CUESTIONARIO TEÓRICO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO y PATRÓN PARA LA NAVEGACIÓN BÁSICA
Convocatoria en Lanzarote, octubre de 2019

NOMENCLATURA NÁUTICA.

1) Denominamos "ESTRIBOR" a:
A. El costado de la mano derecha.
B. A la banda contraria a la que está atracado el buque.
C. A la zona del barco a la derecha de la línea de crujía, mirando de popa a proa.
D. A la zona del barco a la derecha de la línea de crujía.

2) ¿Las hélices levógiras, giran?:
A. Siempre en sentido antihorario.
B. Siempre en sentido horario.
C. En sentido horario avante y antihorario atrás.
D. En sentido horario atrás y antihorario avante.

3) Si cargamos agua, víveres y gasoil a bordo ¿aumentaremos el?
A. Francobordo.
B. Calado.
C. Puntal.
D. Ninguna de los anteriores.

4) ¿El desplazamiento de un barco es igual a?
A. El calado medio.
B. El peso del barco.
C. Al volumen de la obra viva.
D. Dependiendo del desplazamiento del que hablemos a cualquiera de los anteriores.

ELEMENTOS DE AMARRE Y FONDEO.

5) Cuando estamos fondeando y el ancla toca fondo, es conveniente:
A. Filar más cabo o cadena.
B. Dar avante.
C. Parar el motor.
D. Todo lo anterior.

6) ¿Qué nudo emplearía para amarrar las defensas?
A. Llano.
B. As de guía.
C. Ballestringue.
D. Cote.



SEGURIDAD EN LA MAR.

7) Un barco recupera su posición de equilibrio ¿por qué tiene?
A. Balances.
B. Cabezadas.
C. Estabilidad.
D. Todo lo anterior.

8) Cuando arrecia la mar de proa es mejor:
A. Reducir la velocidad.
B. Aumentar la velocidad para llegar antes a un abrigo.
C. Recibir la mar por el través.
D. Parar la máquina.

9) Siempre que tengamos que hacer frente a un temporal debemos evitar:
A. Que se cierren las puertas y portillos estancos.
B. Trincar los objetos pesados.
C. Navegar atravesados a la mar.
D. Navegar a menor velocidad que las olas.

10) Si tenemos a un tripulante que presenta: escalofríos, dificultad para hablar, torpeza, desorientación y pulso débil, debemos pensar que tiene:
A. Mareo.
B. Hipotermia.
C. Resaca.
D. Una fractura abierta.

LEGISLACIÓN.

11) Las embarcaciones darán un resguardo mínimo a los buceadores de:
A. 100 metros.
B. 200 metros.
C. 50 metros.
D. 25 metros.

12) Si existen personas en peligro en la mar, la obligación de prestar auxilio es independiente de la nacionalidad y la condición jurídica de dichas personas y de las circunstancias en que hayan sido encontradas ¿Esta afirmación es?
A. Cierta.
B. Falsa.
C. Cierta, pero solo para buques de salvamento.
D. Cierta, pero solo en aguas internacionales.

BALIZAMIENTO.

13) Saliendo de un puerto, vemos una boya cónica de color verde. La dejaremos:

A. Por babor.
B. Por estribor.
C. Es indiferente.
D. Por la banda de tierra.

14) ¿Canal principal a?



A. El norte.
B. Estribor.
C. Babor.
D. Proa.

15) La baliza de la figura indica:



A. Aguas navegables.
B. Peligro aislado.
C. Zona de ejercicios militares.
D. Boya de adquisición de datos oceanográficos.

16) La señal luminosa de la figura indica ¿canal principal a?:



A. Estribor.
B. Babor.
C. Proa.
D. El rumbo al que navega.

17) Si navegando vemos una boya que emite la siguiente señal luminosa:



¿Estamos viendo una baliza que indica?

A. Aguas navegables.
B. Peligro aislado.
C. Marca cardinal "este".
D. Fin de canal.

REGLAMENTOS (RIPA)

18) La maniobra para evitar un abordaje se realizará…

A. De forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.
B. Siempre cayendo a estribor.
C. Con cambios de rumbo y/o velocidad pequeños y sucesivos.
D. Todo lo anterior es verdadero.

19) Es obligado, en cumplimiento del RIPA, encender las luces…

A. Desde la salida hasta la puesta del sol, si hay visibilidad reducida.
B. Desde la puesta del sol hasta su salida.
C. En cualquier circunstancia que se considere adecuado.
D. En todos los casos anteriores.

20) Hay que considerar que existe riesgo de abordaje si…

A. La demora y la distancia disminuyen.
B. La demora no varía y la distancia disminuye.
C. La demora y la distancia permanecen constantes.
D. La demora va cerrándose rápidamente y la distancia disminuye.

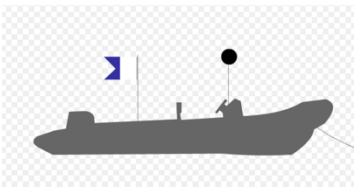
21) ¿Cuándo se considera que un buque que alcanza a otro ha finalizado dicha maniobra?

A. Cuando el buque que alcanza vea al alcanzado por el través.
B. Cuando el buque que alcanza vea las luces de costado del barco alcanzado.
C. Cuando el buque que alcanza vea la luz de alcance del barco alcanzado.
D. En ninguno de estos casos.

22) El reglamento denomina "velocidad de seguridad" a:

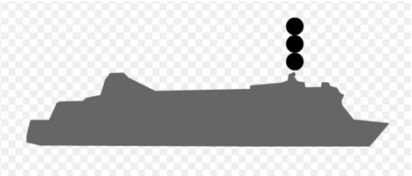
A. Una velocidad igual al 45% de la máxima del buque.
B. La que permite ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje.
C. La mínima para poder gobernar el buque
D. Cualquiera de las anteriores.

23) ¿La embarcación de la figura está?



A. Fondeada.
B. Con práctico a bordo.
C. Pescando.
D. Pidiendo auxilio.

24) ¿El barco de la figura está?:

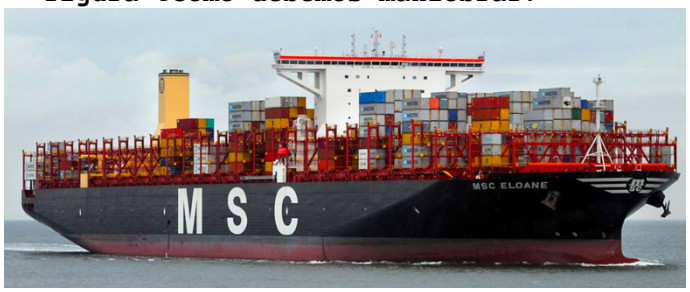


A. Sin gobierno.
B. Varado.
C. Fondeado.
D. Restringido por su calado.

25) Navegamos a vela y vamos a proceder a alcanzar a un buque de propulsión mecánica ¿Quién debe de permaneces apartado de la derrota del otro?

A. El de propulsión mecánica, porque yo navego a vela.
B. El de propulsión mecánica, porque tiene más facilidad de maniobra.
C. Nosotros.
D. Las respuestas a y b son ciertas.

26) Navegamos a motor y vemos, en alta mar, por la amura de estribor el barco de la figura ¿Cómo debemos maniobrar?



A. Cayendo a estribor, hasta pasarle claramente por la popa.
B. Cayendo a babor.
C. Seguiré a rumbo y observaré al otro barco hasta que esté en franquía.
D. Reduciendo la velocidad o cayendo a la banda que nos permita dejarlo en franquía.

27) Según su juicio y a la vista de la fotografía, y según la regla 12 buques de vela ¿Qué barco diría usted que debería de haberse apartado?



A. El 28.
B. El 34.
C. El que lleva izadas más velas.
D. Ninguno.

MANIOBRA.

28) Para atracar de puntas. la maniobra más común es:

A. Fondear un ancla y dar el largo de proa al muelle.
B. Fondear un ancla y ciando llevar la popa al muelle.
C. Aproar el muelle, fondear las dos anclas y dar cabos.
D. Entrar de proa al muelle y dar los dos largos de popa.

29) Desatracando babor al muelle, largamos todo menos el spring de proa, damos:

A. Máquina atrás y timón a babor.
B. Avante y timón a estribor.
C. Avante y timón a babor.
D. Máquina avante. Largamos el spring y timón al medio.

EMERGENCIA EN LA MAR.

30) Siempre se debe abandonar un barco con el chaleco salvavidas puesto, pero también es importante;

A. Vestirnos con ropa de abrigo y colocarnos encima ropa de agua y, por supuesto, encima el chaleco salvavidas.
B. Disparar todos los cohetes y bengalas, antes de abandonar el barco, para facilitar nuestra localización.
C. No comer ni beber nada antes del abandono para evitar cortes de digestión.
D. Todas las anteriores son importantes.

31) En caso de emergencia a bordo, ¿cuándo decidiremos abandonar el barco?

A. En caso de incendio.
B. Si se produce una vía de agua y como consecuencia una escora de 10º.
C. Cuando el barco no nos ofrezca garantías de refugio.
D. En cualquiera de los supuestos anteriores.

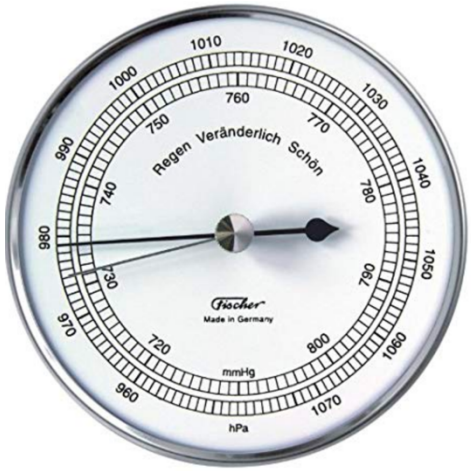
32) Para evitar los incendios a bordo, la mejor decisión es:



A. Un buen mantenimiento de los motores, equipos e instalaciones.
B. Prevención, orden y limpieza.
C. Formación de la tripulación.
D. Todo lo anterior.

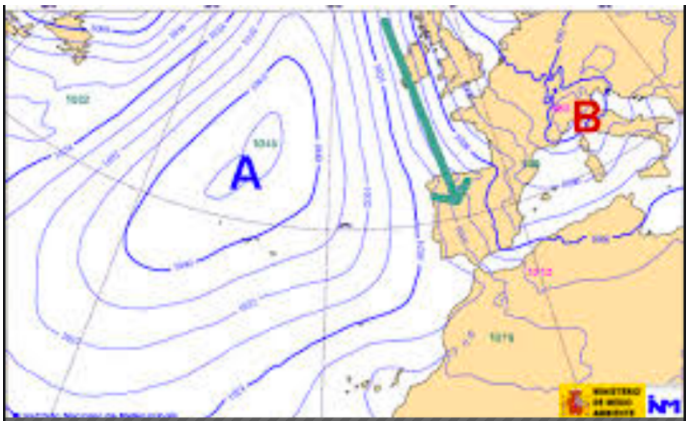
METEOROLOGÍA.

33) ¿Qué presión indica el barómetro de la figura?



A. 980 mm Hg.
B. 980 hPa.
C. 731 mb.
D. 1045 mb.

34) ¿La flecha verde de la carta meteorológica indica?



A. La persistencia.
B. El fetch.
C. La velocidad del viento.
D. Todo lo anterior.

35) A bordo, navegando a 10 millas de la costa, podemos obtener la previsión meteorológica:

A. Oyendo los partes meteorológicos para la navegación, emitidos en VHF.
B. Oyendo los partes meteorológicos de una emisora comercial.
C. Mediante la observación o medición directa de las variables meteorológicas.
D. Con cualquiera de los procedimientos anteriores.

36) ¿La velocidad del viento que mide el anemómetro cuando la embarcación está navegando?

A. Se mide en nudos.
B. Es la velocidad relativa.
C. Se puede medir en la escala Beaufort.
D. Todas son correctas.

TEORÍA DE NAVEGACIÓN.

37) Si damos rumbo directo desde Lanzarote hasta el Hierro, debemos tener en cuenta que variará:

A. El desvío de la aguja.
B. La declinación magnética.
C. Los dos.
D. Ninguno.

38) Si en una carta náutica vemos que, en el mar, al lado de la sonda aparece una "A", nos indica:

A. Que la sonda es aproximada.
B. Que el fondo es de arena.
C. Que la sonda es aparente.
D. Que el fondo es de arcilla.

39) Un faro por la noche lo podemos identificar por:

A. Su altura y apariencia.
B. Su altura y el color de su luz.
C. El color de su luz y ritmo.
D. Todo lo anterior es cierto.

40) La milla náutica es, aproximadamente, igual a:

A. Un minuto de arco de paralelo.
B. Un minuto de arco de trópico.
C. Un minuto de arco de meridiano.
D. Un minuto de movimiento del sol verdadero en un día medio.

41) Para tomar una demora podemos utilizar:

A. La regla graduada.
B. Un compás de marcaciones.
C. La corredera.
D. Ninguna de las anteriores.

CARTAS DE NAVEGACIÓN

42) El día 19 diciembre DE 2019, navegamos al Ra= 032º, desvío= 1ºE, con velocidad de máquinas de 10 nudos. Al ser Hrb= 10:00 se tomaron simultáneamente: Da. Fº de C. Trafalgar= 000º y marcación del Fº de Pta. De Gracia= 028º Er. ¿La situación a las 10:00 es?

A. l= 35º 50'3 N; L= 005º 59'9 W.
B. l= 36º 02´0 N; L= 005º 59'2 W.
C. l= 35º 59'2 N; L= 006º 02'0 W.
D. l= 36º 00'0 N; L= 006º 00'0 W.

43) El día 23 de noviembre de 2019, al ser Hrb. 00:00 estamos situados al W/v del Fº de C. Espartel y a 10 millas de distancia. Desde esta situación se da rumbo para pasar a 6 millas del Fº de Cabo Trafalgar, dejándolo por estribor, con una velocidad 10 nudos. ¿La hora de llegada cuando estemos a 6 millas del Fº de Cabo Trafalgar es?

A. 02:14.
B. 02:00.
C. 01:30.
D. 02:21.

44) El día 21 de julio de 2019, se tomó Da Pta. Leona= 232º y distancia= 6 millas; desvío= 2º E.

A. Estamos en la enfilación de Pta. Cires y Pta. Leona.
B. Estamos a menos de 4 millas de Pta. Almina.
C. Estamos a 5'5 millas de la entrada del puerto de Ceuta.
D. Estamos justamente al Sur verdadero de Pta. Europa.

45) El día 26 de octubre de 2019, al ser Hrb= 22h-30m, un yate se encuentra en l= 36º 03'8 N y L= 005º 57'6 W, navegando al Ra= 142º con velocidad de 10 nudos, desvío= 2º W. ¿cuál será su situación al ser Hrb= 24h-00m?

A. l= 35º 52'2 N, L= 005º 45'5 W.
B. l= 35º 53'0 N, L= 005º 44'7 W.
C. l= 35º 58'8 N, L= 006º 12'0 W.
D. l= 35º 41'4 N, L= 005º 58'6 W.