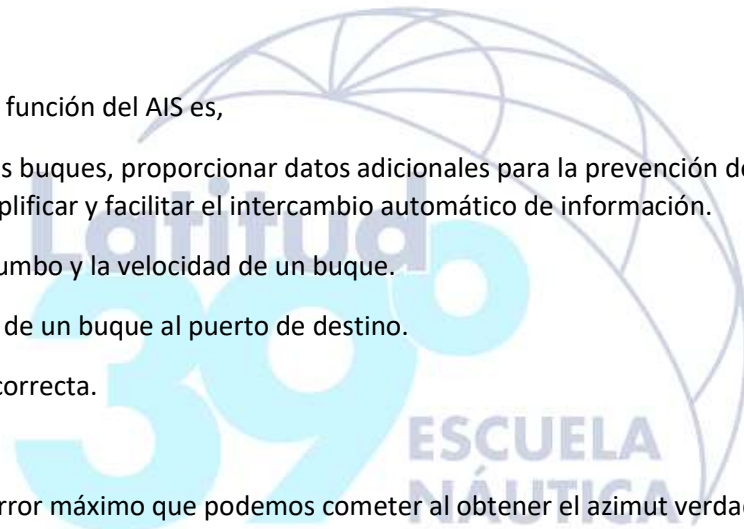
24. La función WPT, se refiere:

A: A la separación entre el rumbo de fondo y el rumbo verdadero.

B: Al rumbo de fondo.

C: A la deriva.

D: Al punto de recalada



25. Tiempo Universal (TU): Señale la opción correcta.

A: Escala internacional de referencia proporcionada por la Oficina Internacional de Pesas y Medidas a partir de los relojes atómicos que mantienen los laboratorios de varios países.

B: Es el tiempo civil que hace que pasó el Sol Medio por el Meridiano inferior de Greenwich.

C: Es el tiempo civil que hace que pasó el Sol Medio por el Meridiano inferior del lugar.

D: Es el que ordena el Gobierno.

26. Que Radar trabaja con la misma frecuencia que el Transpondedor de Radar:

A: El de banda X

B: El de banda Z

C: Cualquiera de los dos anteriores

D: El de Banda S

27. Una carta electrónica (ENC) deberá poder indicar los datos siguientes:

A: Datos Hidrográficos.

B: Ayudas a la Navegación.

C: Todas son correctas.

D: Dispositivos de separación de tráfico.

28. Una sola oposición:

A: Es lo mismo que una enfilación

B: Nos sirve para situarnos

C: Nos sirve para hallar la declinación magnética

D: Nos sirve para hallar la corrección total

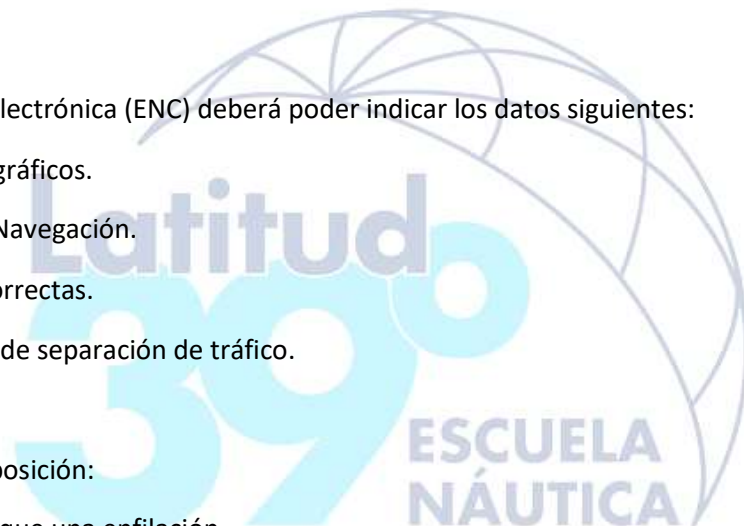
29. Cómo identificamos en la pantalla de un ECDIS los límites de datos no oficiales:

A: No existen estos límites.

B: Con líneas rojas paralelas separando la zona.

C: Con una línea roja con trazos diagonales hacia el lado de la línea que contiene datos no oficiales.

D: Líneas alternativas rojas y amarillas separando las zonas oficiales de forma diagonal.



30. Para que un dispositivo AIS tipo B transmita la posición de su embarcación deberá ser programado con.. (señale la respuesta correcta)

- A: El MMSI correspondiente a su licencia de radiocomunicaciones
- B: El indicativo de llamada correspondiente a la embarcación
- C: Con el número de identificación del buque (NIB)
- D: Con el número de serie del modelo de radar de la embarcación

31. Estando en situación $l_e = 36^\circ 07,1' N$ y $l_e = 06^\circ 02,6' W$ navegando a Velocidad máquina 11 nudos, viento del NE, Abatimiento 6° en zona de corriente de $R_c = 100^\circ$ e intensidad corriente = 3,2 kn, damos rumbo al faro de Pta Malabata, desvío del compas = $4^\circ NW$. Calcular el Rumbo aguja al faro de Punta Malabata

- A: 145°
- B: 153°
- C: 155°
- D: $149,5^\circ$

32. Navegando por el estrecho de Gibraltar al $R_a = 095,5^\circ$ $V_b = 15$ nudos, viento del NE abatimiento: 2° , al ser las 22:31h estamos en la oposición Pta Paloma / Pta Alcázar y tomamos distancia radar Pta Cires 9,6 millas y demora aguja Pta Alcázar 146° . Al ser las 23:31h simultáneamente obtenemos D_a Pta Europa: 001° y marcación Pta Almina 28° Er. Calcular la Situación observada a las 23:31 h.

- A: $l_o : 35-57' N$ $l_o : 05-21,6' W$
- B: $l_o : 35-56' N$ $l_o : 05-20,0' W$
- C: $l_o : 35-59' N$ $l_o : 05-23' W$
- D: $l_o : 36-00' N$ $l_o : 05-20' W$

33. Navegando al $R_a = 335^\circ$, con viento de poniente que nos produce un abatimiento de 8° , al ser HRB: 04:00, tomamos D_a del Faro de Pta. Almina = 305° . Al ser HRB: 04:45, marcamos dicho faro por el través de Babor. Velocidad de máquinas = 8 nudos. El desvío al rumbo dado es de $6^\circ NE$. Calcular la situación observada a HRB: 04:45

- A: $l = 35^\circ 55.5' N$ $l = 005^\circ 11.7' W$
- B: $l = 35^\circ 50.5' N$ $l = 005^\circ 10.7' W$
- C: $l = 35^\circ 59.5' N$ $l = 005^\circ 12.7' W$
- D: $l = 36^\circ 05.5' N$ $l = 005^\circ 21.7' W$

34. Al ser HRB = 07:00, navegando al Rumbo de aguja (R_a) = 120° , velocidad del buque (V_b) = 10 nudos, desvío = $1,5(-)$, se tomó Marcación del Faro Cbo Trafalgar = 30° por babor. A HRB = 07:30 tomamos Marcación del mismo Faro 60° por babor. Calcular la situación a la hora de la última Marcación.

A: $l = 36^\circ 08,1' N$ $L = 06^\circ 07,2' W$

B: $l = 36^\circ 05,2' N$ $L = 06^\circ 07,4' W$

C: $l = 36^\circ 05,2' N$ $L = 06^\circ 11,6' W$

D: $l = 36^\circ 07,9' N$ $L = 06^\circ 11,6' W$

35. Situados 3 millas al W/v del Faro de Pta Gracia siendo Hrb: 1200h ponemos $R_a = 245^\circ$ con $dm = 2^\circ W$ y desvío = $3^\circ W$, estando afectados por un viento del N que nos abate 10° , $V_b = 10$ nudos. A Hrb: 1300h ponemos rumbo al faro de Cabo Espartel sabiendo que hemos entrado en zona de corriente con $R_c = 090^\circ$ e $ihc = 3$ nudos, desvío al nuevo rumbo = $1^\circ W$ y rolando el viento a poniente abatiéndonos 15° . A las 1330h cesa el viento y la corriente y ponemos $R_a = 060^\circ$ con desvío al nuevo rumbo de $10^\circ E$. Calcular la situación estimada a Hrb = 1500h.

A: $l = 35^\circ 55,0' N$ $L = 005^\circ 42' W$

B: $l = 35^\circ 59,9' N$ $L = 005^\circ 42' W$

C: $l = 35^\circ 60,0' N$ $L = 005^\circ 44' W$

D: $l = 35^\circ 60,0' N$ $L = 005^\circ 39' W$

36. Desde un Pto H situado en $l = 35^\circ 57,4' N$ y $L = 005^\circ 34,0' W$ considerando una corriente de 1,94 nudos y un Rumbo corriente = 071° siendo Hrb 23:12h arrumbamos a un punto situado al 200° verdadero y a 5,3 millas del Faro de Trafalgar, debiendo llegar a este punto a HRB= 03:42 del día siguiente, desvío $3^\circ(-)$. Se pide Velocidad máquina para llegar al punto situado al $200^\circ/v$ 5,3 millas del Faro de Trafalgar y rumbo aguja a dar.

A: $V_m = 9,3$ nudos $R_a = 284^\circ$

B: $V_m = 8$ nudos $R_a = 286,5^\circ$

C: $V_m = 6$ nudos $R_a = 289^\circ$

D: $V_m = 7,35$ nudos $R_a = 284^\circ$

37. El día 30 de marzo de 2017 en el Puerto de Cádiz. A partir de la 1ª bajamar a que hora UTC tendremos una $S_m = 6$ mts. en un lugar de $S_c = 4,5$ mts.

A: UTC= 12:10 h

B: UTC= 12:50 h

C: UTC= 13:00 h

D: UTC= 12:24 h

38. Al ser Hrb=1900 situados en la bocana del puerto de Ceuta damos rumbo a pasar a 3 millas al E/v. del Fº de Punta Europa, Vb= 9 nudos. A Hrb=2010 tomamos Demora verdadera de Punta Europa=000º y Demora verdadera de Punta Carnero=290º. Calcular el rumbo y la intensidad de la corriente real.

A: Rc=240º e Ihc=3,2 nudos

B: Rc=270º e Ihc=3,0 nudos

C: Rc=250º e Ihc=2,4 nudos

D: Rc=260º e Ihc=2,0 nudos

39. Navegando en zona del estrecho, a Hrb 03:41h marcamos el Faro de Trafalgar 4 cuartas a babor. A Hrb 04:00h marcamos el mismo faro de Trafalgar 8 cuartas a Babor y tomamos demora verdadera a Trafalgar = N 20º W , Vb: 12 nudos . Obtener la situación a 04:00h.

A: l= 36º 00,0' N L= 006º 01,4' W

B: l= 36º 07,4' N L= 006º 00,4' W

C: l= 36º 01,0' N L= 006º 05,4' W

D: l= 36º 02,0' N L= 006º 03,0' W

40. Calcular el Rumbo loxodrómico y la distancia desde un punto de A= 36º00'N y L=007º00'W a un punto B de l=35º52'3N y L=008º02'4W.

A: R=250,2º y D=50'

B: R=081,5º y D=50'

C: R=S81,3W y D=55'

D: R=S81,3W y D=50,9'

