



**TITULACIONES NÁUTICO – DEPORTIVAS**  
**CAPITÁN DE YATE – MÓDULO GENÉRICO**  
**EXAMEN ENERO 2026**

**NOMBRE:**.....**APELLIDOS:**.....

**D.N.I.:**.....

**1.- ¿Cuál es una característica propia del chubasco?**

- a) Precipitación débil y continua de larga duración
- b) **Comienzo y final bruscos con variaciones de intensidad y dirección del viento.**
- c) Se produce únicamente a partir de nubes estratos.
- d) No puede incluir precipitación sólida.

**2.- Un ciclón tropical pierde intensidad cuando:**

- a) Entra en aguas más cálidas.
- b) Aumenta la humedad.
- c) **Toca tierra o entra en aguas frías.**
- d) Disminuye la cizalladura.

**3.- La corriente fría que desciende por la costa africana es:**

- a) Corriente del Labrador.
- b) Corriente del Golfo.
- c) **Corriente de Canarias.**
- d) Corriente del Brasil.

**4.- Para los buques que cruzan el Atlántico Norte los Icebergs se suelen observar entre los meses de:**

- a) **Abril y Agosto en latitudes superiores a los 40° N.**
- b) Septiembre y Diciembre en latitudes inferiores a 38° N.
- c) Enero y Marzo entre el 0° E y 10° E sobre la latitud 28° N
- d) Septiembre y Diciembre entre el 0° E y 10° E sobre la latitud 48° S.

**5.- La escala de Saffir Simpson establece categorías del:**

- a) Uno al diez.
- b) Uno al cinco.**
- c) Uno al cien.
- d) Cero al diez.

**6.- La dirección del viento en la formación de los Vientos Alisios es:**

- a) Del NE en el hemisferio norte y del SE en el sur**
- b) Del SE en el hemisferio norte y del NE en el sur.
- c) Del SO en el hemisferio sur y del NO en el hemisferio norte.
- d) Del SO en el hemisferio norte y del NO en el sur

**7.- El monzón de verano del océano Índico se produce principalmente por:**

- a) El enfriamiento del continente asiático.
- b) La acción directa de los vientos polares.
- c) Una borrasca térmica sobre el continente euroasiático.**
- d) El refuerzo del anticiclón de Siberia

**8.- ¿Cómo se denominan los vientos generales del oeste entre los 40° y 60° de latitud sur según su intensidad?**

- a) Alisios, monzones y polares.
- b) Tropicales, ecuatoriales y subtropicales.
- c) Calmas ecuatoriales, calmas tropicales y polares.
- d) Rugientes, furiosos y vociferantes.**

**9.- La corriente del Golfo es:**

- a) Fría y de dirección SE.
- b) Cálida y de dirección NE.**
- c) Fría y de dirección NE.
- d) Cálida y de dirección SE

**10.- El ojo de un ciclón tropical se caracteriza por:**

- a) Fuertes precipitaciones.
- b) Vientos máximos.
- c) **Tiempo relativamente calmado.**
- d) Baja visibilidad permanente

**11.- “Stand by on channel 14 for berthing instructions” would most likely be given when:**

- a) Requesting medical advice
- b) Approaching a pilot station offshore
- c) **Approaching a port and preparing to berth**
- d) Transiting an oceanic reporting system

**12.- Correct translation: “We have lost steering, rudder jammed amidships. Request tug assistance.”**

- a) Hemos perdido propulsión, timón libre. Solicitamos práctico.
- b) **Hemos perdido gobierno, timón bloqueado a la vía. Solicitamos remolcador.**
- c) Hemos perdido la hélice, el timón está a babor. Solicitamos amarre.
- d) No tenemos tripulación, deriva hacia costa. Solicitamos auxilio aéreo.

**13.- Correct translation: “Engine room fire is out. Boundary cooling maintained. Smoke persists. Ventilation secured.”**

- a) **El fuego en la sala de máquinas está extinguido. Se mantiene enfriamiento de límites. Persiste humo. Ventilación cerrada.**
- b) El incendio en la sala de máquinas continúa activo en el exterior. El sistema de refrigeración se mantiene activo. Se ventila para extraer el humo.
- c) Se ha inundado la sala de máquinas. Se mantiene ventilación para secar.
- d) El incendio es en camarotes. Se enfría la cubierta. Ventilación abierta

**14.- Correct translation: “Heavy weather: secure all hatches, rig jackstays, and ensure scuppers are clear.”**

- a) Mal tiempo: asegurar escotillas, largar cabos, y comprobar que los portillos están libres.
- b) Temporal: asegurar escotillas, montar líneas de vida, y comprobar que los imbornales están libres.
- c) Temporal: asegurar botes de humo y activar AIS.
- d) Temporal: asegurar fondeo para largar el ancla en aguas abiertas.

**15.- In a distress scenario, which information should be included in the distress message following MAYDAY (if time allows)?**

- a) Ship's name, position, nature of distress, assistance required, number of persons on board
- b) The port of registry and date, the last port of call, the port of destination and the cargo is on board.
- c) A weather report, ETA to destination, type of propulsion and which type of fire you have on board.
- d) Details of cargo, insurance policy, name and nationality of the ship.

**16.- You receive the following VHF transmission on Channel 16:**

***“SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ. All stations, all stations, all stations. Navigation warning. Semi-submerged container sighted drifting eastbound in position 36°31.8’N 005°21.4’W at 1410 UTC. Vessels in vicinity proceed with extreme caution and report further sightings to Coast Radio.”***

**Which option best explains what you are required (or expected) to do?**

- a) Treat it as a distress alert, immediately acknowledge with MAYDAY, and proceed at best speed to rescue survivors.
- b) Treat it as a safety broadcast, enhance lookout and radar watch, reduce speed if necessary, and report any relevant update if you can confirm the hazard.
- c) Ignore it unless you are directly addressed by name, because safety traffic is only for commercial shipping.
- d) Switch to Channel 70 and send a DSC distress alert to ensure the warning is logged by all stations.

**17.- A VTS operator calls you and requests:**

***“Confirm your draught, your air draft, and if you can maintain your declared ETA”.***

**In which situation would this request most logically occur?**

- a) During open-sea passage planning where bridge clearances are irrelevant and only fuel endurance matters.
- b) While conducting a routine radio check prior to departure from a marina with no commercial traffic.
- c) While requesting a weather routing service for an offshore crossing of several days.
- d) When approaching a port area with depth restrictions and a bridge/overhead obstruction, where both under-keel clearance and vertical clearance are limiting factors.

**18.- You receive this message:**

***“MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY. This is Peñas Radio. Distress received from sailing vessel ‘ALBATROSS’ reporting flooding in engine compartment, pumps unable to cope, position: latitude 43° 40’N longitude 005° 40’ W. All vessels in vicinity are requested to keep sharp lookout and render assistance if possible.”***

**What is the correct professional response if you are nearby and able to help?**

- a) Do nothing unless you are directly addressed by the distressed vessel; a relay is only for shore stations.
- b) Acknowledge the relay, state your position and ability to assist, proceed with caution, and maintain watch for further instructions.
- c) Immediately broadcast “MAYDAY” yourself to confirm you have received the relay, regardless of your position.
- d) Switch off Channel 16 to avoid congestion and call the nearest marina for instructions.

**19.- A SAR helicopter calls:**

***“Rescue helicopter approaching from the northwest. Prepare the casualty for immediate hoist. Clear loose gear from deck, rig a high-visibility marker, and maintain VHF watch. Confirm you can provide smoke when requested and keep all persons well clear of the hoist area.”***

**Which is the best response?**

- a) “Roger. Deck will be cleared, marker rigged, VHF watch maintained. Smoke available on request. All persons will be kept clear of hoist area.”
- b) “Negative. We will keep everyone on deck to assist with the hoist and will light smoke immediately without request.”
- c) “Roger. Switching off all radios to avoid interference and moving crew to the hoist point to catch the stop.”
- d) “Stand by. We will manoeuvre at full speed to create maximum wind over deck for stability.”

**20.- A pilot station instructs:**

***“When abeam of the outer mark, maintain 6 knots to preserve steerageway, expect strong set to port at the entrance, and be prepared to let go the port anchor in an emergency if you lose propulsion.”***

**What is the key operational meaning?**

- a) Keep enough speed for rudder effectiveness, anticipate lateral drift from current, and be ready with an emergency anchoring option.
- b) Reduce to dead slow and rely on bow thruster to counter current, because anchors should never be used underway.
- c) Increase to maximum speed to avoid being set sideways, and prepare to let go both anchors to stop quickly.
- d) Maintain 6 knots only to improve VHF communication quality with the pilot station.