

Examen: 17 PATRON DE YATE BALEARES 2019

MODULO GENERICO

1. 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.

2. Si el KG de una embarcación es igual o mayor que el KM que acciones correctoras inmediatas deberían tomarse a bordo?

A: Desembarcar simétricamente pesos altos

B: Trasladar pesos altos de forma simétrica hacia abajo

C: Embarcar pesos lo mas bajo posible dispuestos simétricamente con relación a cruzía.

D: Todas son correctas

3. Cual es la duración mínima de la luz de un aro salvavidas en el momento de retirarse de su soporte, es decir, desde el momento de su activación?

A: Como mínimo 2 horas.

B: Deberán de estar un mínimo de cinco horas encendido.

C: Deberán de estar un mínimo de ocho horas encendido.

D: No hay criterios definidos al respecto.

4. 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

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

A: 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.

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

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

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

6. Cual es la función de la radiobaliza RLS/EPIRB?

A: Facilitar las tareas de búsqueda y rescate en casos de emergencia en la mar.

B: Se emplean como un sistema de alerta en caso de socorro y su activación automática o manual hace las veces de un Mayday.

C: Indican a las autoridades SAR la identidad y la posición de una persona o de una embarcación que esté en peligro grave e inminente.

D: Todas las anteriores respuestas son correctas.

7. Cual es la función del SART?

A: Permitir a buques y aeronaves localizar supervivientes fácilmente con su propio sistema de radar.

B: El ser un equipo portátil de emergencia, usado como complemento del sistema de alerta de socorro.

C: Transmitir señales cuando reciba las ondas de radares de banda X

D: Todas las respuestas anteriores son correctas.

8. 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

9. 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.

10. En un naufragio y durante la permanencia en la balsa salvavidas, de las siguientes acciones, por regla general, ¿cuales deberían tomarse?

A: Se mantendrá encendido el VHF portátil.

B: Se arriará el ancla flotante.

C: Se pondrá en funcionamiento la RBLs/EPIRB y el RESAR

D: Todas las anteriores acciones deberían tomarse.

11. Si se nos anuncia un viento denominado "Garbí", "Llebech o Lebeche" , se tratara de un viento que proviene del,

A: Sureste

B: Suroeste

C: Sur

D: Nordeste

12. Las olas características de la mar de leva o mar de fondo en comparación con las generadas por la mar de viento poseen un periodo relativamente,

A: Largo

B: Corto

C: Idéntico

D: Todas son correctas

13. Al tanto por ciento de vapor de agua presente en la atmosfera en un momento dado con respecto al total que podría haber a la misma temperatura, se le denomina,

A: Humedad absoluta

B: Humedad relativa

C: Punto de Rocío

D: Saturación del aire

14. Líneas isobaras muy juntas implican,

A: Un gradiente de presión elevado

B: Un gradiente de presión bajo

C: Un gradiente de presión medio

D: B y C son ciertas.

15. ¿Qué se entiende por Altura significativa o significativa del Oleaje (H_s)?

A: La altura media del oleaje registrado en un periodo de tiempo.

B: La altura de la ola más alta registrada en un lugar determinado en un periodo de tiempo.

C: La altura de ola significativa se define como la media aritmética del tercio de olas más altas registradas en un periodo dado.

D: La altura media de las olas más altas registradas en un muestreo.

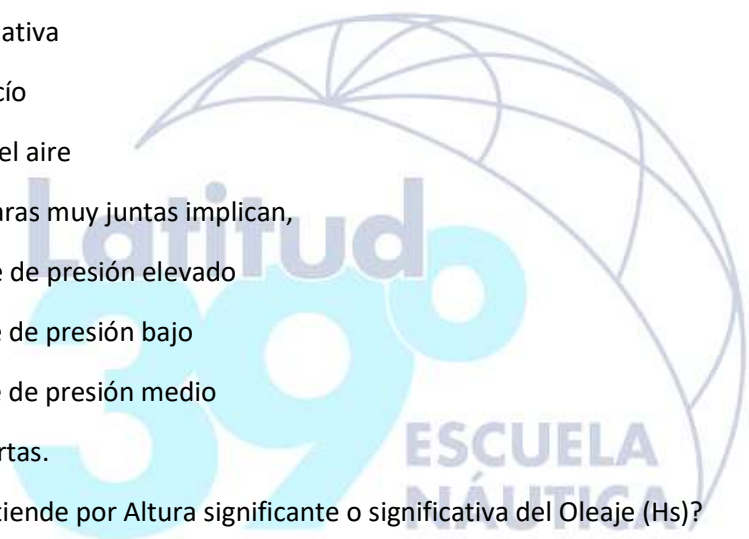
16. Para que haya niebla de mar (de advección), se deben dar alguna o algunas de las siguientes condiciones:

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



17. 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.

18. En general, cuando se juntan dos masas de aire, diremos que se trata de un frente cálido cuando,

A: La masa de aire más caliente avanza hacia la mas fría.

B: La masa de aire mas fría avanza hacia la mas caliente.

C: Cuando la superficie frontal de una de las masas de aire permanece en reposo

D: La masa de aire fría empuja al aire cálido al que desplaza.

19. Cuando una masa de aire frío en su avance, desplaza y eleva a la masa de aire cálido que se encuentra para finalmente unirse a otra masa de aire frío, se forma lo que se denomina,

A: Una oclusión

B: Un frente cálido

C: Un frente frío

D: Ninguna es correcta.

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

A: Hacia el Este y puede superar los 4 nudos en conjunción con otras fuerzas generadoras de corriente.

B: Hacia el Este, hasta 2 nudos como máximo.

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

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

MODULO NAVEGACION

21. 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.

22. ¿Cuál 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.

23. ¿Cómo se identifican las ENC's?

A: Mediante un código alfanumérico de 8 caracteres, indicando los dos primeros el país productor.

B: Mediante las siglas ECDIS

C: Mediante un código numérico aleatorio

D: Mediante un código alfanumérico de 4 caracteres, indicando los dos primeros el país productor.

24. En las cartas RNC (Raster Navigational Chart) una de las siguientes características no es correcta, indicar la misma.

A: La pantalla nos ofrece una copia exacta de las carta de papel

B: Poseen una mayor cobertura mundial en comparación con las ENC

C: No ofrece datos adicionales de forma selectiva sobre determinados puntos (avisos de peligro, por ejemplo)

D: Aporta información complementaria a la ofrecida por las cartas de papel

25. Cuando se trate de rescatar un tripulante que ha caído al agua ¿qué tecla de nuestro GPS deberemos pulsar?

A: DTP

B: MOB

C: TTG

D: ARV

Resposta correcta: B

26. Actualmente y en general, la precisión de la mayoría de los receptores GPS de las embarcaciones correctamente inicializados es:

A: submétrica

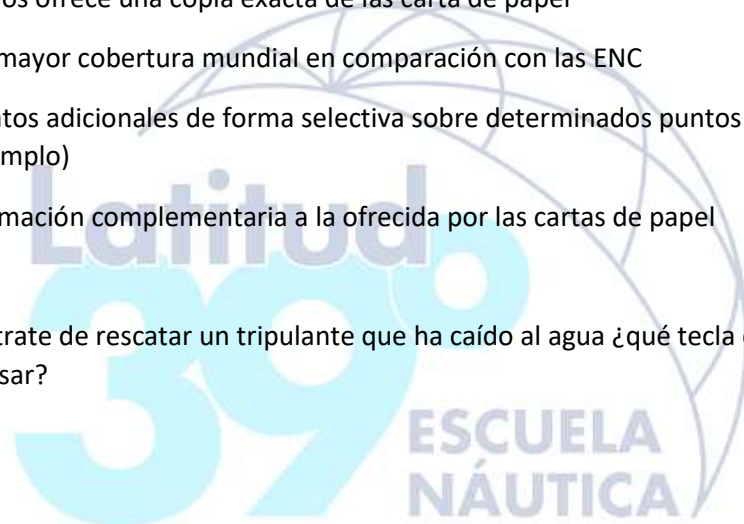
B: Entre métrica y decamétrica

C: kilométrica

D: centimetrica

27. En la utilización del radar, a la hora de tomar una marcación, es más sencillo trabajar con el modo,

A: Proa arriba.



B: Norte arriba.

C: Es indiferente.

D: Sur arriba

28. ¿ De que fuente podemos obtener los "avisos a los navegantes", y proceder así a actualizar nuestra carta náutica?

A: A través del IHM en la Intranet de la Armada y en Internet

B: A través de la AEMT

C: A través de la IMO

D: A y C son correctas

29. Si nos encontramos en una longitud comprendida entre $07^{\circ} 30' E$ y $07^{\circ} 30' W$, ¿qué huso horario nos corresponde?

A: 0

B: +1

C: +2

D: -1

30. 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 de la polar

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

D: La longitud de estima

31. A HRB 02:15 h navegando al Ra 081° , $V_b = 14$ nudos encontrándonos en la enfilación Magair/cabo Espartel, se marcó cabo Espartel $60,5^{\circ}$ Er y a HRB 02:45h marcación Faro El Xarf (Oc 3 WRG.12s16-11M) 85° Er. Calcular la situación observada a las 02:45h.

A: $l = 35^{\circ} - 49,0' N$ $L = 005^{\circ} - 48,0' W$

B: $l = 35^{\circ} - 51,9' N$ $L = 005^{\circ} - 50,0' W$

C: $l = 35^{\circ} - 51,9' N$ $L = 005^{\circ} - 51,5' W$

D: $l = 35^{\circ} - 50,0' N$ $L = 005^{\circ} - 49,8' W$

32. A Hrb 15:00h en situación $l = 48^{\circ} 12,6' N$, $L = 001^{\circ} 20,5' E$ se da rumbo con velocidad 15 nudos a un punto P de $l = 47^{\circ} 03,2' N$ y $L = 002^{\circ} 53,8' W$, Variación= 9° NW Desvío= 3° NW. Calcular el Ra y la Hrb de llegada al punto P.

A: Ra= 265° Hrb: 03h 19,5m del día siguiente

B: Ra= 260° Hrb: 03h 25m del día siguiente

C: Ra= 260° Hrb: 03h 19,5m del día siguiente

D: Ra = 260° Hrb: 03h 30m del día siguiente

33. A HRB 21:12 de 2019 tomamos simultáneamente Da Punta Carnero=280° y Da Punta Europa= 014°, desvío = 3°(+). En este momento, damos rumbo para pasar a 2,5 millas de Isla Tarifa con viento del W, abatimiento 3°, desvío= 3° NE. Se pide, situación a 21:12 h y Rumbo Aguja para pasar a 2,5 millas de Isla Tarifa.

A: lo= 36° 04,9' N Lo= 005° 20,5' W Ra = 230°

B: lo= 36° 06,0' N Lo= 005° 19' W Ra= 250°

C: lo= 36° 07,1' N Lo= 005° 21,0' W Ra= 251°

D: lo= 36° 04,0' N Lo= 005° 21,5' W Ra = 242°

34. Vigo 16 de Enero de 2019. Calcular la hora TU inmediata siguiente a la 1ra bajamar en que para un lugar de sonda carta 10 m se tenga una sonda momento de 11,8 metros

A: TU: 06h 24 min

B: TU: 06h 58 min

C: TU: 06h 01 min

D: TU: 05h 45 min

35. Situados en coordenadas l = 36° 22' N y L = 006° 14' W con fuerte viento del Sur ponemos Ra = 180° , Δ = 3° NE dm = 3° 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° e lhc = 3,5 nudos poniendo Ra = 132° Δ = 1° (+), dm = 3° (-), Vb = 12 nudos. Calcular la situación verdadera a las 12:15h y Rumbo efectivo realizado.

A: l = 36° 17,8' N L = 006° 14' W Refect = 146°

B: l = 36° 17,8' N L = 006° 10' W Refect = 140°

C: l = 36° 15,0' N L = 006° 11' W Refect = 149°

D: l = 36° 15,8' N L = 006° 12' W Refect = 156°

36. Desde un Pto H situado en lo = 35° 57,4' N y Lo = 005° 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°(-), variación: la de la carta traspuesta al año actual. 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: Vm = 9,3 nudos Ra= 284°

B: Vm = 8 nudos Ra: 286,5°

C: Vm = 6 nudos Ra= 289°

D: Vm= 7,4 nudos Ra= 284°

37. Situados 3 millas al W/v del Faro de Pta Gracia siendo Hrb: 1200h ponemos Ra = 245° con dm = 2°W y desvío = 3°W, estando afectados por un viento del N que nos abate 10°, Vb = 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 $lhc = 3$ nudos, desvío al nuevo rumbo = $1^\circ W$ y rolando el viento a poniente abatiéndonos 15° . A las 13:30h 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 = 15:00h.

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

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

C: $l_e = 36^\circ 02,0' N$ $l_o = 005^\circ 44' W$

D: $l_e = 36^\circ 05,0' N$ $l_o = 005^\circ 39' W$

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

A: $l_o = 35^\circ 52,5' N$ $l_o = 005^\circ 54,8' W$

B: $l_o = 35^\circ 45' N$ $l_o = 005^\circ 50' W$

C: $l_o = 35^\circ 59' N$ $l_o = 005^\circ 59' W$

D: $l_o = 25^\circ 42' N$ $l_o = 005^\circ 59' W$

39. Una embarcación que navega al $R_a = 182^\circ$ con $V_m = 7$ nudos, toma distancia radar al F° de Pta. Europa 4,5 millas y Da (Demora aguja) al mismo faro = 278° , corrección total = $5^\circ NW$. Calcular el Rumbo efectivo y la velocidad efectiva que efectuaremos estando en una zona de corriente conocida de $R_c = 260^\circ$ e $lhc = 3$ nudos.

A: Refectivo = 210° Vefectiva = 8 nudos

B: Refectivo = 199° Vefectiva = 6 nudos

C: Refectivo = 199° Vefectiva = 7,9 nudos

D: Refectivo = 188° Vefectiva = 5 nudos

40. Navegando por el estrecho de Gibraltar encontrádonos en la oposición Pta Europa/Pta Carnero tomamos distancia radar al Faro de Pta Europa 1 milla. ¿Qué rumbo aguja deberíamos poner y qué velocidad deberíamos efectuar para que en 40 minutos alcanzásemos el puerto de Ceuta ? Viento del Este que nos abate $4^\circ Er$. $Ct = 1^\circ (-)$

A: $R_a = 160^\circ$ $V_b = 19$ nudos

B: $R_a = 165,5^\circ$ $V_b = 19$ nudos

C: $R_a = 179^\circ$ $V_b = 18$ nudos

D: $R_a = 165,5^\circ$ $V_b = 22$ nudos