

Náutica Baluma



PER
EXAMEN 01
Octubre
2017

EXAMEN DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

Código de Test 01

Nomenclatura náutica.

- 1 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?
 - a) La caña del timón es una barra que se acopla a la cabeza de la mecha del timón.
 - b) La caña del timón es el elemento vertical que, a falta de guardines, une la rueda del timón con su mecha. Un timón con caña tendrá siempre rueda, pero un timón con rueda no tendrá siempre caña.
 - c) La caña del timón es la parte que va desde el arganeo a la cruz.
 - d) La rueda del timón transmite el movimiento de los guardines a la mecha del timón.
- 2 Si el calado de proa de la embarcación es menor que el calado de popa:
 - a) La embarcación tiene asiento.
 - b) La embarcación tiene escora.
 - c) La embarcación no tiene asiento positivo.
 - d) El francobordo es mayor que el puntal.
- 3 Los grifos de fondo son válvulas fijadas al casco:
 - a) Por encima de la línea de flotación, que se pueden utilizar para toma de mar de ciertos servicios, y que además permiten realizar descargas.
 - b) Por debajo de la línea de flotación, que deben permanecer siempre abiertas para que en caso de necesidad de uso de las bombas de achique, el agua pueda expulsarse al mar.
 - c) Por encima de la línea de flotación, que deben permanecer siempre abiertas para que en caso de necesidad de uso de las bombas de achique, el agua pueda expulsarse al mar.
 - d) Por debajo de la línea de flotación, que se pueden utilizar como toma de mar de ciertos servicios, y que además permiten realizar descargas.
- 4 ¿Qué es el plano de crujía?
 - a) El plano horizontal que divide al barco en dos zonas: obra viva y obra muerta.
 - b) El plano vertical y longitudinal que divide al barco en dos bandas simétricas: babor y estribor.
 - c) El plano vertical y transversal que divide al barco en dos zonas: popa y proa.
 - d) El plano horizontal que divide al barco en dos bandas simétricas: amura y aleta.

Elementos de amarre y fondeo.

- 5 De forma general, ¿cuál de los siguientes tipos de fondos es mejor tenerlo?
- a) Arena fangosa.
 - b) Coral.
 - c) Piedras.
 - d) Algas.
- 6 Si queremos sujetar las defensas al costado del barco, normalmente usaremos un nudo de tipo:
- a) Vuelta de rezón.
 - b) Ballestrinque.
 - c) As de guía.
 - d) Llano.

Seguridad.

- 7 Correr el temporal consiste en:
- a) Navegar con viento en popa o al largo con poca o ninguna vela, a causa de la fuerza del temporal.
 - b) Tratar de presentar la amura al mar logrando así un movimiento de deriva lenta y controlada.
 - c) A causa de la fuerza del temporal, al cruzarse dos buques, pasar uno por delante de la proa del otro.
 - d) Navegar a lo largo de una costa sin perderla de vista, a causa del mal tiempo.
- 8 Conforme a la normativa nacional, ¿cuál es la flotabilidad mínima de los chalecos salvavidas obligatorios en las embarcaciones de recreo?
- a) 125 N.
 - b) 150 N.
 - c) 200 N.
 - d) 100 N.
- 9 Definición de cabezada:
- a) Curvatura longitudinal de la cubierta de manera que las extremidades de proa y popa queden más altas que el centro.
 - b) Movimiento del buque inclinándose alternativamente hacia uno u otro de sus costados.
 - c) Movimiento de deriva.
 - d) Movimiento del buque levantando y bajando alternativamente la proa.
- 10 Definición de estabilidad:
- a) Propiedad de una embarcación de no permitir el ingreso de líquidos.
 - b) Inercia de la embarcación.
 - c) Facultad de una embarcación de recobrar su posición de equilibrio.
 - d) Capacidad de la embarcación de topar con el fondo, quedando inmovilizado, en algunos casos transitoriamente.

Legislación.

- 11 De conformidad con la Regla 2 del Anexo V del Convenio MARPOL, las disposiciones de este Anexo se aplican:
- a) Sólo a las embarcaciones de recreo, entendiéndose por tal, toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 metros y 24 metros, utilizada para fines deportivos o de recreo.
 - b) A menos que se disponga expresamente otra cosa, se aplicarán a todos los buques.
 - c) Únicamente a los buques contruidos despues del 1 de julio de 1986, entendiéndose a esos efectos, por buque construido a todo buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en fase equivalente.
 - d) Sólo a las embarcaciones y buques de recreo, con independencia de su modo de propulsión, cuya eslora de casco (Lh) sea inferior a 24 metros, con un arqueo bruto inferior a 3000 y capacidad para transportar de hasta 12 pasajeros sin contar con la tripulación.
- 12 Una embarcación de recreo, de la matricula de Palamós, y con base en Palma de Mallorca, se encuentra amarrada en el Puerto de Port Vendres (Rosellon, Francia). De acuerdo con el Real Decreto que regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales, esa embarcación mientras permanezca en dicho puerto:
- a) Podrá izar la bandera reconocida en el Estatuto de la Comunidad Autónoma de Cataluña, pero siempre al mismo tiempo que el Pabellón nacional y con el tamaño que se determina en el citado Real Decreto.
 - b) Podrá izar la bandera reconocida en el Estatuto de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, pero siempre al mismo tiempo que el pabellón nacional y con el tamaño que se determina en el citado Real Decreto.
 - c) Podrá izar cualquier bandera o enseña reconocida en un Estatuto de Autonomía, pero siempre al mismo tiempo que el pabellón nacional y con el tamaño que determina el citado Real Decreto.
 - d) Sólo podrá izar la bandera de España.

Balizamiento.

- 13 Los ritmos luminosos empleados en la marca cardinal Sur son:
- a) 3 centelleos muy rápidos o rápidos seguidos de un periodo de oscuridad.
 - b) 9 centelleos muy rápidos o rápidos seguidos de un periodo de oscuridad.
 - c) 6 centelleos muy rápidos o rápidos seguidos inmediatamente de un destello largo al que sigue un periodo de oscuridad.
 - d) Centelleante continuo, muy rápido o rápido.
- 14 Un Sistema de Adquisición de Datos Oceanográficos (SADO) será señalado con una marca:
- a) Especial.
 - b) De Peligro.
 - c) De Peligro Aislado.
 - d) De Peligro permanente.
- 15 Las marcas cardinales se usan para indicar:
- a) Un peligro aislado.
 - b) Que las aguas a su alrededor son navegables.
 - c) El sentido de navegación en un canal definiendo los lados de babor y estribor.
 - d) Que las aguas más profundas en la zona se encuentran en el cuadrante correspondiente al nombre de la marca.

- 16 Una marca de aguas navegables podrá tener forma:
- a) De castillete con una marca de tope de aspa.
 - b) Esférica con una marca de tope de aspa.
 - c) De castillete con una marca de tope de esférica.
 - d) De castillete con una marca de tope de aspa.
- 17 Las marcas laterales están asociadas:
- a) Al compás del buque, e indican al navegante dónde están las aguas navegables.
 - b) A las aguas someras, e indican que las aguas son navegables a su alrededor.
 - c) A zonas o configuraciones a las que se hace referencia en las publicaciones náuticas, y su objetivo principal no es señalar canales u obstrucciones.
 - d) A un sentido convencional del balizamiento, e indican los lados de babor y estribor de la derrota que debe seguirse.

Reglamento (RIPA).

- 18 La Regla 26 del RIPA determina que un buque dedicado a la pesca de arrastre cuando vaya con arrancada exhibirá:
- a) i) dos luces todo horizonte en línea vertical, verde la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; ii) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo; y iii) las luces de costado y una luz, de alcance.
 - b) i) dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca bicónica; ii) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 100 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo; y iii) las luces de costado y una luz, de alcance.
 - c) i) dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; ii) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo; y iii) las luces de costado y una luz, de alcance.
 - d) i) dos luces verdes todo horizonte en línea vertical, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; ii) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo; y iii) las luces de costado y una luz, de alcance.
- 19 La Regla 30 del RIPA determina que un buque varado, además de las luces y marcas de buque fondeado, exhibirá en el lugar más visible:
- a) Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical y tres bolas en línea vertical.
 - b) Tres luces rojas todo horizonte en línea vertical y dos bolas en línea vertical.
 - c) Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical y un cilindro.
 - d) Tres luces rojas todo horizonte en línea vertical y un cilindro.
- 20 En lo que respecta a la aplicación del RIPA, ¿en cuál de estas situaciones se considera que el buque NO "está dedicado a la pesca"?
- a) Largando una red por la popa.
 - b) Arrastrando una red.
 - c) Cobrando a bordo una red.
 - d) Arrastrando un curricán.

- 21 ¿Son de aplicación las Reglas del RIPA en un río que tenga comunicación con la mar?
- a) Las Reglas del RIPA se aplican en todo río que tenga comunicación con la mar.
 - b) Las Reglas del RIPA no se aplican en ningún caso en un río, a no ser que tengan calado suficiente para permitir el tránsito de buques mercantes de arqueo bruto mayor de 500.
 - c) Las Reglas del RIPA se aplican en aquellos ríos que sean navegables por los buques de navegación marítima.
 - d) Las únicas Reglas que se aplican en un río son las que dispone la Confederación Hidrográfica correspondiente.
- 22 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?
- a) Las señales de peligro del RIPA deben utilizarse o exhibirse juntas.
 - b) Las señales de peligro del RIPA deben utilizarse o exhibirse por separado.
 - c) Las señales de peligro del RIPA pueden utilizarse o exhibirse juntas o por separado.
 - d) El RIPA no indica cómo utilizar o exhibir las señales de peligro.
- 23 Nos encontramos en navegación, hace mucho frío en el exterior con lo que cerramos puertas y nos quedamos dentro del puente o cabina de mando escuchando música por unos auriculares. ¿Estamos actuando correctamente?
- a) No, la Regla 5 del RIPA prohíbe expresamente el uso de auriculares cuando se está ejerciendo la navegación.
 - b) No, conforme a la Regla 5 del RIPA debemos mantener en todo momento una eficaz vigilancia tanto visual como auditiva.
 - c) Sí, si tenemos conectado un radar u otra ayuda a la navegación visual que nos compense por la pérdida de vigilancia auditiva.
 - d) Depende de si estamos navegando en mar abierta o en aguas congestionadas.
- 24 En cuanto a los buques de guerra y buques navegando en convoy, el RIPA establece que no se impedirá que el Gobierno de cualquier Estado pueda aplicar reglas especiales respecto de utilizar:
- a) Luces, señales luminosas, marcas o señales de pito que sustituyan a aquellos dispuestos en el RIPA.
 - b) Luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales a aquellos dispuestos en el RIPA.
 - c) Reglas de rumbo y gobierno distintos a aquellos dispuestos en el RIPA en cualquier condición de visibilidad.
 - d) Reglas de rumbo y gobierno distintos a aquellos dispuestos en el RIPA en condiciones de visibilidad reducida.
- 25 Encontrándonos en navegación, observamos por nuestro costado de estribor, hacia proa del través, una embarcación que demora al 030°. Veinte minutos más tarde vemos que la demora apenas ha variado, estando al 030,5°. Según la Regla 7 del RIPA, ¿qué hemos de considerar?
- a) Que existe riesgo de abordaje.
 - b) Que las variaciones de demora son irrelevantes, las que importan son las variaciones de marcación.
 - c) Que debemos mantener nuestro rumbo y velocidad.
 - d) Que iremos cambiando el rumbo hacia babor repetidas veces pero con pocos grados cada vez.

- 26 Si nos vemos obligados a cruzar una vía de circulación dentro de un dispositivo de separación de tráfico, lo haremos:
- a) De forma perpendicular a la dirección general de la corriente del tráfico, en la medida de lo posible.
 - b) Con el menor ángulo posible en relación con la dirección general de la corriente del tráfico.
 - c) No está permitido en ningún caso cruzar una vía de circulación.
 - d) No está previsto, aunque avisaremos usando señales acústicas de nuestras intenciones.
- 27 Situación de visibilidad reducida. Hemos detectado un buque por el radar a proa del través y hemos determinado que se puede producir una situación de aproximación excesiva por lo que hemos decidido maniobrar con la suficiente antelación mediante un cambio de rumbo. ¿Qué es lo que habremos de evitar en la medida de lo posible?
- a) Un cambio de rumbo a babor, en el caso de que el otro buque esté siendo alcanzado.
 - b) Un cambio de rumbo a estribor, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado.
 - c) Un cambio de rumbo a babor, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado.
 - d) Un cambio de rumbo a estribor, en el caso de que el otro buque esté siendo alcanzado.

Maniobra y navegación.

- 28 ¿Cómo afecta a la eficacia del timón el efecto combinado hélice-timón con arrancada avante y máquina atrás?
- a) Disminuye.
 - b) Aumenta.
 - c) No influye en la eficacia del timón.
 - d) No puede darse simultáneamente la arrancada avante y la máquina atrás.
- 29 Las tres fases de la curva de evolución en marcha avante son:
- a) Arrancada, maniobra y variable.
 - b) Arrancada, variable y uniforme.
 - c) De maniobra, variable y constante.
 - d) De maniobra, variable y uniforme.

Emergencias en la mar.

- 30 La mejor medida para prevenir un abordaje es:
- a) La aplicación cabal del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.
 - b) Navegar siempre a un régimen moderado, no sobrepasando nunca los 6 nudos.
 - c) Navegar con todas las luces del barco encendidas.
 - d) Salir a navegar siempre con el mayor número de personas a bordo para tener mayor vigilancia y prevenir así un posible abordaje.
- 31 Para socalear el fuego:
- a) Pondremos un rumbo opuesto a la dirección del viento igualando su velocidad.
 - b) Pondremos un rumbo opuesto a la dirección del viento superando su velocidad.
 - c) Pondremos un rumbo en la dirección del viento superando su velocidad.
 - d) Pondremos un rumbo en la dirección del viento igualando su velocidad.

- 32 La gran utilidad de la Guía Sanitaria a Bordo (guía médica) es:
- a) El registro de las constantes vitales.
 - b) El cuadro con un sistema de coordenadas letra-número.
 - c) Su carácter eminentemente práctico, el sencillo lenguaje utilizado, y las aclaratorias ilustraciones.
 - d) La gran cantidad de fotos que contiene.

Meteorología

- 33 En la escala centígrada:
- a) La temperatura de 100° corresponde a la mezcla agua-vapor (punto de fusión del agua).
 - b) La temperatura de 100° corresponde a la mezcla agua-vapor (punto de ebullición del agua).
 - c) La temperatura de 0° corresponde a la mezcla hielo-agua (punto de fusión del agua).
 - d) La temperatura de -10° corresponde a la mezcla hielo-agua (punto de fusión del hielo).
- 34 ¿Cuál de estas afirmaciones NO es correcta?
- a) El viento real se mide cuando nuestra embarcación está parada.
 - b) El viento relativo es siempre de dirección opuesta a nuestro rumbo.
 - c) Dependiendo de la dirección del viento real, el viento relativo puede tener la misma dirección que nuestro rumbo.
 - d) El viento aparente se obtiene mediante la suma vectorial del viento real y el viento relativo.
- 35 Las líneas isobaras son:
- a) Líneas que unen los puntos de igual temperatura en un momento determinado.
 - b) Líneas que unen los puntos de presiones máximas en un momento determinado.
 - c) Líneas que unen los puntos de igual presión en un momento determinado.
 - d) Líneas que unen los puntos de temperaturas máximas en un momento determinado.
- 36 Durante la navegación podemos obtener información meteorológica:
- a) Por VHF, a través de los canales y a las horas establecidas, que podemos consultar en la web de salvamento marítimo.
 - b) Por VHF a través del canal 70, a las horas establecidas que podemos consultar en la web de salvamento marítimo.
 - c) Por VHF, a través del canal 16, diariamente a las 12.15 horas (horario UTC)
 - d) Por VHF, a través del canal 16, diariamente a las 8.30 horas (horario UTC)

Teoría de la navegación.

- 37 Señala cuál de las afirmaciones es INCORRECTA:
- a) Si el viento incide justo por la popa el abatimiento frenará nuestra embarcación.
 - b) A efectos de cálculos náuticos el abatimiento tomará signo positivo cuando el viento incida sobre la banda de babor.
 - c) A efectos de cálculos náuticos el abatimiento tomará signo negativo cuando el viento incida sobre la banda de estribor.
 - d) Si el viento incide justo por la proa el abatimiento es nulo.

- 38 ¿Cómo se define el meridiano del lugar?
- Es la línea que pasa perpendicular al Ecuador.
 - Es el círculo máximo que pasa por los polos y por la situación donde se encuentre el observador.
 - Es una línea paralela al ecuador que pasa por el observador.
 - Es el meridiano origen de las longitudes.
- 39 Si decimos que un faro se encuentra 35° grados abierto por la amura de estribor, lo que queremos decir es:
- Que si nuestro rumbo de aguja fuera 45° , la demora verdadera del faro sería 80° .
 - Que si nuestro rumbo de aguja fuera 35° , la demora de aguja sería 70° .
 - Que vamos navegando rumbo NE.
 - Que vamos navegando rumbo SE.
- 40 Señala cuál las siguientes fórmulas es correcta:
- $Dv = Da + Ct.$
 - $Dv = Da - Ct.$
 - $Da = Dv + Ct.$
 - $Da = Dv - D.$
- 41 ¿Cómo se define la declinación magnética?
- Es el coeficiente a aplicar debido a la interacción del magnetismo terrestre con las partes metálicas del buque.
 - Es el ángulo que forma el norte de aguja con el norte magnético.
 - Es el ángulo que forma la línea proa - popa con el norte magnético.
 - Es el ángulo que forma el norte verdadero con el norte magnético.

Carta de navegación.

- 42 A las HRB 1606 tomamos la demora de aguja del faro de Punta Almina= 23° y la demora de aguja del faro de Punta Europa= 34° . Hallar nuestra situación de estima a las HRB 1736 si la velocidad= $6,5$ nudos, el rumbo de aguja= 005° y la corrección total= $4^\circ(-)$.
- $l=36^\circ 05,2'N$ $L=005^\circ 14,6'W$.
 - $l=36^\circ 04'N$ $L=005^\circ 14,2'W$.
 - $l=36^\circ 05,8'N$ $L=005^\circ 15,1'W$.
 - $l=36^\circ 04,6'N$ $L=005^\circ 15,2'W$.
- 43 Hallar la sonda en el momento de la segunda pleamar el día 12 de abril de 2017 en Algeciras con una presión atmosférica de 998 mb y una sonda en la carta de 12,2 metros.
- 13,40 metros.
 - 13,05 metros.
 - 13,20 metros.
 - 13,35 metros.

- 44 Hallar nuestra situación verdadera si nos encontramos en la oposición de los faros de Punta de Gracia y Punta Malabata en el momento en el que la sonda marca 200 metros en las proximidades de la costa africana.
- a) $l=35^{\circ} 54,1'N$ $L=005^{\circ} 45,4'W$.
 - b) $l=35^{\circ} 53,6'N$ $L=005^{\circ} 46,2'W$.
 - c) $l=35^{\circ} 52,6'N$ $L=005^{\circ} 46'W$.
 - d) $l=35^{\circ} 53,3'N$ $L=005^{\circ} 45,8'W$.
- 45 Navegando en las inmediaciones de la costa española y estando situados en la intersección de la línea isobática de 100 metros con la demora de aguja del faro de Cabo Trafalgar cuyo valor es de 005° , hallar el rumbo de aguja para pasar a 5,4 millas del faro de Cabo Roche siendo el desvío de la aguja de $1,5^{\circ} E$ y la declinación magnética la indicada en la carta para el año en curso.
- a) 328° .
 - b) 327° .
 - c) 324° .
 - d) 322° .

27 de Agosto de 2016

ANUARIO

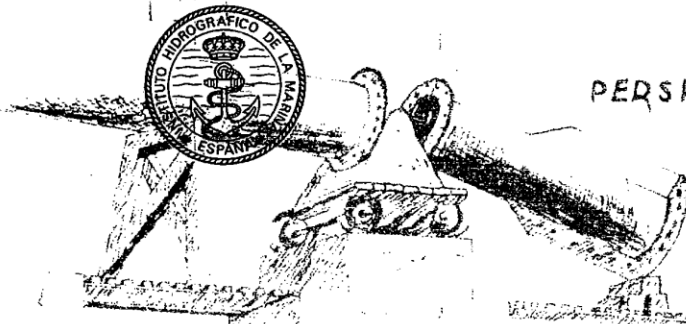
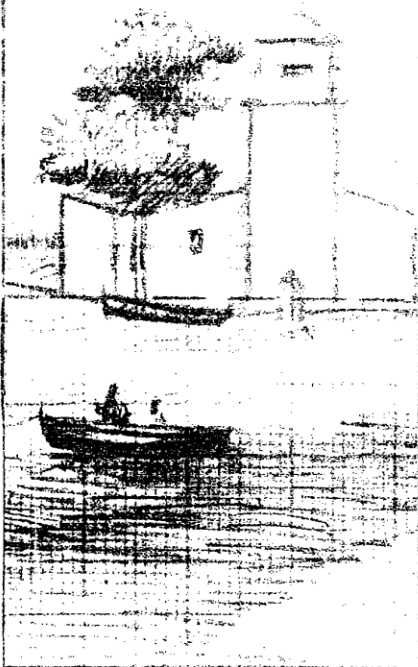
REGIA DE MAREAS DE LA RACHE

INSTALACION DE

DETALLE

MAREAS

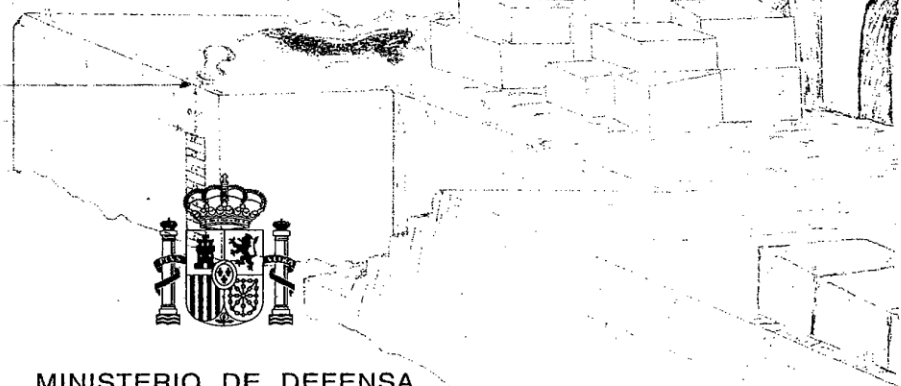
2017



PERSPECTIVA

REGIA DE MAREAS

4.08 sobre el
cerro hidrografico



Emplazamiento y referencia de la regia

en el muelle de Ferrerías

ENERO

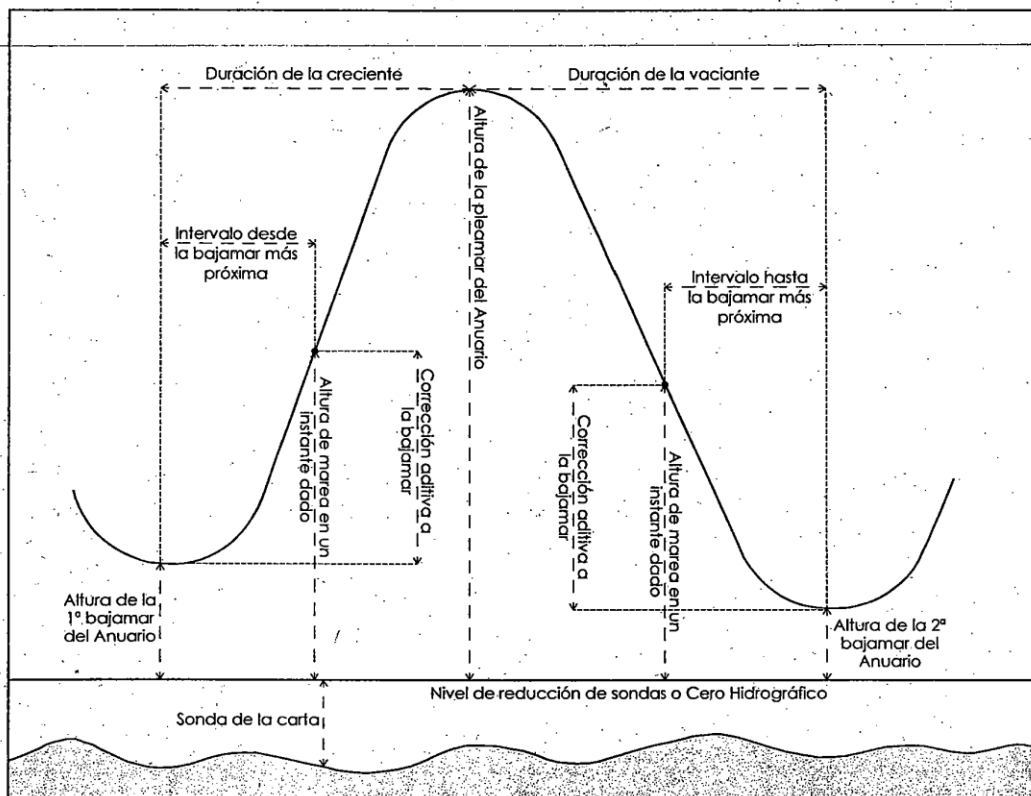
FEBRERO

MARZO

ABRIL

Día	Hora	Alt	Día	Hora	Alt	Día	Hora	Alt	Día	Hora	Alt	Día	Hora	Alt	Día	Hora	Alt						
1	03:54	0,97	16	04:51	0,99	1	04:58	0,99	16	05:38	0,90	1	03:54	1,06	16	04:25	0,97	1	05:03	1,03	16	04:51	0,88
D	09:25	0,22	L	10:15	0,18	X	10:30	0,19	J	11:05	0,26	X	09:29	0,11	J	09:55	0,19	S	10:39	0,17	D	10:35	0,28
	15:59	0,95		17:03	0,92		17:13	0,94		17:47	0,83		16:14	1,03		16:38	0,92		17:19	0,86			
	21:48	0,17		22:37	0,16		22:48	0,17		23:15	0,26		21:48	0,11		22:07	0,21		23:00	0,22		22:48	0,33
2	04:34	0,96	17	05:35	0,94	2	05:43	0,97	17	06:15	0,85	2	04:37	1,05	17	04:56	0,92	2	05:55	0,96	17	05:27	0,83
L	10:04	0,24	M	10:59	0,23	J	11:17	0,23	V	11:48	0,32	J	10:10	0,14	V	10:29	0,25	D	11:33	0,25	L	11:15	0,34
	16:40	0,92		17:45	0,86		18:03	0,90		18:28	0,77		16:59	0,99		17:11	0,87		18:32	0,91		18:04	0,82
	22:26	0,20		23:17	0,22		23:36	0,23		23:56	0,33		22:29	0,15		22:39	0,27		23:34	0,38			
3	05:17	0,95	18	06:19	0,89	3	06:34	0,94	18	06:59	0,80	3	05:22	1,01	18	05:29	0,87	3	00:00	0,30	18	06:13	0,79
M	10:48	0,27	X	11:46	0,29	V	12:13	0,27	●	12:41	0,38	V	10:56	0,19	S	11:06	0,31	●	06:55	0,89	M	11:15	0,38
	17:27	0,89		18:30	0,80		19:01	0,85		19:19	0,73		17:48	0,94		17:48	0,82		12:44	0,32		19:00	0,78
	23:09	0,24											23:15	0,22		23:16	0,33		19:38	0,86			
4	06:05	0,93	19	00:01	0,29	4	00:34	0,28	19	00:52	0,39	4	06:12	0,96	19	06:06	0,82	4	01:26	0,36	19	00:40	0,43
X	11:40	0,30	●	07:06	0,84	●	07:32	0,91	D	07:53	0,76	S	11:50	0,25	M	08:06	0,83	●	08:06	0,83	M	07:13	0,75
	18:20	0,86		12:41	0,35		13:23	0,31		14:00	0,42		18:45	0,88		11:50	0,37		14:33	0,35		13:29	0,41
				19:20	0,75		20:10	0,82		20:28	0,70					20:56	0,83		20:10	0,76			
5	00:01	0,28	20	00:54	0,35	5	01:50	0,33	20	02:24	0,43	5	00:12	0,29	20	00:04	0,39	5	03:11	0,37	20	02:16	0,44
●	06:59	0,91	V	07:58	0,80	D	08:39	0,89	L	09:03	0,75	●	07:10	0,91	●	06:54	0,77	X	09:31	0,82	J	08:50	0,74
	12:42	0,32		13:51	0,39		14:52	0,31		15:44	0,41		12:59	0,31		12:51	0,42		16:06	0,33		15:12	0,40
	19:23	0,84		20:21	0,71		21:28	0,81		21:52	0,71		19:52	0,83		19:36	0,74		22:18	0,84		21:27	0,78
6	01:06	0,31	21	02:07	0,39	6	03:19	0,34	21	04:00	0,42	6	01:31	0,35	21	01:21	0,45	6	04:27	0,33	21	03:39	0,40
V	08:00	0,91	S	09:00	0,78	L	09:54	0,89	M	10:20	0,76	L	08:20	0,86	M	08:00	0,74	J	10:51	0,84	V	09:54	0,78
	13:56	0,33		15:15	0,39		16:20	0,28		16:56	0,36		14:39	0,34		14:38	0,43		17:08	0,29		16:20	0,35
	20:35	0,83		21:34	0,71		22:47	0,84		23:07	0,75		21:11	0,81		20:56	0,73		23:26	0,89		22:36	0,83
7	02:23	0,33	22	03:31	0,40	7	04:36	0,30	22	05:03	0,37	7	03:12	0,36	22	03:12	0,45	7	05:21	0,27	22	04:37	0,33
S	09:06	0,92	D	10:05	0,79	M	11:08	0,92	X	11:24	0,81	M	09:41	0,85	X	09:25	0,74	V	11:53	0,89	S	11:03	0,84
	15:15	0,30		16:28	0,36		17:27	0,22		17:46	0,29		16:18	0,32		16:14	0,39		17:54	0,24		17:09	0,29
	21:51	0,85		22:45	0,74		23:55	0,89					22:35	0,83		22:20	0,76					23:30	0,90
8	03:40	0,31	23	04:39	0,38	8	05:38	0,24	23	00:02	0,81	8	04:35	0,33	23	04:28	0,40	8	00:19	0,94	23	05:23	0,25
D	10:15	0,95	L	11:05	0,81	X	12:12	0,96	J	05:49	0,31	X	11:02	0,87	S	10:44	0,78	S	06:04	0,22	D	11:57	0,92
	16:27	0,25		17:24	0,31		18:21	0,16		18:26	0,23		17:24	0,26		17:10	0,33		12:42	0,94		17:50	0,23
	23:03	0,89		23:43	0,79								23:45	0,89		23:24	0,82		18:31	0,20			
9	04:46	0,27	24	05:30	0,34	9	00:52	0,95	24	00:45	0,87	9	05:34	0,26	24	05:18	0,33	9	01:02	0,98	24	00:16	0,97
L	11:20	0,99	M	11:55	0,85	J	06:29	0,18	V	06:28	0,25	J	12:07	0,92	V	11:43	0,85	D	06:41	0,18	L	06:05	0,17
	17:29	0,19		18:08	0,26		13:07	1,00		12:56	0,92		18:13	0,20		17:52	0,27		13:23	0,98		12:44	0,99
							19:06	0,11		19:01	0,17					19:05	0,17		18:26	0,17			
10	00:05	0,94	25	00:30	0,84	10	01:40	1,00	25	01:23	0,93	10	00:39	0,95	25	00:11	0,88	10	01:41	1,01	25	00:59	1,04
M	05:43	0,21	X	06:13	0,29	V	07:14	0,13	S	07:04	0,19	V	06:20	0,20	S	05:59	0,26	L	07:16	0,15	M	06:46	0,10
	12:19	1,03		12:38	0,89		13:56	1,03		13:35	0,97		12:59	0,97		12:29	0,92		14:00	1,00		13:28	1,05
	18:23	0,13		18:47	0,20		19:47	0,07		19:33	0,13		18:54	0,15		18:29	0,20		19:37	0,15		19:07	0,12
11	01:00	1,00	26	01:10	0,89	11	02:25	1,03	26	02:00	0,98	11	01:25	1,00	26	00:52	0,96	11	02:17	1,03	26	01:42	1,09
X	06:35	0,16	J	06:50	0,24	●	07:55	0,10	●	07:38	0,14	S	07:01	0,15	D	06:36	0,18	●	07:49	0,14	●	07:27	0,06
	13:13	1,06		13:17	0,93	○	14:40	1,03	○	14:14	1,01	○	13:43	1,01	○	13:12	0,99	○	14:34	1,01	○	14:12	1,08
	19:11	0,08		19:22	0,16		20:24	0,06		20:04	0,10		19:30	0,12		19:02	0,15		20:07	0,15		19:46	0,30
12	01:50	1,04	27	01:47	0,93	12	03:07	1,04	27	02:37	1,03	12	02:06	1,03	27	01:31	1,02	12	02:50	1,02	27	02:26	1,12
○	07:22	0,12	V	07:25	0,20	D	08:34	0,10	L	08:14	0,11	○	07:38	0,12	X	07:13	0,12	X	08:22	0,14	X	08:09	0,04
	14:04	1,07		13:54	0,96		15:20	1,02		14:52	1,04		14:22	1,03		13:52	1,04		15:07	1,00		14:56	1,10
	19:56	0,06		19:55	0,13		21:00	0,07		20:36	0,08		20:03	0,10		19:36	0,11		20:37	0,16		20:28	0,08
13	02:38	1,06	28	02:23	0,96	13	03:46	1,03	28	03:15	1,05	13	02:44	1,04	28	02:10	1,07	13	03:21	1,00	28	03:11	1,12
V	08:08	0,10	●	07:59	0,17	L	09:12	0,11	M	08:50	0,09	L	08:13	0,11	●	07:50	0,08	J	08:55	0,16	V	08:52	0,05
	14:52	1,06		14:31	0,98		15:58	0,99		15:32	1,04		14:59	1,02		14:33	1,08		15:38	0,97		15:43	1,08
	20:38	0,05		20:26	0,11		21:33	0,09		21:11	0,08		20:35	0,10		20:11	0,08		21:08	0,19		21:11	0,10
14	03:23	1,05	29	03:00	0,99	14	04:24	1,00	29	03:58	1,01	14	03:20	1,03	29	02:50	1,10	14	03:50	0,97	29	03:58	1,09
S	08:51	0,11	D	08:34	0,15	M	09:49	0,15	X	09:38	0,09	M	08:47	0,12	X	08:29	0,06	V	09:27	0,19	S	09:38	0,09
	15:37	1,03		15:08	0,99		16:35	0,94		16:35	0,94		15:33	1,00		15:14	1,09		16:10	0,94		16:31	1,05
	21:19	0,07		20:58	0,10		22:06	0,14		22:06	0,14		21:05	0,12		20:48	0,08		21:39	0,23		21:58	0,15
15	04:08	1,03	30	03:37	1,00	15	05:01	0,95	30	04:28	0,95	15	03:53	1,01	30	03:32	1,11	15	04:20	0,93	30	04:48	1,02
D	09:33	0,18	L	09:10	0,15	X	10:26	0,20	X	10:26	0,20	X	09:21	0,15	J	09:09	0,07	S	10:00	0,24	D	10:27	0,15
	16:21	0,98		15:47	0,98		17:10	0,89		17:10	0,89		16:06	0,97		15:58	1,07		16:42	0,90		17:23	0,99
	21:58																						

FIGURA EXPLICATIVA DE LA TABLA



CORRECCIÓN POR PRESIÓN ATMOSFÉRICA

PRESIÓN ATMOSFÉRICA		CORRECCIÓN A LA ALTURA PREVISTA
En milímetros	En milibares	
722	963	+0,50
726	968	+0,45
730	973	+0,40
734	978	+0,35
738	983	+0,30
741	988	+0,25
745	993	+0,20
749	998	+0,15
752	1003	+0,10
756	1008	+0,05
760	1013	-
764	1018	-0,05
768	1023	-0,10
771	1028	-0,15
775	1033	-0,20
779	1038	-0,25

TABLA CONVERSIÓN UNIDADES LONGITUD

Cms	Pulgadas		Metros	Pies		Metros	Brazos	
	Cms	Pulgadas		Metros	Pies		Metros	Brazos
2,54	1	0,39	0,30	1	3,28	1,83	1	0,55
5,08	2	0,79	0,61	2	6,56	3,66	2	1,09
7,62	3	1,18	0,91	3	9,84	5,49	3	1,64
10,16	4	1,57	1,22	4	13,12	7,32	4	2,19
12,70	5	1,97	1,52	5	16,40	9,14	5	2,73
15,24	6	2,36	1,83	6	19,69	10,97	6	3,28
17,78	7	2,76	2,13	7	22,97	12,80	7	3,83
20,32	8	3,15	2,44	8	26,25	14,63	8	4,37
22,86	9	3,54	2,74	9	29,53	16,46	9	4,92
25,40	10	3,94	3,05	10	32,81	18,29	10	5,47
50,80	20	7,87	6,10	20	65,62	36,58	20	10,94
76,20	30	11,81	9,14	30	98,43	54,86	30	16,40
101,60	40	15,75	12,19	40	131,23	73,15	40	21,87
127,00	50	19,69	15,24	50	164,04	91,44	50	27,34
152,40	60	23,62	18,29	60	196,85	109,73	60	32,81
177,80	70	27,56	21,34	70	229,66	128,02	70	38,28
203,20	80	31,50	24,38	80	262,47	146,30	80	43,74
228,60	90	35,43	27,43	90	295,28	164,59	90	49,21
254,00	100	39,37	30,48	100	328,08	182,88	100	54,68



Náutica Baluma

PER

RESPUESTAS OFICIALES

Examen-01-Octubre-2017

Número Pregunta	Respuesta Correcta	Número Pregunta	Respuesta Correcta
1	a)	24	b)
2	a)	25	a)
3	d)	26	a)
4	b)	27	c)
5	a)	28	a)
6	b)	29	d)
7	a)	30	a)
8	d)	31	d)
9	d)	32	c)
10	c)	33	b)
11	b)	34	c)
12	d)	35	c)
13	c)	36	a)
14	a)	37	a)
15	d)	38	b)
16	c)	39	b)
17	d)	40	a)
18	a)	41	d)
19	a)	42	a)
20	d)	43	d)
21	c)	44	d)
22	c)	45	c)
23	b)		

Preguntas 13 a 17 BALIZAMIENTO máximo 2 Fallos

Preguntas 18 a 27 RIPA máximo 5 Fallos

Preguntas 42 a 45 EJERCICIOS CARTA máximo 2 Fallos