PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO
ENERO 2017

NOMBRE:
APELLIDOS:
D.N.I.:

1.- Las partes del timón son:

a) Eje, bocina, núcleo, palas y capacete.
b) Caña, mecha, limera, guardines y pala.
c) Arado, rezón, codaste y regala.
d) Rueda, mecha, limera, capacetes y pala.

2.- La distancia vertical entre la línea de flotación y la línea de cubierta de un barco se denomina:

a) Calado máximo
b) Eslora máxima
c) Asiento
d) Francobordo

3.- Las válvulas situadas por debajo de la línea de flotación con el objeto de abrir o cerrar el paso de agua hacia los diferentes servicios de la embarcación (refrigeración del motor, fregaderos, aseos, etc.), se denominan:

a) Imbornales
b) Candeleros
c) Grifos de fondo
d) Bombas de achique

4.- El barbotén es

a) Una rueda o corona del molinete que tiene muescas del tamaño de la cadena para que la cadena al enrollarse se acople y engrane y así poder subir la cadena del ancla.
b) Una máquina de levar eléctrica o manual que va situado en la proa de los barcos y nos ayuda a levar o subir el ancla a bordo.
c) Un tambor liso se puede utilizar para virar amarras en puerto dándole dos o tres vueltas al cabo haciendo la función de un winche.
d) Un embrague, sirve para dejar libre el eje de giro y poder bajar rápidamente el ancla.

5.- Al giro que experimenta una embarcación por causa del viento cuando está fondeada se le llama:

a) Abatimiento
b) Deriva
c) Borneo
d) Garreo

6.- Estando fondeados, una forma de poder comprobar si el ancla no agarra y arrastra por el fondo es:

a) Comprobar la dirección en la que sopla el viento predominante
b) Dar una codera a un pantalán
c) Tomar referencia a puntos notables de la costa que nos permitan situarnos
d) Filar cadena

7.- La propiedad que ha de tener un buque de recobrar su posición de adrizado se conoce con el nombre de:

a) Flotabilidad.
b) Estabilidad.
c) Navegabilidad.
d) Sensibilidad.

8.- A la voz de "hombre al agua por babor" el timonel:

a) Meterá todo el timón a estribor.
b) Dejará el timón a la vía.
c) Meterá todo el timón a babor.
d) Parará el servomotor.

9.- Las aguas poco profundas en las que la embarcación corre el riesgo de una varada involuntaria, se denominan aguas:

a) Bravas
b) Superficiales
c) Someras
d) Vivas

10.- Se denominan cabezadas:

a) Al movimiento transversal de la embarcación.
b) A las maquinillas que sirven para realizar el atraque del barco.
c) Al movimiento longitudinal en el que cae la proa (o la popa) de golpe.
d) A las olas que generan el movimiento transversal del barco.

11.- Estando fondeados en una ría, se permiten las descargas de aguas sucias de nuestra embarcación:

a) No se permite ninguna descarga, ni siquiera con tratamiento.
b) Se permite con tratamiento.
c) Sólo se permite desmenuzada y desinfectada.
d) En cualquier condición.

12.- Si observamos una bandera del Código Internacional de Señales en una embarcación cercana, con colores blanco y azul de tipo corneta, nos indica que:

a) Hay una situación de hombre al agua.
b) Tiene buceadores en operaciones.
c) Se han encontrado sustancias de tráfico ilícito.
d) Se encuentra fondeada.

13.- Una marca lateral de babor en la Región "A" puede tener forma:

a) Esférica
b) Cilíndrica
c) Bicónica
d) Rectangular

14.- Un destello largo cada 10 segundos de luz blanca, corresponde a una marca de:

a) Peligro aislado
b) Aguas navegables
c) Naufragio reciente
d) Canal principal a estribor

15.- Una marca cardinal "este" tiene como marca de tope:

a) Dos esferas negras
b) Dos conos negros unidos por sus bases
c) Dos conos negros unidos por sus vértices
d) Una bola roja

16.- La marca de tope de una boya de peligro aislado consiste en:

a) Dos esferas rojas superpuestas
b) Dos triángulos verdes
c) Una bola roja
d) Dos esferas negras superpuestas

17.- Navegando observamos una marca cardinal “norte”, debemos entonces:

a) Pasar por el norte de ella
b) Reducir la velocidad
c) Pasar por el sur de ella
d) Pasar por el norte o sur, dependiendo de la visibilidad en ese momento

18.- Vemos una embarcación con dos luces todo horizonte en vertical, blanca la superior y roja la inferior, se trata de:

a) Un pesquero de cerco
b) Un remolcador remolcando
c) Una embarcación en servicio de practicaje
d) Un buque averiado

19.- De día observamos un barco con tres bolas en línea vertical, se tratará de un:

a) Buque quimiquero
b) Arrastrero con las redes enganchadas
c) Buque con carga de mercancías peligrosas
d) Barco varado

20.- Hacemos sonar una pitada larga en caso de:

a) Caer a estribor en una dársena
b) Dar marcha atrás cuando desatracamos de un pantalán
c) Maniobrar para fondear
d) Aproximarnos a un recodo donde la visión está obstruida

21.- Con visibilidad reducida, un buque de propulsión mecánica en navegación, parado y sin arrancada, emitirá:

a) Dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de 2 segundos entre ambas, a intervalos que no excedan de 2 minutos.
b) Una pitada larga a intervalos que no excedan de 2 minutos.
c) Una pitada larga a intervalos que no excedan de 5 minutos.
d) Cinco pitadas largas a intervalos que no excedan de 5 minutos.

22.- Si oímos un repique de campana, sabremos que proviene de un barco:

a) Fondeado o varado.
b) Con capacidad de maniobra restringida.
c) Sin gobierno.
d) Remolcando a otro.

23.- Si vemos una señal fumígena que produce una humareda de color naranja, entendemos que se trata de:

a) Una embarcación en peligro, que necesita ayuda.
b) La señal de la existencia de una zona de ejercicios de tiro.
c) Un buque fondeado a barbas de gato.
d) Una embarcación vertiendo aguas sucias.

24.- Un buque de propulsión mecánica de 40 metros de eslora, en navegación exhibirá:

a) Una luz de tope a proa, luces de costado y luz de alcance.
b) Dos luces de tope a proa, otra luz de tope más alta que la primera, luces de costado y luz de alcance.
c) Una luz todo horizonte a proa, luces de costado y luz de alcance.
d) Dos luces todo horizonte en vertical, luces de costado y luz de alcance.

25.- Cuando varios buques estén a la vista unos de otros y se escucha una señal realizada con el pito, consistente en dos pitadas cortas, nos indica:

a) Caigo a estribor
b) Caigo a babor
c) Estoy dando atrás.
d) Voy a fondear.

26.- Supuestos dos buques navegando a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje:

a) Cada uno de ellos caerá a estribor
b) Cada uno de ellos caerá a babor.
c) Los dos mantendrán el rumbo.
d) Los dos darán máquina atrás.

27.- Los buques evitarán cruzar las vías de circulación en un dispositivo de separación de tráfico, pero cuando se vean obligados a ello, lo harán en la medida de lo posible:

a) Lo más paralelamente posible a la dirección general de la corriente de tráfico.
b) Lo más perpendicular posible a la dirección general de la corriente de tráfico.
c) Con la mayor velocidad posible.
d) Con la menor velocidad posible.

28.- Si cobramos una codera:

a) La embarcación se aproxima al pantalán.
b) La embarcación se aproxima al muelle.
c) Alejamos la embarcación del muelle.
d) Atraca la popa y la proa se separa del pantalán.

29.- Los agentes que influyen en la maniobra son:

a) Tamaño del buque, viento, corriente, olas, y latitud.
b) Tamaño del buque, viento, corriente y latitud.
c) Latitud, viento, corriente y olas.
d) Viento, corriente y olas.

30.- Una quemadura se tratará aplicando a la zona quemada:

a) Con mercromina y gasa estéril.
b) Con apósitos vaselinados y gasas estériles.
c) Con algodón, vendas y povidona yodada.
d) Si es de 3º grado, la podemos dejar al aire.

31.- Para hacer una consulta radio médica:

a) Sólo podemos utilizar el móvil.
b) Los fines de semana no se encuentra operativo el servicio.
c) Tenemos un servicio gratuito los 365 días del año sólo por el día.
d) Tenemos un servicio gratuito 24 horas al día durante 365 días al año.

32.- En caso de tener que abandonar la embarcación si no disponemos de balsa salvavidas:

a) No es necesario llevar el chaleco puesto.
b) Tenemos que intentar nadar hasta la costa más cercana.
c) Nos pondremos el chaleco salvavidas y echaremos al mar la máxima cantidad de objetos flotantes.
d) No es necesario que llevemos señales fumígenas, porque se pueden humedecer.

33.- En una observación meteorológica se debe tener en cuenta:

a) Solamente la dirección e intensidad del viento.
b) Desplazamiento de los frentes y depresiones secundarias, así como dirección e intensidad del viento.
c) El estado de la mar y la estación del año.
d) El desplazamiento de los frentes y el estado de la mar en la estación del año correspondiente.

34.- El instrumento que mide la presión atmosférica se llama:

a) Termómetro.
b) Presostato.
c) Manómetro.
d) Barómetro.

35.- Cuando se forma una borrasca en el hemisferio Norte:

a) Los vientos giran en sentido contrario a las agujas del reloj.
b) Los vientos giran en el sentido de las agujas del reloj.
c) Los vientos giran en función de las mareas.
d) Los vientos no giran en el hemisferio Sur.

36.- El anemómetro es:

a) Una pieza que gira alrededor de un eje y sirve para indicar la dirección del viento.
b) Un hilo que está dispuesto en las velas o palos para conocer la dirección del viento.
c) Un instrumento que sirve para conocer la temperatura existente.
d) Un instrumento dotado de unas cazoletas que sirve para calcular la velocidad del viento.

37.- El instrumento de navegación que mide la velocidad de la embarcación respecto al agua en que se desplaza es:

a) El radar.
b) El DECCA
c) La corredera.
d) Ninguna de las anteriores.

38.- La diferencia entre el rumbo verdadero y el rumbo magnético en un punto de la superficie terrestre es:

a) La deriva.
b) La declinación magnética.
c) El desvío.
d) La demora magnética.

39.- Las mareas son causadas por la atracción que sobre las masas de agua de la Tierra ejerce:

a) La Luna.
b) El Sol.
c) Las dos anteriores.
d) El magma terrestre.

40.- Entendemos por marcación el ángulo medido entre:

a) La cuaderna maestra y la visual dirigida a un objeto.
b) La línea de crujía y la visual dirigida a un objeto.
c) La línea de flotación y la visual dirigida a un objeto.
d) Una enfilación y la visual dirigida al objeto.

41.- La milla náutica expresada en la unidad de longitud del sistema internacional tiene un valor de:

a) 10 cables.
b) 1852 metros.
c) 1609 metros.
d) 1852 pies.

42.- Se obtiene demora verdadera de Punta Carbonera = 285º y simultáneamente línea isobática de 200 metros. Calcular la situación:

a) l= 36º 13,9' N L= 005º 16,5' W
b) l= 36º 13,9' N L= 005º 14,3' W
c) l= 36º 11,1' N L= 005º 14,3' W
d) l= 36º 11,1' N L= 005º 16,5' W

43.- A las 08:00 del día 16 de enero del 2017 nos encontramos en situación estimada l= 36º 00',3' N L= 006º 00,0' W. Desvío = - 5º. Calcular la corrección total.

a) - 3,6º
b) + 7,4º
c) - 6,4º
d) + 6,4º

44.- A las 09:00 del día 28 de mayo del 2017 se obtiene demora de aguja del Faro de Isla Tarifa = 000º y Marcación del Faro de Punta Paloma = 48º Estribor. Si la corrección total es – 4º y navegamos al Rv = 270º, calcular la situación.

a) l= 35º 57,8' N L= 005º 43,8' W
b) l= 35º 57,8' N L= 005º 36,3' W
c) l= 35º 56,6' N L= 005º 43,8' W
d) l= 35º 56,6' N L= 005º 36,3' W

45.- A las 09:00 del día 17 de enero del 2017 nos encontramos en situación estimada l= 35º 50',0' N L= 006º 10,0' W. Navegamos al Ra = 020º con Vm = 10 nudos. Si la corrección total es + 4º, calcular la situación de llegada a las 10:30 horas.

a) l= 36º 03,8' N L= 006º 02,5' W
b) l= 36º 03,8' N L= 006º 07,8' W
c) l= 35º 59,2' N L= 006º 00,3' W
d) l= 35º 59,2' N L= 006º 05,3' W

NOTA: las respuestas deben coincidir con la solución gráfica en la carta.