Examen ABRIL 2019

EXAMEN DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO
Código de Test 05

Nomenclatura náutica.

1 ¿Cómo se denomina la corona con muescas donde se acoplan los eslabones de la cadena para ser arrastrada al girar?

a) Molinete.

b) Barbotén.

c) Embrague.

d) Cabirón.

2 La cinta longitudinal que une la cubierta al casco se denomina:

a) Borda.

b) Regala.

c) Roda.

d) Candelero.

3 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones sobre la pala del timón es correcta?

a) Está constituida por un plano vertical que puede pivotar a fin de desviar el flujo del agua bajo el casco para cambiar la dirección de la embarcación.

b) Está constituida por un plano horizontal que puede pivotar a fin de desviar el flujo del agua bajo el casco para cambiar la dirección de la embarcación.

c) Se situa a proa de la hélice para orientar el flujo de agua que le llega a ésta y así cambiar la dirección de la embarcación.

d) Es fija.

4 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es cierta si nos referimos a una hélice levógira?

a) El número de palas que tiene unidas al núcleo siempre es impar.

b) En sentido marcha atrás la hélice gira en el sentido contrario a las agujas del reloj.

c) En sentido marcha avante la hélice gira en el sentido contrario a las agujas del reloj.

d) El capacete es plano para evitar cavitaciones en las palas.

Elementos de amarre y fondeo.

5 ¿Qué es un noray?

a) Es un elemento fijo con la extremidad superior curvada situado en el buque donde se hacen firmes los cabos de amarre.

b) Es un elemento fijo con la extremidad superior curvada situado en el buque o en el cantil del muelle donde se hacen firmes los cabos de amarre.

c) Es un elemento fijo con la extremidad superior curvada situado en el cantil del muelle donde se hacen firmes los cabos de amarre.

d) Es una pieza con forma de T que sirva para afirmar los cabos de amarre en el muelle.

6 En la maniobra de fondeo a la gira con un ancla, ¿qué paso de la maniobra NO es correcto?

a) Preparar el ancla, dejándola colgada a la pendura, sujeta sobre el embrague.

b) Dirigirse al punto de fondeo, proa al viento y con poca arrancada.

c) Controlar, con el embrague, la velocidad de salida de la cadena. Mientras vamos filando cadena la embarcación se irá desplazando hacia proa.

d) Activar alarmas de garreo y tomar referencias a tierra.

Seguridad.

7 ¿Cuál de las siguientes acciones NO se debe adoptar navegando en aguas someras?

a) Reducir la velocidad, tanto más cuanto menos profundo sea el fondo.

b) Siempre que sea posible, localizar un veril de seguridad que no podamos superar.

c) Aumentar la velocidad evitando así posibles encallamientos, aprovechando el empuje de la embarcación.

d) Se procederá a la activación del profundímetro o la sonda.

8 ¿Cuál de las siguientes maniobras de búsqueda se emplea cuando el náufrago no está a la vista?

a) Método Boutakow.

b) Maniobra de Heimlich.

c) Exploración en espiral cuadrada.

d) Maniobra de Anderson.

9 Para evitar un excesivo balance, deberemos como norma general:

a) Aumentar la velocidad.

b) Modificar el rumbo.

c) Disminuir la velocidad.

d) Mantener rumbo constante.

10 Señale qué medida NO sería necesaria tomar a bordo con mal tiempo:

a) Mantener cerrados los grifos de fondo y cualquier conducto bajo la línea de flotación que no sean necesarios para la navegación.

b) Aumentar si es posible el calado para incrementar la estabilidad.

c) Proceder al sellado de los imbornales.

d) Tratar de evitar la existencia de tanques medio llenos.

Legislación.

11 Las embarcaciones deportivas en el interior de los puertos y sus canales de acceso:

a) Navegarán a una velocidad de seguridad que según la Regla 6 del COLREG se estima en 3 nudos.

b) Evitarán interferir el tráfico normal de los mismos, no debiendo en ningún caso dar ocasión a que los buques que se encuentren navegando se vean obligados a maniobrarles.

c) Tendrán prohibido navegar por el interior de los puertos.

d) Sólo estarán obligadas a navegar a velocidades que no formen olas que puedan producir situaciones peligrosas para embarcaciones de pequeño porte.

12 En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño, que ocupa una franja de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa:

a) No se puede fondear.

b) Se puede fondear, pero no se puede navegar.

c) Se puede navegar a una velocidad no superior a tres nudos.

d) No hay limitaciones, siempre que se adopten las precauciones necesarias para evitar riesgo a la seguridad de la vida humana en la mar.

Balizamiento.

13 La Marca Cardinal Este tiene:

a) Dos conos superpuestos con los vértices hacia arriba y una banda negra encima de banda amarilla.

b) Dos conos superpuestos opuestos por sus vértices y una banda negra entre dos bandas amarillas.

c) Dos conos superpuestos con los vértices hacia abajo y una banda negra debajo de banda amarilla.

d) Dos conos negros superpuestos opuestos por sus bases y es negra con una banda ancha horizontal amarilla.

14 Las Marcas de Peligro Aislado son:

a) Rojas con una o varias bandas anchas horizontales verdes.

b) Marcas colocadas o fondeadas sobre un peligro a cuyo alrededor las aguas son navegables.

c) Marcas colocadas o fondeadas sobre aguas navegables a cuyo alrededor existe un peligro.

d) Negras con una o varias bandas anchas horizontales verdes.

15 La marca de tope de las Marcas de Aguas Navegables será:

a) Si tiene, una esfera roja.

b) Dos esferas negras superpuestas.

c) Si tiene, una esfera negra.

d) Dos esferas rojas superpuestas.

16 Las boyas que indican vertederos tienen forma:

a) Esférica, también de castillete o espeque con una marca de tope esférica.

b) De libre elección, pero sin que pueda prestarse a confusión con las marcas laterales; son preferibles las formas de castillete o espeque.

c) De castillete o espeque.

d) De libre elección, pero que no se preste a confusión con las marcas para ayuda a la navegación.

17 La marca de tope de las Marcas de Peligro aislado la forman:

a) Dos esferas negras superpuestas.

b) Dos esferas rojas superpuestas.

c) Dos conos unidos por sus vértices.

d) Dos conos negros unidos por sus vértices.

Reglamento (RIPA).

18 Según la Regla 27.b del RIPA, los buques que tengan su capacidad de maniobra restringida, salvo aquellos dedicados a operaciones de limpieza de minas, entre las luces prescritas exhibirán:

a) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán rojas y la luz central será blanca.

b) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán blancas y la luz central será roja.

c) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán blancas y la luz central será verde.

d) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán verdes y la luz central será blanca.

19 Según la Regla 21.d del RIPA, la luz de remolque es:

a) Amarilla de las mismas características que la «luz de alcance».

b) Blanca de las mismas características que la «luz de alcance».

c) Amarilla de las mismas características que la «luz de tope».

d) Blanca de las mismas características que la «luz de tope».

20 Según se establece en la regla 10 del RIPA, ¿puede un buque de vela utilizar un dispositivo de separación de tráfico?

a) Queda terminantemente prohibido que un buque de vela utilice un dispositivo de separación de tráfico.

b) Sí, pero no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.

c) Sí, pero estarán obligados a navegar por los extremos exteriores de las vías de circulación.

d) Sí y estarán exentos del cumplimiento de esta regla (R.10. Dispositivos de separación de tráfico).

21 Según establece la regla 14 del RIPA, en relación a dos buques que se encuentren en situación "de vuelta encontrada", ¿cúal de las siguientes afirmaciones es la correcta?

a) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.

b) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación, supondrá que existe y parará máquinas para obligar al otro buque a maniobrar.

c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación, supondrá que existe, reducirá máquina y caerá siempre a babor.

d) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a la banda contraria a la que caiga el otro.

22 Segun el Anexo IV del RIPA,si un windsurfista de pie sobre la tabla, sube y baja lentamente sus brazos extendidos lateralmente:

a) Está desentumeciendo sus músculos para evitar calambres.

b) Indica su presencia para que no le abordemos.

c) Pide que le remolquemos.

d) Está en peligro y solicita ayuda.

23 De acuerdo con la Regla 23.c del RIPA, cuando los aerodeslizadores despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, entre las luces prescritas se establece:

a) Una luz roja en todo un arco del horizonte de 225 grados.

b) Una luz amarilla en todo un arco del horizonte de 225 grados.

c) Una luz amarilla de las mismas características que la luz de alcance.

d) Una luz roja centelleante todo horizonte.

24 Según la regla 35 del RIPA, en situaciones de visibilidad reducida, ¿qué buques emiten una señal consistente en dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de dos segundos entre ambas?

a) De propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada.

b) Con capacidad de maniobra restringida.

c) De vela, dedicados a la pesca.

d) De propulsión mecánica con arrancada.

25 De acuerdo con la Regla 35.h del RIPA, entre las señales acústicas prescritas a un buque varado en las proximidades o dentro de una zona de visibilidad reducida, se incluyen:

a) Tres golpes de campana claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana.

b) Cuatro golpes de campana claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana.

c) Tres golpes de gong claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana.

d) Cuatro golpes de gong claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana.

26 Según la regla 15 del RIPA, ¿cómo deben actuar dos buques que se encuentren en situación de cruce con riesgo de abordaje?

a) El buque que tenga al otro por su costado de babor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa.

b) El buque que tenga al otro por su costado de babor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y siempre que pueda, le cortará la proa para que quede libre lo antes posible.

c) El buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa.

d) El buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y le cortará la proa para que quede libre lo antes posible.

27 Según el Anexo IV del RIPA, en relación a un buque que necesita ayuda, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA?

a) Emitirá una alerta de socorro mediante una llamada selectiva digital en el canal 16 de ondas métricas.

b) Emitirá una señal consistente en la palabra "MAYDAY" por el VHF.

c) Emitirá una alerta de socorro buque-costera a través de la estación terrena de buque de Inmarsat.

d) Utilizará una marca colorante del agua.

Maniobra y navegación.

28 Si se amarra una embarcación de costado al muelle, ¿cual de los siguientes cabos se da por el costado opuesto al muelle, y es muy útil para ayudar a desatracar?

a) Codera.

b) Largo.

c) Través.

d) Spring.

29 ¿Cuáles son, por orden cronológico, las fases de la curva de evolución en marcha avante?

a) Fase de maniobra, variable y uniforme.

b) Fase de posicionamiento, de curvatura y final.

c) Fase de avance, de traslado y final.

d) Fase de posicionamiento, creciente y homogénea.

Emergencias en la mar.

30 La PRIMERA medida a tomar para salir de la embarrancada es:

a) El cierre de las puertas estancas.

b) Evaluar los daños, se reconoce interiormente el casco, localizando las posibles vías de agua que se hayan producido.

c) Calcular las horas de las mareas y determinar la exacta situación del buque varado.

d) Aplicar fuerza a la embarcación en sentido perpendicular a la costa hacia la mar.

31 Inmediatamente después del abordaje:

a) Se intentará separar los dos barcos si han quedado unidos.

b) Se notificará a la compañía aseguradora lo sucedido.

c) Se dará parte a la Autoridad Marítima (Protesta de Mar), dentro de las 12 horas siguientes a la llegada a puerto.

d) Haremos un reconocimiento intentando localizar averías, vías de agua, viendo si hay inundación y cómo varía el nivel de agua embarcada.

32 Los incendios que implican líquidos inflamables o sólidos licuables como el petróleo, la gasolina, aceites, pintura, algunas ceras y plásticos, se clasifican como:

a) Clase A.

b) Clase B.

c) Clase C.

d) Clase F.

Meteorología

33 En una borrasca:

a) El aire gira en el sentido de las agujas del reloj en el Hemisferio Norte.

b) El aire gira en el sentido contrario a las agujas del reloj en el Hemisferio Norte.

c) El aire gira en el sentido contrario a las agujas del reloj en el Hemisferio Sur.

d) La dirección del viento forma un ángulo de entre 10º y 30º con respecto a las isobaras, alejándose del centro.

34 El terral se origina:

a) Durante el día debido a la diferencia de temperaturas.

b) Durante la noche debido a la diferencia de temperaturas.

c) Durante la noche debido a la diferencia de concentraciones salinas entre la tierra y el mar.

d) Únicamente durante los días muy cálidos en las primeras horas del día.

35 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones relativas a la temperatura es VERDADERA?

a) La escala centígrada mide la temperatura en centígrados, la escala Celsius en grados.

b) La temperatura en un termómetro de mercurio se mide por comparación con la dilatación del mercurio.

c) En la escala centígrada el punto de fusión del hielo es la temperatura más baja que se puede medir.

d) La temperatura del vapor de agua es siempre la máxima de la escala centígrada, 100 °C.

36 Refrescar es:

a) La disminución repentina y momentánea de la fuerza del viento para continuar posteriormente con mayor fuerza.

b) Cuando el viento para bruscamente.

c) Cuando aumenta la fuerza del viento.

d) Cuando disminuye la fuerza del viento.

Teoría de la navegación.

37 El abatimiento es el desvío de la embarcación respecto al rumbo verdadero debido a:

a) La acción del viento sobre la obra muerta.

b) La acción del viento sobre la obra viva.

c) La acción de la corriente sobre la obra muerta.

d) La acción de la corriente sobre la obra viva.

38 En la tablilla de desvíos figuran:

a) Los rumbos verdaderos y su corrección total de 15 en 15 grados.

b) El rumbo de aguja y el desvío.

c) El rumbo magnético y el desvío de 5 en 5 grados en el formato oficial.

d) Sólo los desvíos a aplicar.

39 La hora que marca el reloj de a bordo se llama:

a) Hora del buque.

b) Hora oficial.

c) Hora legal.

d) Hora del reloj de bitácora.

40 En cada lugar de la Tierra el meridiano magnético está separado un cierto ángulo del meridiano verdadero o geográfico. Dicho ángulo se llama declinación magnética y se considera:

a) Siempre positivo.

b) Siempre negativo.

c) Positivo cuando el Norte magnético queda a la derecha del Norte verdadero y negativo en caso contrario.

d) Positivo cuando el Norte magnético queda a la izquierda del Norte verdadero y negativo en caso contrario.

41 En relación a la carta Mercator que característica es FALSA:

a) Los meridianos son líneas rectas igualmente espaciadas.

b) Los paralelos son líneas rectas igualmente espaciadas.

c) Los rumbos verdaderos pueden trazarse con líneas rectas.

d) Se emplea para la navegación marítima.

Carta de navegación.

42 Hallándonos en la oposición entre el faro de Isla Tarifa y el faro de Punta Malabata, calcule la corrección total sabiendo que la demora de aguja al faro de Isla Tarifa es 030º.

a) 4º(+).

b) 2º(+).

c) 4º(-).

d) 2º(-).

43 Hallar nuestra situación verdadera si estando situados en la enfilación del faro de Cabo Roche y el faro de Cabo Trafalgar y navegando al rumbo verdadero 120º, observamos el faro de Punta de Gracia por nuestro través.

a) l=35º 59,8´N L=005º 52,5´W.

b) l=36º 00,3´N L=005º 52,1´W.

c) l=36º 00,3´N L=005º 52,5´W.

d) l=35º 59,8´N L=005º 52,7´W.

44 Estando situados en la luz roja del Puerto de Ceuta, ponemos rumbo para pasar a 5,2 millas del faro de Punta Europa, dejándolo a poniente. Hallar el rumbo de aguja si el desvío es 1,5º E y la declinación magnética es la de la carta para el año 2008.

a) Rºa= 018º.

b) Rºa=015º.

c) Rºa= 017º.

d) Rºa= 019º.

45 Estando en situación 35°50´N 006°10´W a las 1200 HRB, con rumbo verdadero al faro del Cabo Espartel, hállese el rumbo de aguja y HRB de llegada sabiendo que la corrección total es 4°(+) y la velocidad 10 nudos.

a) Rumbo de aguja: 100°; HRB: 1330.

b) Rumbo de aguja: 098°; HRB: 1313.

c) Rumbo de aguja: 087°; HRB: 1230.

d) Rumbo de aguja: 278°; HRB: 1313.

Náutica Baluma

RESPUESTAS EXÁMEN PER 05 ABRIL 2019

Nº PREGUNTA	RESPUESTA
1	B
2	TODAS
3	A
4	C
5	C
6	C
7	C
8	C
9	B
10	C
11	B
12	C
13	D
14	B
15	A
16	D
17	A
18	A
19	A
20	B
21	A
22	D
23	TODAS

Nº PREGUNTA	RESPUESTA
24	A
25	A
26	C
27	A
28	A
29	A
30	A
31	D
32	B
33	B
34	B
35	B
36	C
37	A
38	B
39	D
40	C
41	B
42	B
43	B
44	C
45	B

Preguntas de la 13 a la 17 Balizamiento máximo 2 FALLOS

Preguntas de la 18 a la 27 RIPA máximo 5 FALLOS

Preguntas de la 41 a la 45 EJERCICIOS CARTA máximo 2 FALLOS