

Examen 11 PATRON DE YATE BALEARES 2018

MODULO GENERICO

1. Si poseemos un extintor cuya eficacia es 113 B , ¿Que nos indica dicho parámetro?

A: Que es capaz de extinguir un fuego de 113 dm³ de un combustible sólido.

B: Que es capaz de extinguir un fuego de 113 litros de un combustible líquido

C: Que es capaz de extinguir un fuego de hasta 113 m³ de grasas vegetales o animales

D: Que es capaz de extinguir un fuego de 11,3 m³ de un combustible gaseoso (gases)

2. ¿Qué efectos tienen las superficies libres en la estabilidad transversal de un buque ?.

A: Traslada el centro de gravedad del buque disminuyendo el GM

B: Positivos pues alteran el KM del Buque

C: Positivos pues aumentan el par adrizante del buque

D: Traslada el centro de gravedad del buque aumentando el GM

3. ¿Qué es el centro de carena de un buque para una flotación dada?:

A: El centro de gravedad del buque para una flotación dada.

B: El centro de gravedad de la línea de flotación

C: El centro de gravedad del volumen sumergido para esa flotación.

D: Altura metacéntrica.

4. En un rescate, respecto al cable de rescate del helicóptero, una de las respuestas no es correcta, indicar la misma.

A: Es posible que no descienda nadie y le envíen un arnés.

B: Amarrarlo firmemente a la embarcación.

C: Deje que el cable toque el agua antes de recogerlo.

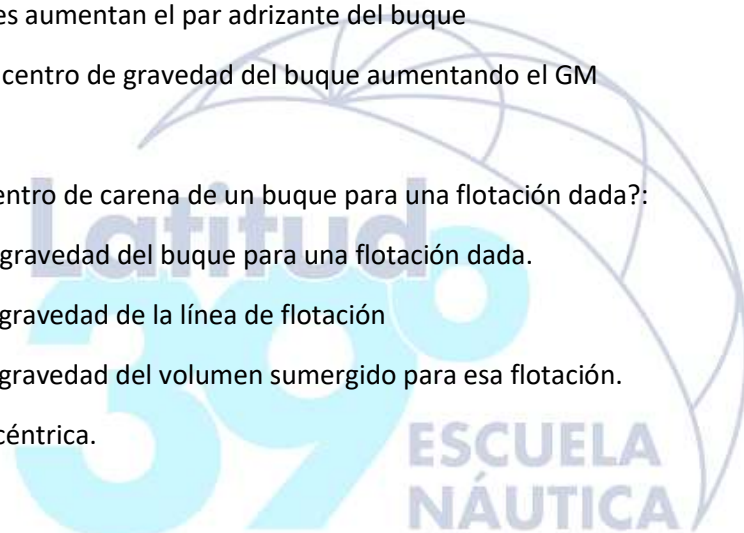
D: Intente aproximarlos hasta la embarcación.

5. ¿Cuanto tiempo debe permanecer encendida la luz de encendido automático del aro salvavidas?:

A: Tres horas al menos

B: Una hora y treinta minutos como mínimo.

C: Una hora al menos



D: Dos horas como mínimo

6. Si el desplazamiento y el empuje no actúan a lo largo de la recta que une los dos puntos de aplicación:

A: Se produce un par de fuerzas que origina una rotación.

B: Se produce una escora.

C: A y B son correctas

D: No tiene efecto alguno.

7. Antes de ir a utilizar cualquier señal pirotécnica, ¿Que es lo que deberemos hacer?

A: Leer sus instrucciones de Uso.

B: Ponernos unos guantes protectores.

C: Ponernos unas gafas protectoras.

D: Ponernos casco y gafas protectoras.

8. ¿Las bengalas de mano se siguen consumiendo estando sumergidas?

A: El agua las hace estallar.

B: No, se apagan inmediatamente.

C: Se siguen consumiendo estando sumergidas a determinada profundidad y periodo de tiempo.

D: Depende de la temperatura del agua.

9. La bocina de niebla cuando deberemos utilizarla:

A: Cuando la visibilidad sea inferior a 5 millas

B: Cuando la visibilidad sea inferior a 3 millas

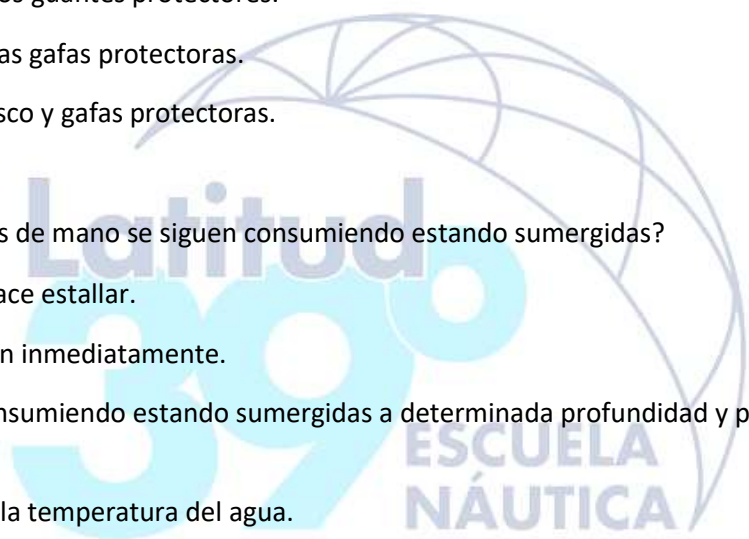
C: Cuando la visibilidad esté disminuida por niebla, bruma, fuertes aguaceros, tormentas de arena o cualesquiera causas análogas

D: Cuando la visibilidad sea inferior a 4 millas

10. ¿De que color es la luz de los chalecos salvavidas y cual es su duración mínima?

A: Roja y como minimo durará 2 horas

B: Naranja y como mínimo durará 8 h.



- C: Blanca y como mínimo durará 8 h.
- D: Amarilla y como mínimo durará 8 h.

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

- A: Alisios
- B: Migjorn
- C: Etesios
- D: Tramontana

12. En el litoral atlántico gallego, la corriente general suele ser de rumbo:

- A: Norte
- B: Sur
- C: Noreste
- D: Noroeste

13. Cuando se producen las nieblas de advección?

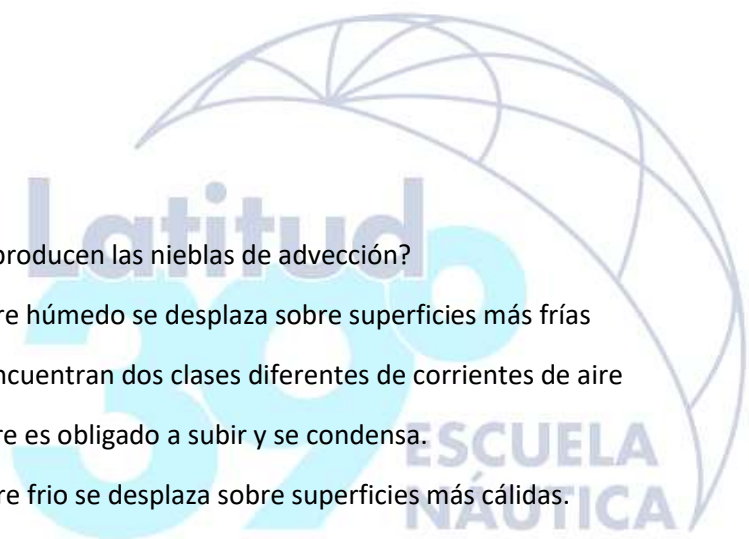
- A: Cuando el aire húmedo se desplaza sobre superficies más frías
- B: Cuando se encuentran dos clases diferentes de corrientes de aire
- C: Cuando el aire es obligado a subir y se condensa.
- D: Cuando el aire frío se desplaza sobre superficies más cálidas.

14. Las nubes de desarrollo vertical suelen estar formadas por:

- A: Cirros y cirroestratos.
- B: Altocúmulus.
- C: Cúmulos y cumulonimbos.
- D: Estratocúmulus y nimboestratos.

15. Que tipo de nubes densas y oscuras son presagio de lluvia:

- A: Nimbos
- B: Estratos
- C: Altocúmulos



D: Cirros

16. La Ley de Buys-Ballot nos ayuda a identificar el centro de bajas presiones en el Hemisferio Norte del siguiente modo:

A: Cuando las nubes ascienden hasta alcanzar la temperatura del punto de rocío, la baja presión queda por babor.

B: Cuando nos situamos de cara al viento, la baja presión queda por nuestra aleta de babor.

C: Cuando nos situamos de cara al viento, la baja presión queda por nuestra derecha.

D: Cuando nos situamos de cara al viento, la baja presión queda por nuestra izquierda.

17. ¿En que áreas el gradiente horizontal de presión es mayor?

A: En las áreas de baja presión

B: Ninguna de las anteriores es cierta.

C: En las áreas de alta presión

D: En áreas de presión media

18. Si en un mapa de superficie, en un punto dado comprendido entre 2 isobaras una de 1008 hPa y la otra de 1004 hPa, distantes 160 millas tenemos una diferencia de presión de 4 hPa ¿cual será el gradiente horizontal de la presión en dicho punto en hPa/° de latitud?

A: 1,8 hPa/grado

B: 1,6 hPa/grado

C: 1,3 hPa/grado

D: 1,5 hPa/grado

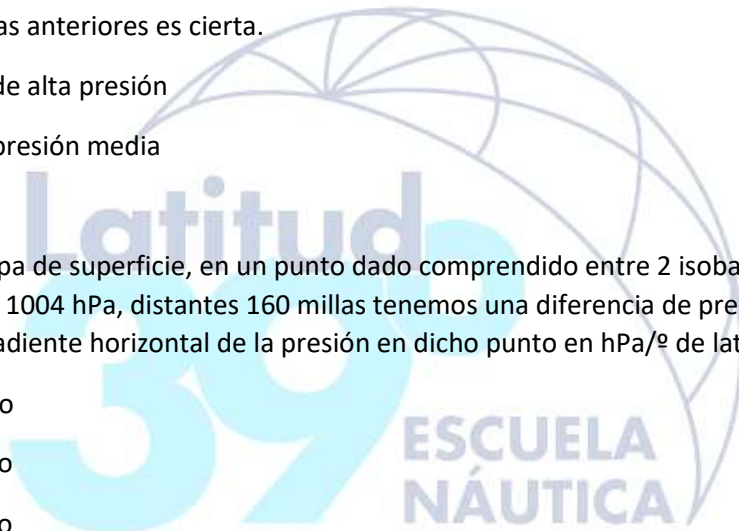
19. Llamamos Humedad relativa a la,

A: Relación entre el contenido del aire en vapor de agua y el mínimo valor que este podría tener para la temperatura ambiente.

B: Relación entre el aire saturado y el valor que podría tener a temperatura ambiente.

C: Relación entre el Punto de rocío y el aire saturado a determinada temperatura y humedad.

D: Relación entre el contenido del aire en vapor de agua y el máximo valor que éste podría tener para la temperatura ambiente.



20. La mayor parte de las corrientes de superficie que se producen en los océanos abiertos, originada por la acción directa del viento, se denominan corrientes de:

A: Densidad.

B: Marea.

C: Arrastre.

D: Termohalinas

MODULO DE NAVEGACION

21. Cartas electrónicas: Indique la correcta.

A: Existen dos tipos de cartas electrónicas, pero no es recomendable su uso.

B: La carta náutica raster (RNC) es más exhaustiva que la carta náutica electrónica ENC

C: La carta náutica electrónica (ENC) es más exhaustiva y suministra más información que la carta náutica raster (RNC).

D: Es mejor navegar solo con las cartas de papel ya que no tienen interferencias.

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

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

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

C: Radar/Arpa

D: AIS

23. Tomando una marcación a la Polar a un rumbo aguja determinado en un momento dado, ¿qué dato nos hará falta para obtener el desvío del compás a dicho rumbo?

A: La altura del observador

B: La Declinación magnética correspondiente a la fecha de edición de la carta

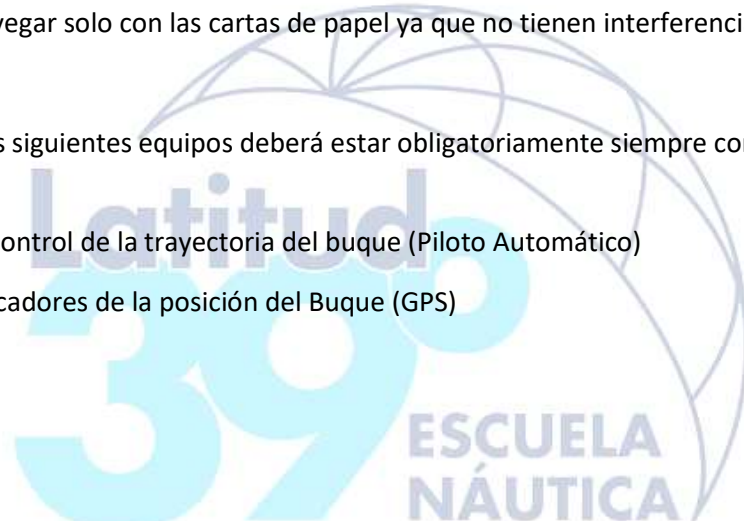
C: La declinación de la polar

D: La Declinación Magnética correspondiente a la fecha y zona en que nos encontremos

24. Hora Civil en Greenwich es:

A: Ninguna de las respuestas es correcta.

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



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

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

25. ¿Cual es el Dátum cartográfico específico universal aplicado actualmente con las nuevas técnicas de posicionamiento GPS?

A: Dátum WGS-84

B: Dátum WGS-74

C: European Dátum 1950 (ED-50)

D: Dátum WGS-2004

26. ¿Cual de los siguientes datos se pueden obtener del AIS?:

A: Situación, Rumbo actual, velocidad, MMSI y Eta de un barco determinado al puerto de destino

B: Rumbos, velocidades, situación y trayectorias seguidas de un buque en un periodo de tiempo determinado.

C: Datos meteorológicos y climáticos de la zona por donde discurre la embarcación

D: A y B son correctas

27. Dos buques navegan por la misma zona, ¿tienen la misma corrección total? A: Siempre tienen la misma corrección total B: No, porque tienen distinta declinación magnética C: Únicamente cuando el desvío de los dos barcos coincide D: En todos los casos la corrección total es distinta

Resposta correcta: C

28. Que organismo es el responsable de emitir los avisos a los navegantes (notice to mariners) tanto para una ENC como una carta náutica de papel en España?

A: La Armada Española

B: El Instituto Hidrográfico de la Marina

C: La Dirección General de la Marina Mercante

D: La AEMET

29. La probabilidad de detección de blancos con mala climatología es mayor en,

A: Ninguna de las anteriores respuestas es correcta

B: Loas Radares con banda Z

C: Los Radares de Banda S

D: Los Radares con banda X

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 reflector de radar

C: un racon

D: un faro de sectores

31. Navegando por el estrecho de Gibraltar al ser Hrb 23:31 en situación $I = 35^{\circ}-56,5' N$ $L = 005^{\circ} 21,5' W$ con viento del NE damos rumbo y velocidad necesarios para llegar a un punto situado 1,5 millas al Este de Pta Europa debiendo alcanzarlo a las 00:21h del día siguiente. Una vez a rumbo desvío: $7^{\circ} NE$, abatimiento: 4° . Se pide R_a y V_b necesarios para estar a las 00h 21m 1,5 millas al Este verdadero de Pta Europa.

A: $R_a = 011^{\circ}$ $V_b: 14$ nudos

B: $R_a = 011^{\circ}$ $V_b: 12,5$ nudos

C: $R_a = 016^{\circ}$ $V_b: 12,5$ nudos

D: $R_a = 013^{\circ}$ $V_b: 15$ nudos

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 Faro Pta Paloma / Faro Pta Alcazar y tomamos distancia radar Pta Cires 9,6 millas y demora aguja F° Pta Alcázar 146° . Al ser las 23:31h simultáneamente obtenemos D_a Pta Europa: 001° y marcación Pta Almina $28^{\circ} Er$. Calcular la Situación observada a las 23:31 h.

A: $l_o: 36^{\circ}-00' N$ $l_o: 005^{\circ}-20,0' W$

B: $l_o: 35^{\circ}-59' N$ $l_o: 005^{\circ}-23,0' W$

C: $l_o: 35^{\circ}-56' N$ $l_o: 005^{\circ}-20,0' W$

D: $l_o: 35^{\circ} 57' N$ $l_o = 005^{\circ}-21,6' W$

33. El 28 de Junio de 2018, calcular la sonda momento aproximada en un lugar del puerto de Conil cuya sonda carta es de 6,50 metros al ser hora oficial: 19:50 h y bajo una presión atmosférica de 1038 hPa. Adelanto vigente: + 2 horas.

A: Sonda Momento: 8,09 metros.

B: Sonda Momento: 7,64 metros.

C: Sonda momento: 7,04 metros.

D: Sonda momento: 6,90 metros.

34. Se quiere navegar por loxodrómica con velocidad máquina 9 nudos desde $I = 38^\circ - 02' N$ y $L = 010^\circ - 54' W$ a un punto P de $I = 36^\circ - 30' N$ y $L = 013^\circ 00' W$ existiendo una corriente de $R_c =$ Norte e Intensidad corriente = 1,5. Calcular el rumbo efectivo, rumbo verdadero y velocidad efectiva.

A: $R_e = S 60,5^\circ W$ $V_e = 8,5$ kn $R_v = 221^\circ$

B: $R_e = S 47,5^\circ W$ $V_e = 10$ kn $R_v = 235^\circ$

C: $R_e = S 47,5^\circ W$ $V_e = 7,9$ kn $R_v = 220,5^\circ$

D: $R_e = S 49^\circ W$ $V_e = 9$ kn $R_v = 238^\circ$

35. Desde un Pto H situado en $Io = 35^\circ 57,4' N$ y $Lo = 005^\circ 34,0' W$ 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= 03:42h del día siguiente, desvío $3^\circ (-)$.

Se pide Velocidad máquina para llegar al punto situado al 200° 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 $R_a = 284^\circ$

36. Navegando por el Estrecho de Gibraltar al $R_a = 083^\circ$, $V_b = 20$ nudos, viento del NE que nos produce 5° de abatimiento; A Hrb: 21:00h simultáneamente se marca Cabo Espartel : 040° er. y se toma ázimut aguja estrella polar: 003° . Continuamos navegando en las mismas condiciones y a HRB: 21:35h se marcó el faro de Pta Paloma 37° a babor. Desde la situación obtenida damos rumbo a Isla Tarifa, una vez a rumbo, abatimiento 3° , desvío = $3,5^\circ (+)$. (Variación magnética correspondiente a la zona y año en curso). Calcular la situación observada a 21:35h y el rumbo aguja a F° Isla Tarifa.

A: $Io: 35^\circ 53,8' N$ $Lo: 005^\circ 55,0' W$ $R_a: 070^\circ$

B: $Io: 35^\circ - 54,6' N$ $Lo: 005^\circ - 54,0' W$ $R_a: 063^\circ$

C: $Io: 35^\circ - 54,3' N$ $Lo: 005^\circ - 55,3' W$ $R_a: 080^\circ$

D: $Io: 35^\circ - 50,0' N$ $Lo: 005^\circ - 54,0' W$ $R_a: 075^\circ$

37. Navegando al Ra=335 , con viento de poniente que nos produce un abatimiento de 8°, al ser HRB: 04:00, tomamos Da 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 NE. Calcular la situación observada a HRB: 04:45h. °

A: l=35° 59.5' N L=005° 12.7' W

B: l=36° 05.5' N L=005° 21.7' W

C: l=35° 50.5' N L=005° 10.7' W

D: l=35° 55.5' N L=005° 11.7' W

38. El 14 de Abril de 2018, navegando al Ra= 069°, Vb= 12 nudos , desvío= 2° (-), al ser Hrb: 01:00h se marca cabo Espartel 60° Er y a las 01:25h se vuelve a marcar cabo Espartel 120° a Er. Se pide situación a las 01h 25m ?

A: lo= 35° 52,5' N Lo= 005° 54,8' W

B: lo= 35° 45' N Lo= 005° 50' W

C: lo= 35° 59' N Lo= 005° 59' W

D: lo= 25° 42' N Lo= 005° 59' W

39. El 4 de Mayo de 2018 situados en l= 35° 58,2' N Le= 005° 36,0' W en zona de corriente de Rc= 082,5° e ic= 2 nudos, nos ponemos a navegar al Rv = 270°, sin viento, desvío= 2° NW, Vb= 12 nudos. Al tener el faro de Punta Gracia por el través son las 1100h, tomamos en este momento Da F° Isla Tarifa =077° y damos rumbo al espigón del puerto de Tanger, continuando inmersos bajo los efectos de la corriente antedicha (Rc= 082,5° e ic= 2 nudos) y teniendo en cuenta que ha empezado a soplar un viento de levante que nos hace abatir 2°, desvío al nuevo rumbo= 2° NE. Teniendo en cuenta que deberemos llegar a destino en 90 minutos, se pide: Situación observada a las 11:00h , Rumbo aguja y Velocidad máquina a dar para llegar al Faro del Puerto de Tanger en 90 minutos.

A: l= 35° 57,2' N Lo= 005° 48,6' W Ra= 189 Vm= 6,6 nudos

B: l= 35° 55,2' N Lo= 005° 48,0' W Ra= 189 Vm= 10 nudos

C: l= 35° 50,2' N Lo= 005° 48,6' W Ra= 180 Vm= 4 nudos

D: l= 35° 51,2' N Lo= 005° 48,1' W Ra= 195 Vm= 4,5 nudos

40. El 9 de Abril de 2018 navegando al Ra = 231° con desvío= 4° NW, en zona de viento del NW que produce 3° de abatimiento, Velocidad buque: 12 nudos, siendo Hrb 08h 00m tomamos Da del F° de Pta Europa = 276°. A Hrb 08h 45m tomamos Da del F° de Pta Almina = 141°. Situados entramos en zona de corriente desconocida que suponemos de dirección casi opuesta a nuestro rumbo, por lo que no la tenemos en cuenta, dando rumbo a pasar a 2 millas del F° de isla Tarifa; el viento sigue siendo del NW, abatiéndonos 5°, nuestra velocidad buque continúa siendo de 12 nudos; desvío al nuevo rumbo = 3° NW. Al ser Hrb 09:45 h, obtenemos Demora aguja Pta Europa = 060° y simultáneamente demora aguja Faro Isla de Tarifa = 353°. Se pide, situación a las 0945 h, rumbo corriente e Intensidad de la corriente.

A: lo= 35° 58,1' N Lo= 005° 36,0' W Rc = 082,5° Ic = 2 nudos

B: lo= 35° 58,0' N Lo= 005° 34,0' W Rc = 075° Ic = 3 nudos

C: lo= 35° 55,0' N Lo= 005° 32,0' W Rc = 080° Ic = 1 nudo

D: lo= 35° 58,0' N Lo= 005° 36,0' W Rc = 090° Ic = 4 nudos

