Examen: Patró d'embarcacions d'esplai
Convocatòria: Setembre 2011
Model d'examen: B

SECCIÓ: Tecnología Naval

1. ¿Cómo se denomina el cuerpo de un buque, sin tener en cuenta la máquina, la arboladura, las superestructuras y los pertrechos?
A: Aparejo
B: Cuadernas
C: Casco
D: Obra viva

2. La obra muerta es:
A: La parte del casco que queda sumergida.
B: La parte del casco situada a proa.
C: La parte del casco que emerge.
D: La superestructura.

3. Paso de la hélice es:
A: Lo que avanzaría teóricamente al dar una vuelta completa.
B: Lo que avanzaría realmente al dar una vuelta completa.
C: Al avance real sumado al retroceso al dar una revolución completa.
D: Las respuestas "a" y "c" son correctas

4. Denominamos manga máxima a la:
A: Anchura de la cuaderna maestra.
B: Distancia transversal medida en la parte mas ancha de la embarcación.
C: Distancia longitudinal medida en la parte mas ancha de la embarcación.
D: Distancia vertical medida en la parte mas alta de la embarcación.

5. El desplazamiento de una embarcación es:
A: Su peso.
B: El volumen de los espacios cerrados de la embarcación.
C: Su densidad.
D: Su volumen.

6. El imbornal es:
A: Una abertura para pasar la cadena.
B: Una abertura para pasar los cabos.
C: Una abertura para dar salida al agua que se embarca en cubierta.
D: Una escotilla de la bodega.

SECCIÓ: Maniobras

7. Se dice que un buque es de paso a la derecha:
A: Cuando la hélice gira en sentido de las manecillas del reloj en marcha avante y visto desde popa.
B: Cuando cae a babor.

C: Cuando la hélice de estribor gira a la derecha y la de babor gira a la izquierda.
D: Cuando cae a estribor.

8. La voz de hombre al agua la dará:
A: Cualquier persona de abordo.
B: El que se ha caído.
C: El capitán.
D: El timonel.

9. En un buque con dos hélices de giro al exterior, la maniobra de atraque resulta más fácil:
A: Por la banda de estribor.
B: Por la banda de babor.
C: Es igual por babor que por estribor.
D: La facilidad de atraque sólo lo da la hélice de paso variable.

10. Llamamos abatimiento a:
A: El ángulo formado entre el rumbo verdadero y el rumbo efectivo.
B: El ángulo formado entre el rumbo superficie y el rumbo efectivo.
C: El ángulo formado entre el rumbo verdadero y el rumbo superficie.
D: El ángulo formado entre el rumbo de aguja y el rumbo efectivo.

11. Refiriéndose a un cabo a la voz de "arriar en banda":
A: Soltaremos el cabo totalmente.
B: Largaremos todos los cabos.
C: Sujetaremos el cabo con una boza.
D: Aflojaremos el cabo lo que pida.

12. En caso de atracar con una codera, el primer cabo que daremos será:
A: El largo de popa
B: La codera
C: El través de popa
D: El spring de popa

13. Cualquier cambio de rumbo o velocidad que se realice para evitar un abordaje será:
A: Lo más rápido posible
B: En el último momento por si no es necesaria
C: Lo más amplio posible para que sea apreciado por el otro barco
D: Después de avisarle por radio

14. La faena de cobrar el ancla se denomina:
A: Filar
B: Arriar
C: Levar
D: Lascar

SECCIÓ: Seguridad en la mar

15. ¿Qué lesión caracteriza las quemaduras de primer grado?
A: Necrosis.
B: Ampollas.

C: Costras.
D: Enrojecimiento.

16. Los peligros de una herida, con independencia de su profundidad y extensión son:
A: Posibilidad de contagio.
B: Hipotermia.
C: Hemorragia e infección.
D: Mala cicatrización.

17. Las constantes vitales son:
A: Pulso, respiración, temperatura y presión arterial.
B: Talla, peso, raza y color de ojos.
C: Estado de consciencia, pulso y respiración.
D: Ninguna es cierta.

18. Las gasolinas al arder, producen un fuego de clase:
A: Alfa.
B: Bravo.
C: Charlie.
D: Delta.

19. ¿Cuál es la primera medida que debemos tomar después de un abordaje?
A: Enviar por radio un mensaje de socorro.
B: Tomar todos los datos del otro buque para dar parte al seguro.
C: Investigar la gravedad de las averías.
D: Separar inmediatamente los buques dando atrás.

20. ¿Qué tecla del G.P.S. permite almacenar la posición del náufrago en forma de "way point"?.
A: M.O.B.
B: No hay tal tecla.
C: D.P.
D: La que nos indica la posición real.

21. Si navegando de través queremos ir al largo, debemos:
A: Arribar.
B: Ceñir.
C: Orzar.
D: Escorar.

22. ¿Qué se entiende por capear?
A: Fondear a barbas de gato.
B: Emitir una señal de socorro.
C: Quedar con la quilla en el aire.
D: Aguantar un mal tiempo de amura.

23. ¿Qué significa trincar?:
A: Liberar un cabo enredado.
B: Recoger ordenadamente un cabo.
C: Tirar de un cabo, cable o cadena.

D: Inmovilizar algo.

24. Si navegando de ceñida queremos pasar a navegar de través, ¿que acción debemos llevar a cabo?
A: Orzar.
B: Ciar.
C: Arribar.
D: Virar.

25. Entendemos por sincronismo transversal:
A: Cuando coinciden el período de balance y el del periodo de las olas.
B: Cuando coinciden los movimientos de cabeceo y balance.
C: Cuando coinciden la dirección del viento y el de las olas.
D: Cuando coinciden los movimientos de cabeceo y el del período de las olas.

SECCIÓ: Navegación

26. ¿Qué es la corrección total?
A: La diferencia entre el rumbo magnético y el rumbo de aguja.
B: El error que producen los hierros de abordo.
C: La suma algebraica de la variación y el desvío.
D: La suma de la declinación magnética y la variación total.

27. Para saber las características: vientos, temperatura del agua y corrientes de la zona por donde navegamos, lo averiguaremos en el :
A: Libro de Faros
B: Anuario de Mareas
C: Almanaque Náutico
D: Derrotero

28. La Marcación es el ángulo que forma la:
A: Proa y el objeto.
B: Proa y el norte verdadero.
C: Proa y el norte de aguja.
D: Proa y el norte magnético.

29. Los veriles son líneas que unen puntos de igual:
A: Latitud
B: Temperatura
C: Sonda
D: Distancia a tierra

30. Si la velocidad a la que navegamos es de 12 nudos y la corredera marca 11 nudos, ¿qué valor tendrá el coeficiente corredera?:
A: 1,09
B: 0,91
C: 1,12
D: 0,35

31. ¿Desde dónde se cuenta la demora?

A: Desde el Sur.
B: Desde el Norte.
C: Desde el Este.
D: Desde el Oeste.

32. ¿Para qué sirve la alidada?
A: Para leer los calados
B: Para marcar las líneas de máxima carga.
C: Para hacer firme los cabos.
D: Para tomar demoras, marcaciones, etc.

33. Los polos magnéticos de la tierra:
A: Coinciden con los terrestres.
B: No existen.
C: Están en oposición a los terrestres.
D: Están cercanos a los terrestres.

34. Por observación simultánea obtenemos Da de Pta. Carnero = 334° y Da de Pta. Cires = 233°, siendo: desvío= 4° NW, variación = 3° NW.¿Cuales serán las coordenadas de nuestra situación?
A: l = 36° 01'2 N L = 005° 20'2 W
B: l = 36° 00'0 N L = 005° 21'8 W
C: l = 35° 58'8 N L = 005° 24'6 W
D: l = 35° 58'8 N L = 005° 28'6 W

35. Desde la posición l 36° 00' N y L 005° 50' W navegamos al rumbo de aguja 210° a una velocidad de 6'. Desvío 10° NE. Variación local 2° NW. ¿Cuál será nuestra posición una hora y cuarenta minutos más tarde?
A: l 35° 52',7 N y L 005° 53',6 W
B: l 35° 50',9 N y L 005° 54',6 W
C: l 35° 52',1 N y L 005° 57',6 W
D: l 35° 53',8 N y L 005° 56' W

36. Situados en posición l 36° 00' N y L 005° 50' W damos rumbo para pasar a 3 millas del faro de Cabo Trafalgar existiendo viento del SW que nos produce un abatimiento estimado de 5°. Ct 8° NW. Calcular nuestro Ra.
A: Ra 304°
B: Ra 294°
C: Ra 310°
D: Ra 301°

37. Estamos al S/v de Cabo Trafalgar distancia 3' ¿Qué demora de aguja tenemos al faro de Barbate (no a la roja)? (Ct=5°NW)
A: 043°
B: 064°
C: N54E
D: N73E

SECCIÓ: Meteorología

38. ¿De qué dependen el terral y el virazón?:
A: Del día y de la noche
B: De la Luna
C: De las estaciones
D: De la orografía del terreno

39. Un viento de poniente quiere decir que va hacia:
A: El oeste
B: El este
C: Popa
D: Proa

40. Las líneas que unen puntos de igual presión se denominan:
A: Isohipsas.
B: Isobaras.
C: Isalóbaras.
D: Isotermas.

41. Racha es:
A: Un viento favorable.
B: Un viento con la intensidad idónea.
C: Un aumento súbito de la intensidad del viento.
D: Un cambio súbito de la dirección del viento en unos 180°.

SECCIÓ: Comunicaciones

42. Cuando una estación transmite y recibe la información alternativamente utilizando un solo canal, este modo de explotación se denomina:
A: Simplex
B: Duplex
C: Semidúplex
D: Semisímplex

43. La palabra PAN PAN se usa en caso de:
A: Socorro
B: Urgencia
C: Necesidad
D: Tiroteo

44. En caso de transmitir una alerta de socorro en LSD/DSC de VHF por error, ¿cómo debemos actuar?
A: Llamar al Club Náutico más próximo, avisándole del error.
B: Interrumpir la emisión y, a continuación, anular la alerta por radiotelefonía a través del canal 16, avisando a todas las estaciones y, principalmente, a la estación costera más próxima.
C: Esperar a la llegada a puerto para dar aviso del error a Capitanía marítima.
D: Es suficiente apagar el equipo.

45. ¿Cuántas cifras se emplearán para confeccionar un número de llamada selectiva digital (MMSI)?
A: 5

B: 7
C: 9
D: 12

46. ¿Cómo impondrá silencio ante un mensaje de socorro la estación que dirija este tráfico?:
A: Silence please.
B: Mayday release.
C: Silence Mayday.
D: Silence standby.

SECCIÓ: Propulsión mecánica

47. En el mar, la refrigeración en un circuito abierto se realiza con:
A: Aire.
B: Agua salada.
C: Agua destilada.
D: Agua dulce.

48. Las baterías son:
A: Reguladores de electricidad.
B: Generadores de electricidad.
C: Acumuladores de electricidad.
D: Depósitos de corriente alterna.

49. ¿Que motores necesitan perforar el casco para su instalación?:
A: Fuera borda y convencional
B: Todos
C: Convencional y "Z" Drive
D: Fuera borda y "Z" Drive

50. ¿En qué motores comprobaremos el nivel del líquido refrigerante?
A: En los que lleven sistema de refrigeración con circuito cerrado.
B: En los que el engrase se realice por mezcla.
C: En todos los motores.
D: En los que lleven sistema de refrigeración con circuito abierto.

51. Al objeto de prever cambios en las condiciones meteorológicas o cualquier otro tipo de incidencia es absolutamente necesario dar un margen de seguridad del 20% sobre el consumo total estimado. Si nuestro consumo total estimado para una travesía es de 300 litros, ¿qué cantidad de combustible debemos llevar a la salida teniendo en cuenta el margen de seguridad?
A: 360 litros.
B: 400 litros.
C: 340 litros.
D: 330 litros.

SECCIÓ: Reglamentos y señales

52. ¿Qué se entiende por capacidad de maniobra restringida?
A: Que no se autoriza a navegar por esa zona.

B: Cuando navega en aguas muy profundas.
C: Que tiene reducida su maniobra conforme con el reglamento.
D: Que navega por aguas poco profundas.

53. ¿Quién maniobrará si un yate a vela alcanza a uno a motor?
A: El de motor caerá a estribor y el de vela a babor.
B: El de propulsión mecánica.
C: Ambos caerán a babor.
D: El de vela.

54. Si navegando a motor, observamos por nuestro estribor un mercante que se aproxima con riesgo de abordaje:
A: No maniobrará nadie.
B: Maniobrará el mercante.
C: Maniobraremos, ya que observamos al otro por estribor.
D: Nos apartaremos de su derrota, ya que es mayor.

55. ¿Cuál de las siguientes señales indica peligro y necesidad de ayuda?:
A: Cinco o más pitadas consecutivas
B: La señal "DQ" emitida por radiotelefonía
C: Las banderas "NC" del código internacional de señales (C.I.S)
D: Una pitada larga cada minuto

56. Navegando en tiempo de visibilidad reducida debemos:
A: Moderar la velocidad y hacer las señales fónicas correspondientes.
B: Si en el momento de cerrarse no vimos barcos a la vista dar toda máquina para llegar antes a puerto.
C: Pedir información a la costera.
D: Parar máquina.

57. Un bote a remos menor de 7 metros de eslora, ¿qué luces le obliga el reglamento a llevar?
A: Luces de costado y alcance.
B: Luces de costado.
C: Una linterna.
D: Una luz roja.

58. ¿Qué buque exhibe dos bolas negras?
A: El fondeado mayor de 100 metros de eslora.
B: El fondeado.
C: El buque pesquero.
D: Ninguna de las respuestas es correcta.

59. Un velero de eslora superior a 12 metros, fondeado, exhibirá de día:
A: Una esfera negra en la proa.
B: Dos conos unidos por sus bases en lugar visible.
C: No está obligado a mostrar ninguna señal.
D: Un cono con el vértice hacia abajo en la proa.

60. Si observamos un barco, que en lugar visible, lleva izadas tres bolas negras, sabremos que se trata de:

A: Un pesquero.
B: Un buque varado.
C: Un buque sin gobierno.
D: Un buque en peligro.

61. Un buque de propulsión mecánica, navegando de noche debe llevar obligatoriamente dos luces de tope cuando:
A: Su manga es mayor de 6 metros.
B: Su eslora es superior a 50 metros.
C: Todos los buques de propulsión mecánica deben llevar dos luces de tope.
D: Ninguna de las anteriores respuestas es correcta.

62. ¿Qué arco de horizonte cubre la luz de tope por la proa?
A: 90° por banda, 180° en total.
B: Un total de 225°.
C: 135°.
D: 32 cuartas.

63. Si un buque que se encuentra a la vista y a 500 metros del nuestro emite una señal fónica consistente en tres pitadas cortas, nos quiere indicar que:
A: Está dando atrás a la máquina.
B: Tiene dudas con respecto a nuestra maniobra.
C: Pretende alcanzarnos.
D: Tiene el práctico a bordo.

64. En tiempo de niebla, oimos dos pitadas largas, ¿de qué buque se trata?
A: Un buque de propulsión mecánica navegando con arrancada.
B: Una embarcación de práctico.
C: Un buque de propulsión mecánica parado y sin arrancada.
D: Un buque navegando a vela.

65. Si al acercarnos a un recodo oimos una pitada larga, deberemos:
A: Contestar con otra pitada larga.
B: Contestar con una pitada corta.
C: Contestar con una corta o dos cortas según vayamos a caer a estribor o a babor.
D: No hace falta hacer nada.

66. Una de las siguientes señales corresponde a un buque que está en peligro y solicita auxilio ¿cuál es?
A: Cohetes que despiden estrellas blancas.
B: Una bandera cuadra con una bola debajo.
C: Una bandera o trapo agitado a izquierda y derecha.
D: Una bandera roja.

SECCIÓ: Balizamiento

67. En la región "A", las marcas laterales de estribor, tienen un color:
A: Verde
B: Rojo con una franja verde
C: Rojo

D: Verde con una franja roja

68. El sistema de balizamiento establece unas reglas que son aplicables a:
A: Marcas fijas y flotantes.
B: Faros.
C: Luces y marcas de enfilación.
D: Todas las anteriores son válidas.

69. La marca de tope del cuadrante sur es:
A: Dos conos negros superpuestos con las puntas hacia abajo.
B: Dos conos negros superpuestos con las puntas hacia arriba.
C: Dos conos negros superpuestos por el vértice.
D: Dos conos negros superpuestos opuestos por la base.

70. Una marca cardinal Norte indica:
A: Que al ver la baliza por la proa debemos poner siempre rumbo norte.
B: Que no debemos navegar entre la baliza y la costa.
C: Que el peligro está situado al norte de la baliza.
D: Que la baliza está situada al norte de un peligro.

71. Si navegando al rumbo verdadero 300º vemos por la proa una baliza con dos conos negros con el vértice hacia abajo, debemos:
A: Seguir a rumbo, puesto que se trata de una marca de aguas navegables.
B: Este tipo de señal no existe.
C: Caer a babor, puesto que se trata de una marca cardinal Sur.
D: Caer a estribor, puesto que se trata de una marca cardinal Este.

SECCIÓ: Legislación

72. ¿Es obligatorio el salvamento a las personas?
A: No, porque lo realizan sociedades profesionales.
B: Sí, siempre.
C: No.
D: Sí, si la embarcación supera los 4 metros de eslora.

73. ¿Que debemos hacer con las aguas oleosas de nuestra embarcación?:
A: Quemarlas.
B: Achicarlas a recipientes y depositarlas en las instalaciones designadas en los puertos para tal menester.
C: Achicarlas en el mar a una distancia superior a las 12 millas.
D: Tratarlas con desinfectantes y achicarlas al mar.

74. ¿Hasta qué limite de eslora se permite, según las atribuciones de este título, el manejo de embarcaciones de recreo a vela?:
A: Hasta 12 metros.
B: Hasta 8,5 metros.
C: Hasta 6 metros.
D: Hasta 7 metros.

75. En el mar Mediterráneo, ¿podemos tirar al agua los restos de comida?:

A: Sí, no hay ningún tipo de restricción.
B: En el mar Mediterráneo no podemos tirar nada al agua
C: Sí, pero bién desmenuzados y a más de 12 millas de la costa.
D: Sí, siempre que estén herméticamente cerrados en bolsas ecológicas hechas para tal fín.