3ª CONVOCATORIA CASTELLÓN OCTUBRE 2015

PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA (PNB)

EXAMEN TIPO A

El examen consta de 27 preguntas tipo test, siendo su **duración máxima de 45 minutos.** Los aspirantes deberán **contestar correctamente un mínimo de 17 preguntas** de las 27 formuladas, no permitiéndose superar un número máximo de errores en las siguientes materias:

- Balizamiento (preguntas de la 13 a la 17), máximo **2 errores.**
- Reglamentos (preguntas de la 18 a la 27), máximo **5 errores.**

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

NOMENCLATURA NÁUTICA (4 preguntas)

1.- Se denominan amuras a:

a) Las superficies más o menos planas del buque que cierran el casco por la parte superior y lo hace estanco.
b) Las zonas más curvadas del casco en las proximidades de la proa.
c) Las zonas más curvadas del casco en las proximidades de la popa.
d) Las construcciones verticales (tabiques) que forman los compartimientos del barco.

2.- La semisuma de los calados de proa y de popa se llama:

a) Calado en el medio del barco.
b) Asiento.
c) Calado medio.
d) Francobordo.

3.- La parte central de la hélice, donde van sujetas las palas se llama:

a) Capacete.
b) Eje.
c) Bocina.
d) Núcleo.

4.- Cuándo en una embarcación con máquina avante, vemos que la hélice vista desde popa gira en el sentido de las agujas del reloj, se dice que la hélice es:

a) Dextrógira.
b) Levógira.
c) De palas abatibles.
d) De doble paso.

ELEMENTOS DE AMARRE Y FONDEO (2 preguntas)

5.- A la hora de elegir tenedero, elegiremos preferiblemente:

a) Fondos de piedra.
b) Fondos de algas.
c) Fondos de arena.
d) Fondos de roca.

6.- Una pieza de madera o metal, que teniendo forma de "T" se afirma a cualquier parte del buque y sirve para amarrar cabos, es:

a) Una bita.
b) Una cornamusa.
c) Un candelero.
d) Una gatera.

SEGURIDAD (4 preguntas)

7.- Estabilidad estática transversal.

a) Es la que permite recuperar a un buque su condición de equilibrio inicial cuando alguna fuerza lo ha sacado de dicha posición de equilibrio en sentido proa popa.
b) Es la que permite recuperar a un buque su condición de equilibrio inicial cuando alguna fuerza lo ha sacado de dicha posición de equilibrio en sentido babor estribor.
c) Es la que permite recuperar a un buque su condición de equilibrio inicial cuando un traslado de pesos lo ha sacado de dicha posición de equilibrio en sentido proa popa.
d) Es la que permite recuperar a un buque su condición de equilibrio inicial cuando un traslado de pesos lo ha sacado de dicha posición de equilibrio en sentido babor estribor.

8.- Capear el temporal es:

a) Aguantar el temporal proa a la mar, o casi proa a la mar, es decir recibiendo las olas por la proa o por la amura, llevando la velocidad mínima que posibilite el gobierno.
b) Aguantar el temporal de popa, o casi de popa, a la mar o sea recibiendo las olas por la popa o aleta llevando, solo la velocidad necesaria para poder gobernar.
c) Aguantar el temporal proa a la mar, o casi proa a la mar, es decir recibiendo las olas por la proa o por la amura, llevando la velocidad máxima posible.
d) Aguantar el temporal de popa, o casi de popa, a la mar o sea recibiendo las olas por la popa o aleta llevando la velocidad máxima posible.

9.- Cuando observamos en el etiquetado de un extintor portátil que es útil en fuegos de tipo A, se refiere a:

a) Fuegos de combustibles sólidos.
b) Fuegos de combustibles líquidos o sólidos licuables.
c) Fuegos de gases.
d) Fuegos de aceites y grasas tanto vegetales como animales.

10.- Los chalecos salvavidas deben tener como complemento:

a) Un silbato.
b) Una luz.
c) Una luz y un silbato.
d) Una luz, un silbato y una señal pirotécnica de socorro.

LEGISLACIÓN (2 preguntas)

11.- Si observamos una embarcación que exhibe la bandera "Alfa" del Código Internacional de Señales, significa:

a) Tengo bañistas alrededor, manténgase alejado de mí.
b) Necesito ayuda por avería en el motor.
c) Tengo un buzo sumergido, manténgase alejado de mí y a poca velocidad.
d) Estoy fondeado.

12.- Si la embarcación cuenta con medios debidamente homologados para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias antes de su vertido, este puede realizarse:

a) A partir de una distancia superior a 3 millas de la tierra más próxima.
b) A partir de una distancia superior a 6 millas de la tierra más próxima.
c) A partir de una distancia superior a 12 millas de la tierra más próxima
d) A una distancia superior a 12 millas de la tierra más próxima y con velocidad no inferior a 4 nudos.

BALIZAMIENTO (5 preguntas)

13.- La marca de tope de una boya cardinal Norte consiste en:

a) Dos conos negros con los vértices hacia arriba.
b) Un cono negro con el vértice hacia la derecha.
c) Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus bases.
d) Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus vértices.

14.- Una boya que emite de noche dos destellos blancos cada cinco segundos, se trata de:

a) Una marca de peligro aislado.
b) Una marca de aguas navegables.
c) Una marca cardinal norte.
d) Una marca cardinal este.

15.- Si navegando por un canal, en la región A, ve una luz roja de ritmo, grupos de destellos dos más uno (2+1), se encuentra ante:

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

16.- Las marcas especiales tienen como principal objetivo:

a) Indicar la existencia de un naufragio.
b) No ayudar a la navegación y sí indicar una zona de configuración especial.
c) Marcar un canal principal navegable.
d) Indicar la existencia de un peligro nuevo.

17.- Las balizas de peligro aislado tienen como marca de tope:

a) Dos esferas rojas.
b) Un aspa de color amarillo.
c) Una esfera roja.
d) Dos esferas negras.

REGLAMENTOS RIPA (10 preguntas)

18.- RIPA Regla 3. La expresión "Buques sin gobierno" significa:

a) Todo buque que por cualquier circunstancia es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento.
b) Todo buque que exclusivamente por una avería en el sistema de gobierno, tenga dificultades para apartarse de la derrota de otro buque.
c) Todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.
d) Todo buque que debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por este Reglamento.

19.- RIPA Regla 7. Riesgo de abordaje. Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

a) Se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aleja no varía de forma apreciable.
b) Se considerará que existe el riesgo, aunque la demora varíe de forma notable si la distancia disminuye.
c) Se considerará que existe el riesgo, siempre que la distancia disminuya, independientemente de las sucesivas demoras.
d) Se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía de forma apreciable.

20.- RIPA Regla 21 Definiciones (luces de navegación). En el caso de observar una luz de color amarillo, podemos decir que se trata de:

a) Una luz de alcance.
b) Una luz de remolque.
c) Una luz de tope de proa.
d) Una luz de costado.

21.- RIPA Regla 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo. Los buques de vela en navegación exhibirán:

a) Luces de costado, una luz de tope y una luz de alcance.
b) Luces de costado, una luz de tope, luz de alcance y dos luces todo horizonte en línea vertical verde la superior y roja la inferior.
c) Luces de costado y una luz de alcance.
d) Únicamente luces de costado.

22.- RIPA Regla 18. Los buques de vela en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de (CONTESTAR CUAL ES INCORRECTO):

a) De un buque sin gobierno.
b) Un buque de propulsión mecánica.
c) Un buque dedicado a la pesca.
d) Un buque con capacidad de maniobra restringida.

23.- RIPA Regla 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida. Esta regla es de aplicación a:

a) Esta Regla es de aplicación a los buques cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida que impida la visión entre ellos hasta que se encuentren a menos de tres millas.
b) Esta Regla es de aplicación a los buques que no estén a la vista uno de otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida.
c) Esta Regla es de aplicación a los buques que naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida, aunque estén a la vista.
d) Esta Regla es de aplicación a los buques que naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida y no dispongan de un equipo radar.

24.- RIPA Regla 35. Señales acústicas en visibilidad reducida. Un buque de propulsión mecánica, con arrancada emitirá:

a) A intervalos que no excedan de 2 minutos, dos pitadas largas consecutivas con un intervalo de unos 2 segundos entre ambas.
b) A intervalos que no excedan de 2 minutos, tres pitadas consecutivas, a saber, una larga seguida por dos cortas.
c) A intervalos que no excedan de 2 minutos, cuatros pitadas consecutivas, a saber, una pitada larga seguida de tres cortas.
d) Una pitada larga a intervalos que no excedan de 2 minutos.

25.- RIPA Regla 33. Señales acústicas.

a) Los buques de eslora inferior a 12 m no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el párrafo a) de esta Regla, ni ningún otro medio que los sustituya.
b) Los buques de eslora inferior a 12 m no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el párrafo a) de esta Regla, pero si no los llevan deberán ir dotados de otros medios para hacer señales acústicas eficaces.
c) Los buques de eslora inferior a 20 m no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el párrafo a) de esta Regla, ni ningún otro medio que los sustituya.
d) Los buques de eslora inferior a 20 m no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el párrafo a) de esta Regla, pero si no los llevan deberán ir dotados de otros medios para hacer señales acústicas eficaces.

26.- RIPA Regla 34. Señales de maniobra y advertencia. Cuando varios buques estén a la vista unos de otros, todo buque de propulsión mecánica en navegación, al maniobrar de acuerdo con lo autorizado o exigido por estas Reglas, deberá indicar su maniobra mediante las siguientes señales emitidas con el pito: Para indicar "Caigo a estribor".

a) Una pitada corta.
b) Dos pitadas cortas.
c) Tres pitadas cortas.
d) Tres pitadas cortas, seguidas de una larga.

27.- RIPA ANEXO IV. Señales de peligro. ¿Cuál de las siguientes señales NO es una señal de peligro de las recogidas en este anexo?

a) Movimientos rápidos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.
b) Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.
c) Señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros.
d) La señal de peligro "NC" del Código Internacional de Señales.