



EXAMEN DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

Código de Test 01

Nomenclatura náutica.

- 1 En relación con el ancla, indique cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA:
 - a) El rezón es un ancla pequeña, de tres uñas y sin cepo, que sirve para embarcaciones menores.
 - b) El ancla Danforth tiene una forma plana, mucho agarre y grandes dimensiones. Se trata de un ancla que se recomienda para cualquier tipo de fondo.
 - c) El ancla sin cepo ofrece mejor maniobrabilidad, operación de recogida y menor peso que el ancla de cepo.
 - d) El ancla de arado es capaz de anclar, aunque se encuentre en zonas de barro, arena o algas, pero es en zonas rocosas donde es más recomendable.
- 2 La eficacia del timón dependerá de:
 - a) La superficie total de la pala, la longitud de la mecha y de la forma del codaste.
 - b) La superficie total de la pala, su disposición respecto a la hélice y el sentido de giro de la hélice.
 - c) La superficie total de la pala, su disposición respecto a la hélice y la longitud de los guardines.
 - d) La superficie total de la pala, su disposición respecto a la hélice y de la forma del codaste.
- 3 De las siguientes afirmaciones indique cuál es la CORRECTA:
 - a) El francobordo influye en la estabilidad transversal, ya que, al aumentar el francobordo, el ángulo para el cual se anula la estabilidad disminuye.
 - b) El francobordo influye en la estabilidad longitudinal, ya que, al aumentar el francobordo, el ángulo para el cual se anula la estabilidad, también aumenta.
 - c) El desplazamiento se define como la distancia recorrida por una embarcación.
 - d) El desplazamiento se define como la cantidad de agua que desplaza el volumen sumergido de la embarcación y es equivalente al peso del barco.
- 4 Se define “costado” como:
 - a) Parte de los lados del buque donde este empieza a estrecharse para formar la proa.
 - b) Prolongación de la parte superior de la popa de algunas embarcaciones.
 - c) Canto superior de los lados de un buque.
 - d) Cada uno de los dos lados del casco de un buque.

Elementos de amarre y fondeo.

- 5 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones relativas al fondeo es INCORRECTA?
- a) El tenedero es un palo o percha larga, con un gancho metálico en un extremo, para coger las guías o las amarras.
 - b) Durante el fondeo se tomarán varias marcaciones o enfilaciones a tierra, para asegurarnos que el ancla ha agarrado, y se tomará la sonda bajo la quilla.
 - c) Los barcos deben llevar una longitud total de cadena de cinco veces su eslora.
 - d) El garreo de un ancla se puede producir si no se ha filado suficiente cadena para el fondo o el viento reinante, o si el fondo es duro o demasiado blando.
- 6 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) La vuelta de rezón se genera con una gaza corrediza y es derivado del as de guía.
 - b) El nudo llano sirve para unir dos cabos de una misma mena.
 - c) El as de guía es un nudo corredizo que se usa para acortar los cabos.
 - d) El ballestrinque se utiliza para poder encapillar un cabo, al formar una gaza que no es corrediza.

Seguridad.

- 7 En una embarcación de recreo, al aumentar los pesos en cubierta:
- a) La embarcación se vuelve más inestable al elevarse el centro de gravedad.
 - b) La embarcación se vuelve más estable al bajar el centro de gravedad.
 - c) La embarcación se vuelve más estable al tener más peso.
 - d) La embarcación pierde flotabilidad al bajar el centro de gravedad.
- 8 ¿Qué señales pirotécnicas debe llevar reglamentariamente una embarcación que esté autorizada a navegar en zona 4 hasta 12 millas de la costa?
- a) 6 cohetes con luz roja y paracaídas, 6 Bengalas de mano y 1 Señal fumígena flotante.
 - b) 3 Cohetes con luz roja y paracaídas y 3 Bengalas de mano.
 - c) 3 Bengalas de mano y 1 Señal fumígena flotante.
 - d) 6 cohetes con luz roja y paracaídas, 6 Bengalas de mano y 2 Señales fumígenas flotantes.
- 9 Ante una emergencia, ¿cuál es la forma de contactar con Salvamento Marítimo?
- a) Únicamente a través del teléfono 112 o 900 202 202.
 - b) Mediante el uso de la estación de radio de a bordo.
 - c) A través de los Avisos a Navegantes.
 - d) Mediante el teléfono habilitado para ello en la Dirección General de la Marina Mercante.
- 10 Navegando con la mar por proa, modificar la velocidad es la forma más eficaz de:
- a) Evitar el balance excesivo.
 - b) Evitar la cabezada excesiva.
 - c) Evitar el sincronismo transversal.
 - d) No atravesarse a la mar.

Legislación.

- 11 En las embarcaciones de recreo nacionales:
- a) Las banderas y enseñas reconocidas en los Estatutos de las Comunidades Autónomas podrán permanecer izadas en puertos nacionales y aguas interiores españolas, aun cuando no esté izada la Bandera de España.
 - b) Se reservará el asta de popa y el pico del palo mayor para la Bandera de España.
 - c) Las dimensiones de las banderas y enseñas reconocidas en los Estatutos de las Comunidades Autónomas serán superiores a un tercio del área del pabellón nacional.
 - d) No hará falta llevar izado su pabellón nacional cuando naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o se hallen surtos en puerto o terminal nacional.
- 12 Conforme al Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo:
- a) Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no inferior a 4 nudos.
 - b) Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no inferior a 3 nudos.
 - c) Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención se descargarán instantáneamente o a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no inferior a 3 nudos.
 - d) Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención se descargarán instantáneamente o a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no inferior a 4 nudos.

Balizamiento.

- 13 La marca de tope de las marcas de peligro aislado será:
- a) Una esfera negra.
 - b) Una esfera amarilla.
 - c) Dos esferas negras superpuestas.
 - d) Dos esferas amarillas superpuestas.
- 14 El color de las boyas de las marcas de peligro aislado será:
- a) Franjas verticales rojas y blancas.
 - b) Negro con una o varias bandas anchas horizontales rojas.
 - c) Franjas verticales amarillas y blancas.
 - d) Negro con una o varias bandas anchas horizontales amarillas.
- 15 Las marcas de aguas navegables son:
- a) Esféricas, o de castillete o espeque, con franjas verticales rojas y blancas.
 - b) Esféricas, o de castillete o espeque, con franjas horizontales rojas y blancas.
 - c) Esféricas, o de castillete o espeque, con franjas verticales rojas o blancas.
 - d) Esféricas, o de castillete o espeque, con franjas horizontales rojas o blancas.

- 16 En las marcas especiales:
- a) La luz, si tiene, será siempre de color blanco.
 - b) Las boyas serán esféricas.
 - c) El ritmo de la luz, si tiene, será isofase, de ocultaciones, un destello largo cada 10 segundos.
 - d) La marca de tope, si tiene, será un aspa amarilla.
- 17 ¿Qué ritmo y color tendrá la luz de una marca lateral de bifurcación de la región A que indique el canal principal a Babor?
- a) El color será blanco y emitirá grupos de dos destellos.
 - b) El color será verde y emitirá grupos de dos destellos.
 - c) El color será verde y emitirá grupos de dos más un destello.
 - d) El color será amarillo y emitirá grupos de tres más un destello.

Reglamento (RIPA).

- 18 Según la Regla 24.a.v) del RIPA, cuando un buque de propulsión mecánica que remolque a otro exhiba una marca bicónica en el lugar más visible, significará que:
- a) La longitud del remolque es superior a 100 metros.
 - b) La longitud del remolque es inferior a 100 metros.
 - c) La longitud del remolque es inferior a 200 metros.
 - d) La longitud del remolque es superior a 200 metros.
- 19 Según la Regla 7 del RIPA, para determinar si existe riesgo de abordaje, se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
- a) Existirá riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.
 - b) Siempre existirá riesgo si es evidente una variación apreciable de la demora.
 - c) Si existe alguna duda sobre el riesgo de abordaje, se considerará que no existe.
 - d) La información obtenida por radar tendrá preferencia respecto a la obtenida por otros medios de que disponga el buque a bordo.
- 20 De acuerdo a la Regla 19 del RIPA, salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la señal de niebla de otro buque:
- a) Deberá reducir su velocidad hasta la mínima de gobierno.
 - b) Deberá mantener rumbo y velocidad.
 - c) Deberá caer a la banda de babor y hará sonar su señal de niebla para que el otro buque caiga a estribor.
 - d) Deberá caer a la banda de babor y hará sonar su señal de niebla para que el otro buque caiga a también a babor.
- 21 Según la Regla 10 del RIPA, los buques que utilicen un dispositivo de separación del tráfico deberán, siempre que puedan, evitar:
- a) Navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente de tráfico indicada para dicha vía.
 - b) Mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación del tráfico.
 - c) Al entrar o salir de una vía de circulación, hacerlo por sus extremos.
 - d) Fondear dentro de un dispositivo de separación del tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.

- 22 Según la Regla 14 del RIPA, cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje:
- a) Cada uno de ellos caerá a babor de forma que pase por la banda de estribor del otro.
 - b) Cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.
 - c) Si existe dudas sobre tal situación, se supondrá que no existe.
 - d) Tras maniobrar, no podrán seguir navegando a rumbos opuestos o casi opuestos.
- 23 De acuerdo a la Regla 16 del RIPA, maniobra del buque que cede el paso, todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque:
- a) Encenderá la luz de alcance intermitentemente para avisar del peligro al otro buque.
 - b) Maniobrará, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque.
 - c) No debe maniobrar en ningún caso, sino que parará máquinas y suprimirá la arrancada hasta que le haya rebasado el otro buque.
 - d) Caerá obligatoriamente a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.
- 24 Según la Regla 2 del RIPA, respecto de la responsabilidad derivada de negligencias en el cumplimiento del Reglamento, este indica que:
- a) En determinadas circunstancias el capitán puede ser eximido de dicha responsabilidad.
 - b) Se limita la responsabilidad únicamente al propietario.
 - c) La dotación está eximida de toda responsabilidad.
 - d) Ninguna disposición exime a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo.
- 25 Según el anexo IV del RIPA, ¿cuál de las siguientes señales indica peligro y necesidad de ayuda?
- a) Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja.
 - b) Un disparo de cañón u otra señal detonante aislada.
 - c) Un sonido intermitente producido por un aparato de señales de niebla.
 - d) La señal "HL" del Código Internacional de Señales.
- 26 De acuerdo a la Regla 18 del RIPA, obligaciones entre categorías de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en otras reglas, los buques dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
- a) Una nave de vuelo rasante que navegue por la superficie.
 - b) Un buque de vela.
 - c) Un buque con capacidad de maniobra restringida.
 - d) Un buque de propulsión mecánica.
- 27 Según la Regla 8 del RIPA, maniobras para evitar el abordaje, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) El buque reducirá su velocidad, pero sin llegar nunca a suprimir su arrancada.
 - b) En ningún caso el buque llegará a invertir sus medios de propulsión.
 - c) La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.
 - d) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán sucesivos y pequeños.

Maniobra y navegación.

- 28 En la curva de evolución de una embarcación, la parte de la curva descrita por G en el intervalo transcurrido desde el final de la metida del timón hasta que la fuerza centrífuga, creada por la evolución, equilibra a las demás fuerzas que actúan sobre la embarcación, se denomina:
- a) Fase inicial.
 - b) Fase variable.
 - c) Fase de maniobra.
 - d) Fase uniforme.
- 29 La corriente de aspiración provoca el siguiente efecto:
- a) Disminuye la acción del timón con marcha avante y hélice avante.
 - b) Aumenta la acción del timón con marcha avante y hélice avante.
 - c) Disminuye la acción del timón con marcha atrás y hélice atrás.
 - d) Aumenta la acción del timón con marcha atrás y hélice avante.

Emergencias en la mar.

- 30 A la hora de reflotar una embarcación tras una varada involuntaria, ¿cuál de los siguientes aspectos NO es primordial tener en cuenta?
- a) Los daños en la obra viva y las posibles vías de agua.
 - b) La resistencia estructural del casco y su estabilidad.
 - c) La naturaleza del fondo en el que ha varado.
 - d) La disponibilidad del ancla y del equipo de fondeo para facilitar la operación.
- 31 En relación con los abordajes, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) La mejor manera de prevenir un abordaje es navegar siempre a un régimen moderado, no superando nunca los 6 nudos.
 - b) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro, comprobándose su eficacia hasta que el otro buque esté pasado y en franquía.
 - c) Tras un abordaje hay que abandonar inmediatamente la embarcación.
 - d) Cuando se tenga la certeza de no ser el culpable del abordaje es muy conveniente formular una declaración de lesividad ante el juzgado.
- 32 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) En caso de sufrir “mal de mar”, al afectado se le mantendrá sentado en cubierta, para que esté fresco y aireado, y permanecerá en ayunas hasta que remita el mareo.
 - b) La Guía sanitaria a bordo, la edita el Ministerio de Sanidad y se puede descargar gratuitamente en su página Web.
 - c) Una forma de contactar con el Centro Radio Médico Español es llamando por telefonía móvil al número 900 002 202.
 - d) La gravedad de las quemaduras reside en la extensión superficial de piel quemada, considerándose grave si abarca más del 33% de la piel y leve si es menos del 10%.

- 33 En relación con el Fetch, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es INCORRECTA?
- a) Es la extensión o alcance que tiene el viento sobre la mar cuando sopla con dirección y fuerza constantes.
 - b) Es el número de horas que ha soplado el viento en la misma dirección y con la misma intensidad.
 - c) Se mide en millas náuticas.
 - d) Cuanto mayor es, mayor será la altura de las olas.
- 34 ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) La escala Beaufort clasifica los estados de la mar en 13 grados tomando como referencia la altura de las olas.
 - b) La escala Douglas clasifica los estados de la mar en 10 grados tomando como referencia la altura de las olas.
 - c) La escala Beaufort mide la intensidad del viento en 10 grados, basándose en el estado de la mar y su oleaje.
 - d) La escala Douglas mide la intensidad del viento en 13 grados, basándose en el estado de la mar y su oleaje.
- 35 En relación con las borrascas, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) Son regiones donde la presión atmosférica es más baja que la del aire circundante.
 - b) El aire fluye hacia su interior y desciende desde allí, lo que produce formación de nubosidad y precipitaciones.
 - c) El aire fluye desde su interior y desciende desde allí, lo que produce formación de nubosidad y precipitaciones.
 - d) Son regiones donde la presión atmosférica es más elevada que la del aire circundante para el mismo nivel.
- 36 Un milibar es:
- a) Equivalente a una atmósfera de presión.
 - b) Equivalente a un Pascal.
 - c) Equivalente a un hectoPascal.
 - d) Una unidad del Sistema Internacional (SI).

Teoría de la navegación.

- 37 La expresión “cartucho” en una carta náutica se refiere a:
- a) Cartas de aproches o recalada a escala 1/25.000.
 - b) Información incluida en la carta sobre la declinación magnética y su variación anual.
 - c) Información sobre la naturaleza del fondo.
 - d) Representaciones de una determinada zona a mayor escala por su importancia para la navegación.

- 38 El desvío de la aguja:
- a) Es siempre el mismo para todos los barcos y ha de actualizarse con el tiempo.
 - b) Viene expresado para distintos rumbos en la tablilla de desvíos.
 - c) Es el ángulo formado entre el Norte verdadero y el Norte de Aguja.
 - d) Una vez calculado para los diferentes rumbos, permanece inalterable en el tiempo.
- 39 En relación con la declinación magnética, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
- a) En cada lugar es diferente para cada barco ya que depende del rumbo.
 - b) Es siempre la misma en cada lugar.
 - c) Las cartas náuticas incluyen la declinación magnética y su variación anual.
 - d) Es el ángulo formado entre el norte verdadero y el meridiano geográfico.
- 40 El rumbo es el ángulo formado entre la dirección de la proa y:
- a) El viento.
 - b) El norte verdadero.
 - c) El norte de aguja.
 - d) El meridiano del lugar.
- 41 La latitud de un punto en la superficie de la Tierra es:
- a) El ángulo entre el meridiano de referencia y el meridiano que pasa por este punto.
 - b) La distancia que mide el arco terrestre desde dicho punto al ecuador.
 - c) El ángulo entre el plano ecuatorial y la línea que pasa por este punto y el centro de la tierra.
 - d) La distancia que mide el arco terrestre desde dicho punto al meridiano de Greenwich.

Carta de navegación.

- 42 El día 12 de diciembre de 2021 nos encontramos navegando en las inmediaciones del puerto de Santa Uxía de Ribeira. Sabiendo que la sonda en la carta es de 4 metros y la presión atmosférica de 1003 milibares, ¿cuál de las siguientes respuestas más se aproxima a la sonda en la segunda bajamar?
- a) 4,19 m.
 - b) 4,14 m.
 - c) 5,19 m.
 - d) 4,99 m.
- 43 El día 18 de diciembre de 2010 a HRB: 11:42, situados en $L: 36^{\circ} 01' N$ $L: 006^{\circ} 01' W$ navegamos con rumbo de aguja = 020° a una velocidad de 4 nudos. Sabiendo que el desvío de aguja es 3° oeste, ¿cuál de las siguientes coordenadas más se aproxima a nuestra posición a HRB:13:12?
- a) $L=36^{\circ} 05,3' N$ $L=005^{\circ} 55,6' W$
 - b) $L=36^{\circ} 06,5' N$ $L=006^{\circ} 02,4' W$
 - c) $L=36^{\circ} 05,3' N$ $L=006^{\circ} 04,2' W$
 - d) $L=36^{\circ} 06,5' N$ $L=005^{\circ} 57,5' W$

- 44 El 20 de marzo de 2021 estamos entre puntas del puerto de Ceuta y ponemos proa al faro de Punta Carnero. Al ser HRB= 03:00, aproados al Ra= 340°, tomamos marcaciones de los faros Punta Carnero M= 350° y Punta Europa M=035°. $\Delta = 0^\circ$. Situados, ponemos rumbo para pasar a una distancia de 1.5 millas del faro de Punta Tarifa. $\Delta = -0.5^\circ$. Para todo el ejercicio la declinación magnética (dm) = - 5°.
- a) Ra= 327,5°; l: 36° 00,8'N, L: 005°21,6'W y Ra=260,5°
 - b) Ra= 327,5°; l: 36° 00,8'N, L: 005°21,6'W y Ra=265,5°
 - c) Ra= 337,5°; l: 36° 00,5'N, L: 005°22'W y Ra=266,5°
 - d) Ra= 332,5°; l: 36° 00'N, L: 005°22,4'W y Ra=256°
- 45 Navegando ponemos la proa a Punta Europa, tomando Da= S40°E y después se pone la proa a Punta Carnero obteniendo Da= S40°W. En la tablilla de desvío se indica que para el Rumbo S40°E un desvío (Δ) =-2, y para el rumbo S40W un desvío (Δ) = +2. La declinación magnética es de 9,5° NW. ¿Cuál de las siguientes respuestas más se aproxima a nuestra situación?
- a) l= 36° 10,0'N; L=005° 20,0'W
 - b) l= 36° 8,0'N; L=005° 20,0'W
 - c) l= 36° 7,0'N; L=005° 17,0'W
 - d) l= 36° 08,0'N; L=005° 22,8'W