



EXAME CAPITÃO AMADOR 11/2020

APOIE O ESTUDO NÁUTICO COM DOAÇÃO
DE QUALQUER VALOR.

SUA AJUDA MANTÉM ESTE PROJETO NO
AR A ACESSÍVEL PARA TODOS!

CHAVE PIX:

ajude@estudonautico.com.br

LUCIANO ANDRADE

<https://estudonautico.com.br>

<https://suportelan.com.br>

EXAME DE SELEÇÃO PARA A CATEGORIA DE CAPITÃO AMADOR

EXAME II/2020

Data de realização do exame: 27/11/2020

1ª Questão – (Valor: 0,25 ponto cada item – Valor Total: 2,0 pontos)

Assinale a opção CORRETA.

OBS.: Não será considerada a opção com rasura.

Responda às questões de 1.1 a 1.8 conforme situação descrita abaixo

Em 02 de agosto de 2011, um Capitão Amador navegando em direção a Tenerife, preparou-se para determinar a posição de sua embarcação na passagem meridiana do Sol, e, para isso, ainda de manhã, calculou alguns parâmetros aproximados do Sol no momento da culminação, considerando estar na posição GPS: Lat = $17^{\circ} 46,8' S$ e Long = $038^{\circ} 58,2' W$. Sabendo-se que o seu sextante possui um erro instrumental de $0,3'$.

1.1) A **Hora Média de Greenwich (HMG)** prevista para o Sol culminar na posição estimada foi:

- (a) 11h 56m
- (b) 12h 06m
- (c) 14h 06m
- (d) 15h 06m
- (e) 15h 36m

1.2) Qual foi o **Ângulo Horário Local (AHL)** na culminação do Sol em 02/08?

- (a) (a) $000^{\circ} 00,0'$
- (b) (b) $012^{\circ} 50,5'$
- (c) (c) $025^{\circ} 15,6'$
- (d) (d) $025^{\circ} 31,2'$
- (e) (e) $035^{\circ} 44,0'$

1.3) Ainda pela manhã do dia 02/08 o Capitão Amador calculou (aproximadamente) a **Distância Polar prevista do Sol** por ocasião da Passagem Meridiana, sendo encontrado o valor:

- (a) $70^{\circ} 07,2'$
- (b) $45^{\circ} 20,1'$
- (c) $58^{\circ} 34,8'$
- (d) $64^{\circ} 33,7'$
- (e) $72^{\circ} 15,6'$

Observe a figura 1 e responda as questões de 1.4 a 1.8.

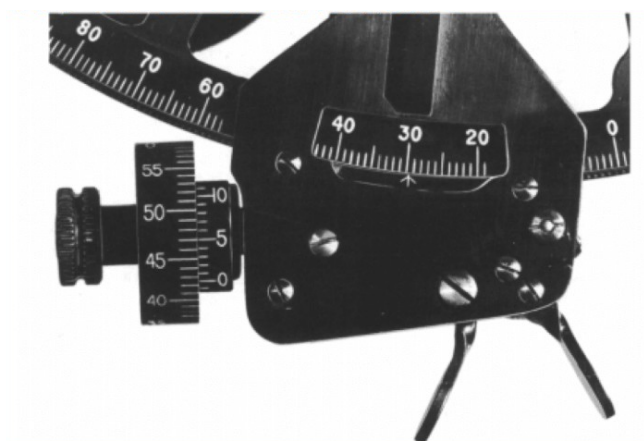


Figura 1

1.4) O Capitão colimou o limbo inferior do Sol na Passagem Meridiana às HMG = 14h 48m 55s do dia 02 de agosto. **Assinale** a opção com o valor total desse ângulo observado correspondente à **altura instrumental (ai)**, indicada na figura 1.

- (a) $28^{\circ} 56,8'$
- (b) $29^{\circ} 42,5'$
- (c) $29^{\circ} 56,8'$
- (d) $30^{\circ} 52,5'$
- (e) $31^{\circ} 52,0'$

1.5) O Capitão calculou a **altura verdadeira** do astro, considerando a altura instrumental (ai) indicada na figura 1. Sabendo-se que seu olho durante a observação estava com uma elevação de 2,9 metros em relação ao nível do mar, o resultado dessa altura foi:

- (a) $29^{\circ} 42,5'$
- (b) $29^{\circ} 39,2'$
- (c) $29^{\circ} 53,5'$
- (d) $29^{\circ} 42,2'$
- (e) $30^{\circ} 49,1'$

1.6) De acordo com os dados do problema, um valor (aproximado) para a **Latitude Meridiana** encontrada pelo Capitão seria:

- (a) $17^{\circ} 46,3' \text{ S}$
- (b) $18^{\circ} 56,3' \text{ S}$
- (c) $19^{\circ} 58,5' \text{ S}$
- (d) $29^{\circ} 58,5' \text{ S}$
- (e) $60^{\circ} 00,5' \text{ S}$

1.7) O valor (aproximado) para a **Longitude Meridiana** encontrado seria:

- (a) 036° 50,8' W
- (b) 036° 54,6' W
- (c) 037° 58,0' W
- (d) 038° 58,0' W
- (e) 039° 50,8' W

1.8) Após determinar as coordenadas geográficas corretas na Passagem Meridiana do Sol, o Capitão tirou algumas **conclusões** em relação à posição estimada por ele. Considerando que o Capitão esteve nas últimas horas navegando com rumo na superfície 090°, podemos afirmar que:

- (a) o caimento da embarcação (XTE) foi de 3,5 milhas náuticas para boreste.
- (b) o rumo na superfície precisou ser compensado para boreste (BE), para seguir no COG planejado.
- (c) a corrente na área provavelmente era para SW.
- (d) a embarcação estava com uma velocidade na superfície maior que a SOG.
- (e) a altura instrumental do sol não foi observada corretamente pelo Capitão (erro de observação), por ocasião da Passagem Meridiana.

2ª Questão – (Valor: 0,25 ponto cada item – Valor Total: 3,0 pontos)

Assinale a opção CORRETA.

OBS.: Não será considerada a opção com rasura.

2.1) Ao utilizar um receptor de GNSS, como o *display* apresenta o quão distante o navio está para bombordo ou para boreste de uma derrota planejada?

- (a) TTG.
- (b) CCE.
- (c) COG.
- (d) SOG.
- (e) XTE.

2.2) O controle do radar que se destina a reduzir o efeito de ecos de longa duração provenientes de chuva, granizo ou neve é denominado

- (a) Ganho.
- (b) FTC.
- (c) Pulso.
- (d) STC.
- (e) Brilho.

2.3) Assinale a opção correta em relação ao AIS (Sistema de Identificação Automática de Navios).

- (a) Permite acompanhamento de navios, sem troca de informações.
- (b) Não permite a identificação de navios.
- (c) O AIS opera, primariamente, em dois canais UHF dedicados exclusivamente a esse serviço.
- (d) Não permite “olhar” (dados de outras embarcações) além das curvas de um canal ou atrás de uma ilha.
- (e) Permite acompanhar mais de um navio ao mesmo tempo.

2.4) Analise, colocando V (verdadeiro) ou F (falso) nas afirmações abaixo sobre a navegação por batimetria e suas técnicas mais usadas.

- () “linhas de sondagem” são apropriadas quando se navega em um rumo aproximadamente paralelo às isobatimétricas.
- () “Correr uma isóbata” pode ser usada quando as isobatimétricas são paralelas ao rumo.
- () “Eco lateral ou posição pelo cume” é vantajosa quando há alteração de rumo para sua realização.
- () “Sistema Sonar Doppler” permite plotagem estimada com alto grau de precisão.

Assinale a sequência correta.

- (a) F - V - V - F
- (b) F - F - V - V
- (c) V - F - V - F
- (d) F - V - F - V
- (e) V - F - F - V

2.5) Ao passar de mar aberto para águas abrigadas, deve-se atentar para _____, e devemos _____ para maior segurança.

Assinale a alternativa correta que complementa as lacunas.

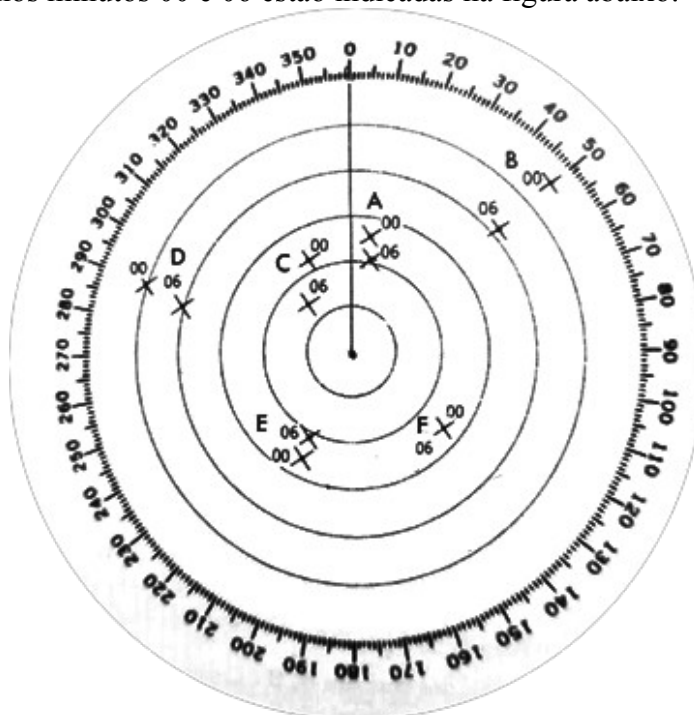
- (a) declinação magnética; calibrar o giroscópio.
- (b) Profundidade; desligar a alimentação do ecobatímetro.
- (c) vento; calibrar o anemômetro.
- (d) quantidade de alvos; mudar a escala radar para distâncias mais curtas.
- (e) indexação paralela; desligar

2.6) Assinale a opção INCORRETA em relação ao Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) e os serviços oferecidos.

- (a) As instruções do Operador do Centro VTS para uma embarcação devem ser orientadas para o “efeito desejado” e não por “ações a empreender”.
- (b) A autoridade de um Operador do Serviço de Organização do Tráfego não supera a competência de um comandante em nenhuma hipótese.
- (c) NAS - Assistência à Navegação contribui efetivamente no processo de tomada de decisão a bordo e participa da manobra.
- (d) INS - Informações Navegação provê informações essenciais no processo de tomada de decisão, em intervalos regulares ou se solicitado pelo navegante.
- (e) TOS - Organização do Tráfego - zela pela salvaguarda e pelo tráfego eficiente.

Observe a seguinte situação e responda as questões de 2.7 a 2.12.

Em uma travessia entre o Rio de Janeiro e Fernando de Noronha, um capitão amador navegava no rumo 010° , e com velocidade de 10 nós. Em um determinado momento, a tela do seu radar, com modo de orientação “Head-up” e na escala de distância de 6 milhas náuticas, apresentou seis (6) alvos (A, B, C, D, E e F), cujas posições nos minutos 00 e 06 estão indicadas na figura abaixo:



2.7) Qual é o rumo e a velocidade do alvo “C”?

- (a) Rumo 180° , velocidade 20 nós.
- (b) Rumo 190° , velocidade 20 nós.
- (c) Rumo 180° , velocidade 10 nós.
- (d) Rumo 190° , velocidade 10 nós.
- (e) Parado. X

2.8) Qual é o alvo que está no mesmo rumo que do capitão amador?

- (a) Alvo “A”.
- (b) Alvo “B”.
- (c) Alvo “C”.
- (d) Alvo “E”.
- (e) Alvo “F”.

2.9) No minuto 06, para qual rumo o capitão deveria guinar se quisesse aproar ao alvo “A” e sair do rumo de colisão?

- (a) 000° .
- (b) 030° .
- (c) 060° .
- (d) 070° .
- (e) 320° .

2.10) Partindo-se do princípio de que um dos alvos é uma boia, qual seria a embarcação, entre os outros alvos, que apresenta velocidade menor do que a embarcação do capitão amador?

- (a) Alvo “A”.
- (b) Alvo “B”.
- (c) Alvo “C”.
- (d) Alvo “D”.
- (e) Alvo “E”.

2.11) Qual é alvo que apresenta a mesma velocidade que a embarcação do capitão?

- (a) Alvo “A”.
- (b) Alvo “C”.
- (c) Alvo “D”.
- (d) Alvo “E”.
- (e) Alvo “F”.

2.12) Ao decidir guinar para o rumo 350°, mantendo a velocidade de 10 nós, em relação à embarcação do capitão, o alvo “F” irá

- (a) cruzar a proa.
- (b) ficar em rumo de colisão.
- (c) ficar com o mesmo rumo.
- (d) cruzar a popa.
- (e) por estar parado, a guinada não poderá ser realizada.

3ª Questão – (Valor: 0,25 ponto cada item – Valor Total: 5,0 pontos)

Assinale a opção CORRETA.

3.1) O esforço longitudinal que ocorre quando carregamos excesso de peso na parte central da embarcação é chamado

- (a) contra-alquebramento - as peças longitudinais do convés ficam comprimidas e a quilha e as longarinas do fundo ficam tracionadas.
- (b) aquebramento - as peças longitudinais do convés ficam tracionadas e a quilha e as longarinas do fundo ficam comprimidas.
- (c) contra-alquebramento - as peças longitudinais do convés ficam tracionadas e a quilha e as longarinas do fundo ficam comprimidas.
- (d) aquebramento - as peças longitudinais do convés ficam comprimidas e a quilha e as longarinas do fundo ficam tracionadas.
- (e) Tosamento - as peças longitudinais do convés ficam tracionadas e a quilha e as longarinas do fundo ficam comprimidas.

3.2) Nome dado ao plano vertical longitudinal, que divide simetricamente os corpos de bombordo e boreste do casco de uma embarcação:

- (a) Plano de base
- (b) Plano de flutuação
- (c) Plano da seção de meio-navio
- (d) Plano diametral
- (e) Plano da linha d'água

3.3) Equilíbrio instável ocorre quando a embarcação apresenta

- (a) uma banda.
- (b) KG menor do que KM.
- (c) GZ maior do que zero.
- (d) GZ igual a zero.
- (e) GZ positivo.

3.4) Uma embarcação apresenta os seguintes calados moldados: à vante 4 m e à ré 5 m, sabendo-se que o seu pontal moldado é 6 m. A borda-livre é igual a

- (a) 1,5 metro.
- (b) 2 metros.
- (c) 2,5 metros.
- (d) 3 metros.
- (e) 3,5 metros.

3.5) O capitão amador de um iate, ao sair de Parati, verificou que a embarcação apresentava as seguintes cotas dos pontos notáveis **G** e **M**, respectivamente: 3,8 m e 4,20 m. O valor da elevação virtual do centro de gravidade era 0,3 m. A condição de equilíbrio dessa embarcação será

- (a) indiferente.
- (b) instável.
- (c) indiferente sem banda permanente.
- (d) instável com banda permanente.
- (e) estável.

3.6) Para um determinado calado de embarcação, a tabela de dados hidrostáticos indica que o TPC (toneladas por centímetro de imersão) era 1 t/cm e o MTC (momento necessário para variar o trim de 1 centímetro) era 2 m x t/cm. Qual será a imersão e a variação de trim (VT) respectivamente dessa embarcação em centímetros, quando um peso de 2 toneladas, localizado a meia nau, é movido longitudinalmente 5 metros para vante?

- (a) 2 e 3
- (b) 1 e 4
- (c) 0 e 5
- (d) 2 e 5
- (e) 1 e 3

3.7) Quanto a formação de um ciclone tropical podemos afirmar que:

- (a) a temperatura da superfície do mar (TSM) é sempre menor que 27°.
- (b) existe ar seco e quente.
- (c) há corrente de ar quente ascendente.
- (d) ocorre ausência da força de Coriolis.
- (e) ocorre em áreas de alta pressão

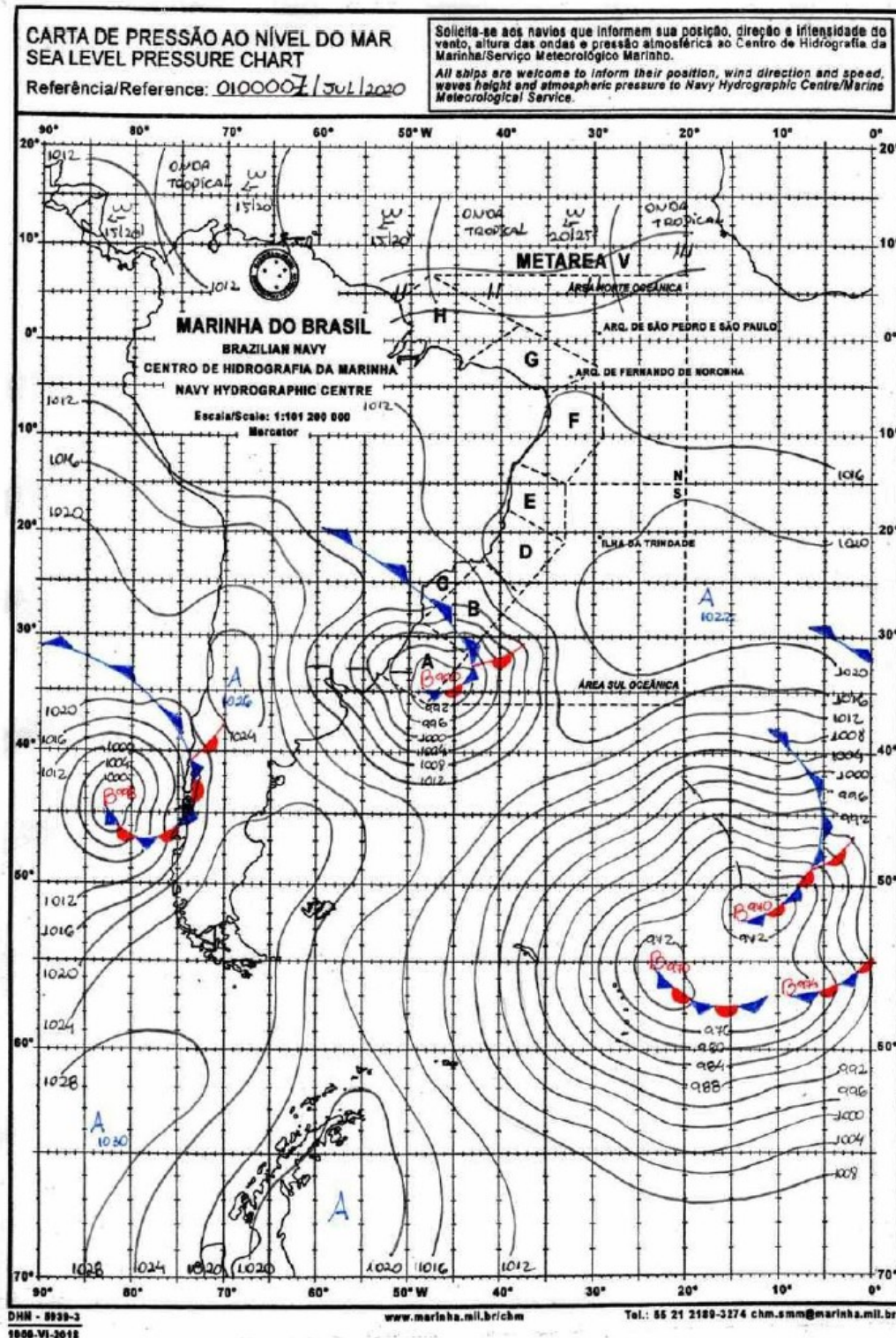
3.8) Quanto à interpretação de uma carta sinótica podemos afirmar que

- (a) quanto maior o espaçamento entre as isóbaras maior a intensidade dos ventos
- (b) quanto menor o espaçamento entre as isóbaras maior a intensidade dos ventos
- (c) isóbaras retilíneas, extensas, paralelas e pouco espaçadas, normalmente indicam áreas que não geram ondas.
- (d) isóbaras com longos trechos retilíneos, e perpendiculares à costa causam ressaca e afetam o litoral com fortes ondas,
- (e) o eixo do cavado está associado à posição da frente, normalmente apontando para altas latitudes em áreas oceânicas permitindo a circulação do ar em torno dos cavados das regiões mais quentes para as mais frias.

3.9) Cumulonimbus são nuvens

- (a) que formam uma densa camada, podendo ser vistos de forma difusa, porém sem apresentar um halo e prenunciam a chegada de uma frente fria.
- (b) com aparência fibrosa, normalmente se apresentam isoladas. A presença desse tipo de nuvem está associada a situações de bom tempo
- (c) finas e esbranquiçadas e, normalmente, cobrem o céu todo, dando uma aparência de um fino véu
- (d) que têm aparência globular de pequenos chumaços de algodão, sendo, normalmente, associadas a mudanças de tempo.
- (e) muito densas e acinzentadas, com formatos que lembram grandes torres. Normalmente, são seguidas de mau tempo com fortes ventos e chuvas pesadas. São típicas de ciclones.

Análise a carta abaixo.



3.10)

afirmar que a direção do vento na área A, após a passagem de uma frente fria era

Podemos

- (a) NE devido a circulação anticiclônica
- (b) SW devido a passagem da frente fria
- (c) NW devido a circulação ciclônica anti-horária do vento
- (d) S devido a circulação ciclônica horária do vento
- (e) NW devido a circulação ciclônica horária do vento

3.11) Para maior segurança, caso haja uma manobra evasiva, deve-se observar a ronda do vento que

- (a) no HS no semicírculo perigoso, circula no sentido horário.
- (b) no HN e no semicírculo navegável, circula no sentido horário.
- (c) no HN e no semicírculo perigoso, circula no sentido anti-horário.
- (d) no HS e no semicírculo navegável, circula no sentido anti-horário.
- (e) no HN e no semicírculo perigoso, o circula ronda no sentido horário.

3.12) O boletim METEOROMARINHA, emitido pelo Serviço Meteorológico Marinho da **DHN**, apresenta as informações meteorológicas nas partes I, III e V respectivamente:

- (a) previsão do tempo da área costeira, SYNOPS significativos e avisos de mau tempo.
- (b) previsão do tempo, descrição sinótica do tempo e tempo presente.
- (c) avisos do tempo em áreas portuárias, avisos de mau tempo e previsão para as próximas 24 horas.
- (d) avisos de mau tempo, previsão do tempo por áreas, SHIPS significativos.
- (e) previsão do tempo da área oceânica, descrição sinótica do tempo e previsão do tempo por áreas.

3.13) O capitão amador verificou após um acidente a 120 milhas da costa que sua embarcação estava naufragando. A mensagem de chamada a ser enviada deve ser precedida pelo sinal

- (a) EMERGENCY
- (b) SECURITÉ
- (c) MAYDAY
- (d) IMMEDIATE
- (e) PAN PAN

3.14) Qual área marítima é definida como estando dentro do alcance de uma estação MF, com base em terra que fornece alerta DSC contínuo?

- (a) Águas costeiras.
- (b) Área do mar A1.
- (c) Área marítima A2.
- (d) Área do mar A3.
- (e) Área marítima A4.

3.15) A frequência internacional de socorro MF é:

- (a) 2174.5 KH
- (b) 2187.5 Khz
- (c) 2182.0 KHz
- (d) 2192.5 Khz
- (e) 2738.0 KHz

3.16) Analise as afirmativas abaixo colocando, VERDADEIRO ou FALSO. Assinale a opção correta em relação a sobrevivência dos náufragos.

() Quando imersos em água fria e com colete salva-vidas os náufragos deverão se movimentar usar as mãos livres para aumentar a temperatura corporal.

() A principal finalidade da esponja é manter o fundo da balsa seco, o que evita o contato da pele com a água salgada.

() Se houver restrição de água, o sangue de animais marinhos devem ser bebidos como forma de aliviar a sede.

- (a) F - F - V
- (b) F - V - V
- (c) V - F - V
- (d) V - V - F
- (e) F - V - F

3.17) O consumo diário de água para um náufrago deve ser de 750 ml/dia, segundo o Ministério da Defesa do Brasil, para que se mantenha em condições favoráveis; porém, com previsão de um socorro muito demorado e com necessidade de racionamento, deve-se ingerir no mínimo por pessoa/dia

- (a) 300 ml.
- (b) 350 ml.
- (c) 400 ml.
- (d) 500 ml.
- (e) 550 ml.

3.18) No GMDSS Internacional, a transmissão de mensagens urgentes pertinentes à meteorologia, aos Avisos-rádio Náuticos e aos Avisos-rádio SAR relacionadas às Informações de Segurança Marítima (MSI) são feitas

- (a) pelo serviço NAVTEX nas áreas A1 e A2 e SAFETYNET na área A3.
- (b) RENEK nas áreas A1 e A2 e pelo serviço NAVTEX na área A3.
- (c) pelo serviço NAVTEX nas áreas A1 e A2 e pelo Salvamar Brasil na área A3.
- (d) RENEK na área A1 e pelo serviço SAFETYNET nas áreas A2 e A3.
- (e) SAFETYNET na área A1 e pelo serviço NAVTEX nas áreas A2 e A3.

3.19) Os Avisos-Rádio SAR possuem identificação própria e, no Brasil, são identificados pela sigla

- (a) “SAR” acompanhada da sequência anual e do ano.
- (b) “SART” e classificados em função da região em que ocorreram.
- (c) “SART” seguida de numeração sequencial.
- (d) “RENEK” seguida do ano.
- (e) “SAR” e classificados em função do tipo de socorro a ser prestado.

De acordo com as informações abaixo, responda a questão 3.20.

PORTO DE ANGRA DOS REIS (ESTADO DO RIO DE JANEIRO) - 2020

HORA	ALTURA
0009	1,1 m
0653	0.3 m
1228	1.1 m
1934	0.3 m

Tabela I - Fração da amplitude expressa em centésimos, correspondente ao intervalo de tempo entre o instante considerado e a preamar ou baixa-mar mais próxima

INTERVALO DE TEMPO	DURAÇÃO DA ENCHENTE OU DA VAZANTE													
	h mín 4 00	h mín 4 20	h mín 4 40	h mín 5 00	h mín 5 20	h mín 5 40	h mín 6 00	h mín 6 20	h mín 6 40	h mín 7 00	h mín 7 20	h mín 7 40	h mín 8 00	
h m	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	
0 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
30	4	3	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	
40	7	6	5	4	4	3	3	3	2	2	2	2	2	
50	10	9	8	7	6	5	5	4	5	3	3	3	3	
1 00	15	12	11	9	8	7	7	6	5	5	4	4	4	
10	20	17	15	13	11	10	9	8	7	7	6	6	5	
20	25	22	19	17	15	13	13	10	10	9	8	7	7	
30	31	27	23	21	18	16	15	13	12	11	10	9	8	
40	37	32	29	25	22	20	18	16	15	13	12	11	10	
50	44	38	34	30	27	24	21	19	18	16	15	14	12	
2 00	50	44	39	35	31	28	25	23	21	19	17	16	15	
10		50	44	40	35	32	29	26	24	22	20	18	17	
20			50	45	40	36	33	30	27	25	23	21	20	
30					50	45	41	37	34	31	28	26	24	
40						50	46	41	38	35	32	29	27	
50							50	46	42	38	35	33	30	
3 00							50	46	42	39	36	33	31	
10								50	46	43	39	36	34	
20									50	46	43	40	37	
30										50	46	43	40	
40											50	47	44	
50												50	47	
4 00													50	

Tabela II - Correção à altura da preamar ou baixa-mar mais próxima, em função da fração da amplitude calculada com auxílio da Tabela I

FRAÇÃO DA AMPLITUDE	AMPLITUDE											
	1m	2m	3m	4m	5m	6m	7m	8m	9m	10m	11m	12m
0	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
6	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7
8	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
10	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2
12	0,1	0,2	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,3	1,3
14	0,1	0,3	0,4	0,6	0,7	0,8	1,0	1,1	1,3	1,4	1,5	1,7
16	0,2	0,3	0,5	0,6	0,8	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6	1,8	1,9
18	0,2	0,4	0,5	0,7	0,9	1,1	1,3	1,4	1,6	1,8	2,0	2,2
20	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4
22	0,2	0,4	0,7	0,9	1,1	1,3	1,5	1,8	2,0	2,2	2,4	2,6
24	0,2	0,5	0,7	1,0	1,2	1,4	1,7	1,9	2,2	2,4	2,6	2,9
26	0,3	0,5	0,8	1,0	1,3	1,6	1,8	2,1	2,3	2,6	2,9	3,1
28	0,3	0,6	0,8	1,1	1,4	1,7	2,0	2,2	2,5	2,8	3,1	3,4
30	0,3	0,6	0,9	1,2	1,5	1,8	2,1	2,4	2,7	3,0	3,3	3,6
32	0,3	0,6	1,0	1,3	1,6	1,9	2,2	2,6	2,9	3,2	3,5	3,8
34	0,3	0,7	1,0	1,4	1,7	2,0	2,4	2,7	3,1	3,4	3,7	4,1
36	0,4	0,7	1,1	1,4	1,8	2,2	2,5	2,9	3,2	3,6	4,0	4,3
38	0,4	0,8	1,1	1,5	1,9	2,3	2,7	3,0	3,4	3,8	4,2	4,6
40	0,4	0,8	1,2	1,6	2,0	2,4	2,8	3,2	3,6	4,0	4,4	4,8
42	0,4	0,8	1,3	1,7	2,1	2,5	2,9	3,4	3,8	4,2	4,6	5,0
44	0,4	0,9	1,3	1,8	2,2	2,6	3,1	3,5	4,0	4,4	4,8	5,3
46	0,5	0,9	1,4	1,8	2,3	2,8	3,2	3,7	4,1	4,6	5,1	5,5
48	0,5	1,0	1,4	1,9	2,4	2,9	3,4	3,8	4,3	4,8	5,3	5,8
50	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0

3.20) Determine a altura de maré demandando um Porto às 17:34 horas do dia 27 de novembro de 2020. O capitão amador deverá usar os elementos das tabelas e da publicação Tábuas de Maré para o determinado dia nos quadros abaixo.

Assinale a alternativa correta.

- (a) 0,2 m
- (b) 0,3 m
- (c) 0,5 m
- (d) 0,8 m
- (e) 0,9 m

Exame de Seleção para Capitão Amador

novembro / 2020

GABARITO FINAL

QUESTÃO	ITEM	RESPOSTA
1ª	1.1	ANULADA
	1.2	A
	1.3	ANULADA
	1.4	B
	1.5	ANULADA
	1.6	(o valor será o mais próximo da posição GPS informada) opção A
	1.7	(o valor será o mais próximo da posição GPS informada) opção D
	1.8	E
2ª	2.1	E
	2.2	B
	2.3	E
	2.4	D
	2.5	D
	2.6	C
	2.7	ANULADA
	2.8	ANULADA
	2.9	ANULADA
	2.10	A
	2.11	E

	2.12	D
3^a	3.1	A
	3.2	D
	3.3	A
	3.4	A
	3.5	E
	3.6	C
	3.7	C
	3.8	B
	3.9	E
	3.10	B
	3.11	E
	3.12	D
	3.13	C
	3.14	C
	3.15	C
	3.16	E
	3.17	B
	3.18	A
	3.19	A
	3.20	C