

PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO (PER) EXAMEN TIPO A

El examen consta de **45 preguntas** tipo test, siendo su **duración máxima de 1 hora y 30 minutos**.
Los

aspirantes deberán **contestar correctamente un mínimo de 32 preguntas** de las 45 formuladas, no permitiéndose superar un número máximo de errores en las siguientes materias:

- Balizamiento (preguntas de la 13 a la 17), **máximo 2 errores**.
- Convenio Internacional para prevenir los abordajes (preguntas de la 18 a la 27), **máximo 5 errores**.
- Carta de navegación (preguntas de la 42 a la 45), **máximo 2 errores**.

Una respuesta errónea **NO** invalida una correcta.

1º ¿Cómo se llama la parte del casco comprendida entre la quilla y la línea de flotación?:

- a) Obra muerta.
- b) óarena.
- c) Calado.
- d) Crujía.

2º ¿Cómo se llaman los refuerzos transversales sobre los que se apoya la cubierta?:

- a) Lumbreras.
- b) Candeleros.
- c) Mamparos.
- d) Baos.

3º ¿Cuántas uñas tiene un rezón? :

- a) Una.
- b) Dos.
- c) Tres.
- d) Cuatro.

4º ¿Qué nombre recibe la parte alta del costado de una embarcación?:

- a) Cubierta.
- b) Regala.
- c) Roda.
- d) Codaste.



5º ¿Cómo se llama la pieza que afirmada a la cubierta del buque sirve para amarrar cabos?:

- a) Noray
- b) Bitá.
- c) Muerto.
- d) Bichero.

6º Sirve para encapillar un cabo a un noray:

- a) Un rezón.
- b) Un chicote.
- c) Una gaza.
- d) Un orinque.

7º ¿Qué es el movimiento de cabezada?:

- a) La oscilación que sufre un barco sobre su eje vertical producido al cambiar de rumbo.
- b) La oscilación que sufre un barco sobre su eje transversal producido generalmente al recibir las olas por proa.
- c) La oscilación que sufre un barco sobre su eje longitudinal producido generalmente al recibir las olas por un costado.
- d) La variación que sufre un barco de su eje longitudinal producido generalmente al cargar pesos a bordo.

8º ¿Qué es capear un temporal?:

- a) Es mantener el barco navegando avante con la proa en dirección de la mar y a una mínima velocidad para poder maniobrar las olas.
- b) Es mantener el barco navegando atrás con la popa en dirección de la mar y a una mínima velocidad para poder maniobrar las olas.
- c) Es mantener el barco navegando a favor del mar y viento con la máxima velocidad para evitar que las olas nos adelanten.
- d) Es mantener el barco navegando en contra del mar y viento a una velocidad moderada para poder maniobrar las olas.

9º ¿Cómo evitaré el riesgo que supone tener costa a sotavento?:

- a) Dándole un resguardo adecuado.
- b) Procurar cambiar de rumbo a estribor hasta tener la costa a barlovento.
- c) Procurar cambiar de rumbo a babor hasta tener la costa a barlovento.
- d) Aumentando al máximo la velocidad del barco.

10º Hombre al agua, ¿qué medidas hay que tomar en caso de hipotermia? :

- a) Darle de beber coñac o brandi para que se entone.
- b) Darle de comer de manera abundante.
- c) Llevarle a un lugar sin corrientes de aire, quitarle la ropa húmeda, ponerle ropa seca y procurar cubrirle la cabeza.
- d) Las respuestas a, b, y c son complementarias, se procurará tomar todas esas medidas de manera prioritaria.



11° ¿Cuándo navegando cerca de una costa rocosa se detecte una pequeña boya con la bandera Alfa?:

- a) Le dará un resguardo de 25 metros como mínimo.
- b) Únicamente le dará un resguardo de 5 metros.
- c) Me marca un palangre, por lo que le dará un margen suficiente para no liarme con él.
- d) Me marca la presencia de un buque hundido recientemente, por lo que evitaremos cruzar por encima.

12° Si estamos navegando en el mar en condiciones de prestar ayuda y recibimos una información indicándonos que hay inmigrantes que se han caído de una patera y se encuentran en peligro.

- a) Esperaremos a que acuda Salvamento Marítimo.
- b) Estamos obligados a acudir a toda máquina en su auxilio
- c) Esperaremos que acuda la Guardia Civil del Mar.
- d) Es responsabilidad del Servicio Radio Médico.

13° La marca de tope de una baliza de peligro aislado es:

- a) Dos conos superpuestos con los vértices hacia abajo.
- b) Dos esferas negras superpuestas.
- c) Dos conos superpuestos con los vértices hacia arriba.
- d) Un aspa amarilla.

14° Una baliza que emite una luz blanca haciendo tres destellos rápidos cada cinco segundos nos indica:

- a) Aguas navegables por estribor de la luz.
- b) Marca cardinal este.
- c) Aguas navegables por babor de la luz.
- d) Marca cardinal oeste.

15° Si navegando por el Mediterráneo observamos una baliza que emite un grupo de dos más un destello verde se trata de:

- a) Marca de peligro aislado.
- b) Marca de canal principal a babor.
- c) Marca de canal principal a estribor.
- d) Marca de babor.

16° Una baliza esférica con franjas verticales rojas y blancas se trata de:

- a) Una marca de aguas navegables.
- b) Una marca de peligro aislado.
- c) Una marca especial.
- d) Una marca de canal principal a estribor.

17° ¿Cómo es la marca de tope de una baliza lateral de babor?:

- a) Un cono verde con el vértice hacia arriba.
- b) Un cono rojo con el vértice hacia arriba.
- c) Un cono rojo con el vértice hacia abajo.
- d) Un cilindro rojo.



18° Un barco de vela de 11 metros de eslora, ¿qué equipo de señales acústicas tendrá que llevar?

- a) Un pito.
- b) No tiene que llevar ningún equipo de señales acústicas.
- c) Un pito y una campana.
- d) Cualquier medio capaz de hacer señales acústicas eficaces.

19° Un buque de vela en navegación, se mantendrá apartado de la derrota de un buque dedicado a la pesca:

- a) En ningún caso.
- b) Siempre que ambos buques se encuentren a la vista el uno del otro.
- c) Siempre, incluso con niebla cerrada.
- d) Sólo de día.

20° ¿Si se encuentra alcanzando un buque de vela a un buque de propulsión mecánica con riesgo de abordaje, estando ambos buques a la vista el uno del otro, el buque obligado a mantenerse apartado de la derrota del otro es?

- a) El buque de vela.
- b) El buque de propulsión mecánica.
- c) Ambos buques maniobrarán para facilitar la maniobra.
- d) Gobernará el de menor eslora.

21° Un buque que exhibe tres bolas negras en línea vertical se trata de:

- a) Un buque sin gobierno.
- b) Un buque fondeado.
- c) Un buque varado.
- d) Un buque dedicado a la pesca.

22° Salvo en el caso que comprobemos que no existe riesgo de abordaje, ¿Qué deberemos hacer si oímos a proa de nuestro través la sirena de niebla de otro buque?:

- a) Caer con toda la caña a babor.
- b) Caer con toda la caña a estribor.
- c) Reduciremos nuestra velocidad hasta la mínima de gobierno, suprimiendo en caso necesario toda la arrancada.
- d) Emitiremos cinco pitadas cortas y rápidas.

23° Dentro de una zona de visibilidad reducida los buques dedicados a la pesca emitirán:

- a) Una pitada larga a intervalos que no excedan de dos minutos.
- b) Dos pitadas largas consecutivas a intervalos que no excedan de dos minutos.
- c) Tres pitadas consecutivas, a saber, dos largas seguidas por una corta a intervalos que no excedan de dos minutos.
- d) Tres pitadas consecutivas, a saber, una larga seguida por dos cortas a intervalos que no excedan de dos minutos.



24° Un buque que exhibe dos luces todo horizonte en la misma vertical, verde la superior y blanca la inferior, se trata de:

- a) Una embarcación de práctico.
- b) Un buque de pesca de arrastre.
- c) Un buque de pesca de no arrastre.
- d) Un buque con capacidad de maniobra restringida.

25° Cuando dos buques de vela se aproximen uno al otro con riesgo de abordaje cuando cada uno de ellos reciba el viento por bandas contrarias:

- a) El que reciba el viento por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro.
- b) El que reciba el viento por estribor se mantendrá apartado de la derrota del otro.
- c) El buque que esté a barlovento se mantendrá apartado de la derrota del otro.
- d) El buque que esté a sotavento se mantendrá apartado de la derrota del otro.

26° Un buque que navegue a vela, cuando sea también propulsado mecánicamente, deberá exhibir a proa, en el lugar más visible:

- a) Una marca cónica con el vértice hacia arriba.
- b) Una marca cónica con el vértice hacia abajo.
- c) Una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro.
- d) Una marca consistente en dos bolas en línea vertical.

27° Un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a siete metros cuya velocidad máxima sea de siete nudos :

- a) Deberá exhibir una luz blanca todo horizonte y luces de costado.
- b) Podrá exhibir una luz blanca todo horizonte y si es posible, exhibirá también luces de costado.
- c) Podrá exhibir una luz de alcance y luces de costado.
- d) Deberá tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca

28° En caso de atracar estribor al muelle con el viento por la proa. ¿Qué cabo se debe dar primero?

- a) El largo de popa.
- b) El largo de proa.
- c) El spring de popa.
- d) Un través a proa del buque.

29° ¿Cuáles son por orden las fases de la curva de evolución?:

- a) Variable, uniforme y de maniobra.
- b) Uniforme, variable y de maniobra.
- c) De maniobra, variable y uniforme.
- d) De maniobra, uniforme y variable.



30° Como actuar si un tripulante tiene una hemorragia nasal:

- a) Tumbarle de cubito supino y taponarle la hemorragia.
- b) Tumbarle de cubito prono y taponarle la hemorragia.
- c) Ponerle en posición lateral de seguridad y esperar a que cese la hemorragia.
- d) Podemos sentarle indicándole que baje la cabeza y taponarle la hemorragia.

31° Si descubrimos una vía de agua en el casco después de una colisión
¿Cómo reduciremos la entrada de esta?:

- a) Cerrando los grifos de fondo.
- b) Apretando las abrazaderas.
- c) Taponando con espiches y colchonetas.
- d) Aumentando la velocidad cuando la vía de agua este por proa.

32° ¿Por qué combustibles están producidos los incendios de Clase A?

- a) Grasas
- b) Sólidos.
- c) Líquidos.
- d) Gaseosos.

33° ¿Cómo es la trayectoria habitual de las borrascas en el hemisferio norte?:

- a) Hacia el norte.
- b) Hacia el sur.
- c) Hacia el oeste.
- d) Hacia el este.

34° Las líneas isobaras indican:

- a) La presión.
- b) La temperatura.
- c) La dirección del viento.
- d) La fuerza del viento.

35° ¿La escala Beaufort sirve para?:

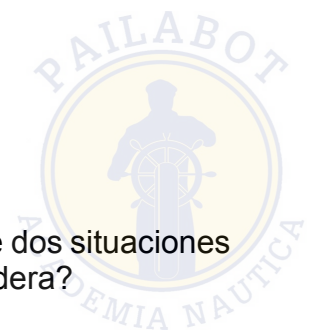
- a) Expresar la fuerza o intensidad del viento.
- b) Definir el estado de la mar.
- c) Calcular la temperatura del agua.
- d) Calcular la intensidad de la corriente.

36° Un viento refresca cuándo :

- a) Cambia de dirección.
- b) Aumenta su intensidad.
- c) Se vuelve más húmedo.
- d) Se vuelve más frío.

37° Un minuto considerado como unidad de medida a cuantos metros equivale:

- a) 100 metros.
- b) 1000 metros.
- c) 1852 metros.
- d) 60 metros.



38° Si coincide la velocidad que marca la corredera con la calculada entre dos situaciones observadas en un tiempo determinado ¿Cuál es el coeficiente de la corredera?

- a) cero.
- b) uno.
- c) diez
- d) once

39° Si navegando al rumbo verdadero 200° y tomamos demora verdadera 210° ¿Cómo se llama el ángulo de 10° que hay de diferencia entre ambas?

- a) Demora.
- b) Declinación.
- c) Declive.
- d) Marcación.

40° El ángulo que forma el norte verdadero y el norte magnético se llama:

- a) Declinación magnética.
- b) Desvió de la aguja.
- c) Corrección total.
- d) Corrección local.

41° El rumbo de aguja es el ángulo que forma la proa de la embarcación con:

- a) El norte de aguja.
- b) El norte magnético.
- c) El norte verdadero.
- d) El norte geográfico

42° Saliendo por la bocana del puerto de Algeciras con un velero el día 1 de Diciembre de 2017 a la HRB 0730.

Tras realizar diversas maniobras de cambio de rumbo y velocidad, estabilizamos nuestra velocidad a 10 nudos.

A la HRB 0736 nos situamos tomando la distancia de 4.9 millas a Punta Carnero y 3.9 millas a Punta Europa.

Situados calcular el rumbo verdadero necesario para dejar a 0.8 millas por estribor la cardinal este Q (3)10s4M

- a) Rv=272
- b) Rv=175
- c) Rv=325
- d) Rv=309



43° El día 1 de Diciembre de 2017 navegamos con una velocidad de máquinas de 6 nudos con un rumbo de aguja $R_a = 010^\circ$ desvió de la aguja para este rumbo $= -2,5$. A la HRB 2316 nos situamos al este verdadero de Ras El Aswad (Cabo Negro) con una sonda de 100 m.

¿Cuál será la situación de estima a la HRB 0046 del día 2 de diciembre?

- a) $I=35^\circ 50,2'N$ $L=005^\circ 11,6'W$
- b) $I=35^\circ 49,8'N$ $L=005^\circ 12,4'E$
- c) $I=35^\circ 49,8'N$ $L=005^\circ 12,4'W$
- d) $I=35^\circ 51,6'N$ $L=005^\circ 11,4'W$

44° El día 1 de Diciembre de 2017 A Hrb 0700 nos situados en $I=36^\circ 00,0'N$ $L=006^\circ 10,0'W$ seguimos navegando y a las HRB 1100 nos encontramos en la oposición

Punta Cires - Isla Tarifa a 3 millas de Isla Tarifa. Situados ponemos rumbo de aguja $R_a=092^\circ$ en la tablilla de desvió para este rumbo el desvió $= -0,5$ y sigo a ese rumbo hasta ver Punta Almina por el través de estribor ¿qué distancia he recorrido desde la Hrb 0700 hasta ver Punta Almina por el través?

- a) 22.6 millas
- b) 44.9 millas
- c) 45.3 millas
- d) 43.2 millas

45° El día 1 de Diciembre de 2017 navegamos al rumbo verdadero $R_a = 010$ desvío para ese rumbo $= -1.5$ a la Hrb 0300 tomamos demora de aguja de Punta Malabata $da=120$ y simultáneamente demora de aguja de Cabo Espartel $da=233$.

Situados calcular el rumbo verdadero para acudir al socorro de otro buque en las coordenadas $I=35^\circ 51,6'N$ $L=006^\circ 01,6'W$

- a) $R_v=275.5$
- b) $R_v=277$
- c) $R_v=273$
- d) $R_v=275$