

Náutica Baluma



Patrón de Yate
EXAMEN
JUNIO 2015

MODULO GENERICO

Unidad teórica 1 : Seguridad en el mar

1. En un yate, si trasladamos un peso verticalmente, reduciendo la altura metacéntrica.

- A Cambiará el asiento.
- B Empeorará la estabilidad longitudinal.
- C Mejorará la estabilidad longitudinal.
- D Empeorará la estabilidad transversal.

2. Partiendo del equilibrio, si al escorarse un yate no es capaz por sus propios medios, una vez que ha pasado la causa perturbadora, de volver a la posición de equilibrio inicial, el equilibrio es.

- A Estable.
- B Inestable.
- C Indiferente.
- D Inexistente.

3. El Desplazamiento de un yate es.

- A El volumen interior del casco y superestructuras.
- B El peso del volumen de agua comprendido entre la cubierta estanca superior y la superficie de flotación.
- C El peso del volumen de agua desplazado por la parte sumergida del casco.
- D Ninguna de las respuestas es correcta.

4. En caso de evacuación, para contactar con el helicóptero de rescate antes de que llegue, deberá.

- A Llamar por teléfono al piloto, cuyo número le habrá proporcionado antes Salvamento Marítimo.
- B Utilizar el canal 16 de VHF.
- C No molestar en ningún caso a la tripulación del helicóptero.
- D Utilizar cohetes con paracaídas cuando esté a la vista el helicóptero.

5. En caso de evacuación mediante helicóptero.

- A Tenga a mano las maletas para no perder tiempo cuando el helicóptero llegue.
- B Estibe bien todos los chalecos salvavidas, para que no se vuelen con el viento generado por los rotores del helicóptero.
- C Si el helicóptero no llega a los 5 minutos de dar la alarma, haga que toda la tripulación del barco salte al agua y esperen allí su llegada.
- D Ninguna de las tres respuestas anteriores es correcta.

6. Cuando el helicóptero de rescate envíe el cable.

- A Recoja el cable antes de que toque el agua y amárrelo a bordo.
- B Si le izan con arnés, en ningún caso levante los brazos, manténgalos pegados al cuerpo o cruzados sobre el pecho.
- C Si, cuando el rescatador sale del helicóptero, le ordenan que vire del cable, es que el piloto se ha vuelto loco, y no le hará ningún caso.
- D Ninguna de las tres respuestas anteriores es correcta.

7. Antes de abandonar la embarcación es conveniente...

- A Hacer una llamada de socorro y activar la radiobaliza manualmente.
- B Detener completamente la embarcación.
- C Amarrar a bordo la driza de la balsa salvavidas antes de lanzarla al agua.
- D Las tres respuestas anteriores son correctas.

8. En caso de abandono, si no dispone de balsa, no se destrinca o está pinchada...

- A Salte al agua llevando consigo la radiobaliza.
- B Mantenga separada a la tripulación en previsión de ataque de tiburones.
- C Aléjese de cualquier objeto flotante para evitar heridas o golpes.
- D Ninguna de las tres respuestas anteriores es correcta.

9. Diferencia entre equipos EPIRB y RESART

- A Ninguna, son diferentes marcas comerciales.
- B El EPIRB contesta a una señal radar en 9 GHz.
- C El RESART se utiliza para comunicaciones vocales de larga distancia.
- D Ninguna de las tres respuestas anteriores es correcta.

10. ¿Cuál es la respuesta correcta?

- A Los chalecos salvavidas inflables tienen que revisarse anualmente.
- B Es conveniente mantener siempre tensa la línea de vida.
- C Las bengalas y material pirotécnico no deben estar al alcance de los niños.
- D Las tres respuestas anteriores son correctas.

Unidad teórica 2 : Meteorología

11. El gradiente horizontal de presión atmosférica.

- A Es útil para el estudio de las nubes.
- B Es útil para el estudio de la circulación e intensidad de los vientos.
- C La presión atmosférica no varía horizontalmente.
- D Ninguna de las tres respuestas es correcta.

12. El viento que se desplaza en línea recta de las altas a las bajas presiones, perpendicular a las isóbaras es.:

- A Viento de Euler.
- B Viento geostrofico.
- C Viento ciclostrofico.
- D Viento antitriptico.

13. La Humedad Absoluta es.

- A Relación entre la cantidad de vapor de agua que contiene el aire en relación con la que podría contener a la misma temperatura.
- B Cantidad de vapor de agua que contiene el aire en un momento determinado.
- C Cantidad total de lluvia recogida por un pluviómetro en un intervalo de 24 horas.
- D Ninguna de las tres respuestas anteriores es correcta.

14. Si hablamos de nubes estratiformes o cumuliformes, estamos clasificando las nubes según su.

- A Proceso de formación.
- B Forma.
- C Altura.
- D Las respuestas a) y b) son correctas.

15. Las nieblas de radiación provienen de un proceso de .

- A Evaporación
- B Enfriamiento.
- C Inversión.
- D Las respuestas b) y c) son correctas.

17. El período de una ola es...

- A Un $\frac{1}{2}$ de su altura.
- B Tiempo medio que tarda un punto de la ola en recorrer $\frac{1}{2}$ de la trayectoria circular.
- C Relación entre la altura y la longitud.
- D Ninguna de las respuestas anteriores es correcta.

18. Las corrientes marinas se clasifican, según las causas que las originan en.

- A Por gradiente de presión, por mareas.
- B Por diferencia de densidad, por arrastre.
- C Permanentes, estacionales, accidentales.
- D Las respuestas a) y b) son correctas.

19. Las corrientes más importantes del Estrecho de Gibraltar son las.

- A Corrientes de gradiente predominando hacia el W.
- B Corrientes de marea.
- C Corrientes estacionarias.
- D Corrientes de densidad.

20. Desde Algeciras a Cabo de Gata.

- A Predominan las corrientes hacia el Nordeste.
- B Predominan las corrientes hacia el Oeste (W).
- C Predominan las corrientes hacia el Este (E).
- D Predominan las corrientes generales influidas por la Corriente del Golfo.

MODULO NAVEGACION

Unidad teórica 3 : Teoría de navegación

21. En la esfera terrestre el arco de latitud de Un observador, forma un ángulo en el centro de la Tierra coincidente con:

- A El arco de meridiano contado desde el Ecuador, hasta el Paralelo del observador.
- B El arco de Ecuador contado desde el Primer Meridiano o Meridiano de Greenwich, hasta el Meridiano del observador.
- C No coincide ningún ángulo del centro de la Tierra con la latitud del observador.
- D Ninguna de las anteriores respuestas es válida.

22. Para hallar la lista de " waypoints" disponibles en la pantalla del navegador GPS, hay que pulsar la tecla:

- A GOTO
- B MOB
- C MARK
- D SKAN

23. Un huso Horario tiene Una longitud de:

- A 15°30'
- B 10°30'
- C 20°00'
- D 15°00'

24. Los errores más comunes en el radar son:

- A Ecos Falsos, efectos de radiación y formación de sectores.
- B Movimiento relativo, velocidad relativa y distancia relativa.
- C Los movimientos de balance y los longitudinales.
- D Error en alcance, error de índice y desviación de la línea de proa.

25. El Círculo Polar Ártico es un paralelo que está en la latitud:

- A 80° 33'N
- B 76° 33'N
- C 56° 33'N
- D 66° 33'N

26. La obtención de la corrección total por demora a una enfilación se realiza:

- A D_v a la enfilación - D_a a la enfilación.
- B D_v a la enfilación + D_a a la enfilación.
- C D_v a la enfilación x D_a a la enfilación.
- D D_a a la enfilación - D_v a la enfilación.

27. El ángulo que se mide desde el Norte verdadero hasta la línea visual desde nuestro yate a un faro que vemos en la costa, se le conoce como:

- A Demora de aguja.
- B Demora verdadera.
- C Marcación de aguja.
- D Marcación verdadera.

28. La posición de un observador en la superficie de la esfera terrestre, queda delimitada por sus coordenadas geográficas (latitud y longitud) y también estaría delimitada por:

- A La intersección de dos paralelos.
- B La intersección de dos meridianos.
- C La intersección del meridiano y del paralelo del observador.
- D La intersección del apartamiento y de la amplitud.

29. En la aplicación y uso de las cartas electrónicas, el sistema ECDIS-ENC es de carácter:

- A Privado, comercializado por empresas de electrónica naval.
- B Privado, comercializado por multinacionales del sector de radiocomunicaciones.
- C Oficial, pues las publica la Dirección General de la Marina Mercante.
- D Oficial, pues son publicadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM).

30. Las demoras y distancias en pantalla de radar las podremos obtener si utilizamos un radar.

- A Proa Arriba.
- B Norte Arriba.
- C Movimientos Verdaderos.
- D Las respuestas b) y c) son correctas.

Unidad teórica 4 : Navegación Carta

31. HRB 10:10, se obtienen simultáneamente distancias radar a los faros: -Cabo Roche = 8 millas. -Cabo Trafalgar = 6,6 millas. Obtenida la situación se da rumbo para pasar a 4 millas del faro de Punta de Gracia con V_b (velocidad del buque) = 10 nudos; teniendo en cuenta un viento fresco del SW que nos hace abatir 10° , Corrección total = 8° NE. Indique situación obtenida por distancias radar simultáneas a HRB 10:10.

- A $36^\circ 10' N - 006^\circ 10' W$.
- B $36^\circ 12' N - 006^\circ 12' W$.
- C $36^\circ 08' N - 006^\circ 08' W$.
- D $36^\circ 06' N - 006^\circ 06' W$.

32. Rumbo de aguja para pasar a 4 millas del faro de Punta de Gracia.

- A 100°
- B 108°
- C 090°
- D 120°

33. HRB al encontrarnos a 4 millas del faro de Punta de gracia.

- A 11:50
- B 11,55
- C 12:00
- D 12,05

34. HRB 12:30, navegamos al Ra (rumbo de aguja)= 066° y en ese instante cortamos la línea de la enfilación de los faros Isla Tarifa y Punta Paloma, obteniendo demora de aguja a esa enfilación= 310° y simultáneamente vemos al faro de Punta Alcázar por el Sur verdadero. Continuamos navegando al mismo rumbo de aguja, sin viento ni corriente a Vb (velocidad del buque) = 12 nudos. Se pide: Posición obtenida en la enfilación a HRB 12:30.

- A 35° 56,3' N - 005° 35,6' W
- B 35° 58,2' N - 005° 33,4' W
- C 36° 01,3' N - 005° 31,2' W
- D 36° 02,8' N - 005° 30,1' W

35. Corrección total obtenida en la enfilación Tarifa - Paloma a HRB 12:30

- A 8° NW.
- B 4° NE.
- C 4° NW.
- D 8° NE.

36. Distancia mínima a la que pasaremos del faro de Punta Carnero al rumbo que llevamos.

- A 4,8 millas.
- B 1,2 millas.
- C 5,4 millas
- D 2,6 millas.

37. HRB 04:30, navegamos al Ra= 074° y en ese instante le tomamos azimut de aguja a la estrella Polar (supuesta en el Polo)= 354° y simultáneamente obtenemos demora de aguja al faro de Espartel= 190° y demora de aguja al faro de Malabata= 144°. Nos situamos y damos rumbo al puerto de Tánger (faro extremo del espigón) con Vb= 7 nudos, teniendo en cuenta que nos afecta la corriente general de la zona, de Rc= 110° y Vc= 2 nudos. Se pide: Situación obtenida por demoras a HRB 04:30

- A 35° 58,3' N - 005° 51,6' W.
- B 35° 56,1' N - 005° 49,2' W
- C 36° 01,2' N - 005° 53,4' W
- D 36° 02,8' N - 005° 54,9' W.

38. Rumbo de aguja al puerto de Tánger.

- A 177°
- B 170°
- C 163°
- D 156°

39. HRB de llegada al puerto de Tánger.

- A 06:20
- B 05:40
- C 05:54
- D 06:10

40. A HRB 06:00 zarpamos de un punto -A- de coordenadas $35^{\circ} 10' N - 006^{\circ} 40' W$ Navegamos hasta las 11:00 HRB al Rumbo verdadero= 040° y velocidad del buque= 10 nudos. Calcular la posición a HRB 11:00.

- A $35^{\circ} 56,4' N - 006^{\circ} 04,6' W$.
 - B $35^{\circ} 48,3' N - 006^{\circ} 00,5' W$.
 - C $35^{\circ} 42,6' N - 005^{\circ} 57,3' W$.
 - D $35^{\circ} 40,1' N - 005^{\circ} 55,4' W$.
-



Náutica Baluma

Patrón de Yate

RESPUESTAS OFICIALES

Examen JUNIO 2015

Número Pregunta	Respuesta Correcta
-----------------	--------------------

1	d)
2	c)
3	d)
4	b)
5	d)
6	b)
7	d)
8	a)
9	d)
10	d)
11	b)
12	a)
13	b)
14	b)
15	b)
16	c)
17	d)
18	d)
19	b)
20	c)

Número Pregunta	Respuesta Correcta
-----------------	--------------------

21	a)
22	c)
23	d)
24	d)
25	d)
26	a)
27	b)
28	c)
29	d)
30	d)
31	a)
32	d)
33	b)
34	b)
35	c)
36	d)
37	a)
38	b)
39	c)
40	b)

Preguntas de la 20 a la 30 Teoría de la Carta máximo de errores permitidos 5

Preguntas de la 30 a la 40 Ejercicios de Carta máximo de errores permitidos 3

En el Total hay que contestar bien 28, máximo de errores permitidos 12