

2º CONVOCATORIA: 17 JUNIO 2017

EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN DE
EMBARCACIONES DE RECREO

(PRUEBA COMPLEMENTARIA PNB)

UNIDAD TEÓRICA 7. MANIOBRA Y NAVEGACIÓN

1. El efecto de la corriente de Expulsión de una hélice de giro a la izquierda, en un buque con timón a la vía, parado y sin arrancada y que dé máquinas atrás, es:

- a) La proa cae a Estribor
- b) La popa cae a Babor
- c) La popa cae a Estribor
- d) Las respuestas a) y b) son correctas

2. Si queremos desatracar de popa, pegando la proa al muelle sin que el barco vaya adelante, el último cabo que debemos largar es:

- a) El esprín de Popa
- b) El largo de Proa
- c) El esprín de Proa
- d) El largo de Popa

UNIDAD TEÓRICA 8. EMERGENCIAS EN LA MAR

3. Para que se produzca un incendio es necesario:

- a) Combustible, energía de activación y ausencia de oxígeno
- b) Solo es necesario la proporción correcta de combustible y comburente
- c) Combustible, oxígeno y una energía de activación
- d) Ninguna respuesta es correcta

4. La lesión característica de las quemaduras de segundo grado es:

- a) Vesículas (ampollas en la piel)
- b) Eritema (enrojecimiento de la piel)
- c) Presencia de costras en la piel
- d) Todas las respuestas son falsas

5. En caso de una vía de agua, las primeras medidas a tomar serán:

- a) Abandonar la embarcación, debiendo colocarnos el chaleco y prendas de abrigo
- b) Achicar con la bomba de achique y, si no se consigue el taponamiento completo y

estanco de la vía de agua, abandonar la embarcación

c) Achicar con la bomba de achique, taponar en la medida de lo posible la vía de agua, vigilar el nivel de agua del local, comprobando que se mantiene o disminuye; en caso contrario, prepararnos para abandonar la embarcación

d) Ninguna respuesta es correcta

UNIDAD TEÓRICA 9. METEOROLOGÍA

6. El término “Virazón” se refiere a:

a) Brisa costera local que sopla de la tierra al mar, de norte a sur

b) Brisa costera local que sopla de la mar a tierra

c) Brisa costera local típica de los alisios del NE

d) Brisa costera local asociada a una borrasca que sopla de norte a sur

7. Si la intensidad del viento varía de forma breve e intensa, aumentando su fuerza, durante intervalos por lo general cortos, se dice que:

a) El viento está rolando

b) El viento está refrescando

c) El viento es racheado

d) El viento está cayendo

8. Las borrascas en el hemisferio norte, en general, tienen una trayectoria:

a) De Sur a Norte

b) En sentido contrario a las agujas del reloj

c) De Oeste a Este

d) En el mismo sentido que las agujas del reloj

9. La isobara es una línea que une los puntos que:

a) Tienen el mismo gradiente horizontal de presión

b) Tienen la misma presión

c) Tienen la misma temperatura

d) Tienen la misma presión normal y a la misma altura

UNIDAD TEÓRICA 10. TEORÍA DE NAVEGACIÓN

10. La longitud se define como:

a) El arco de meridiano contado desde el ecuador

b) El arco de ecuador contado desde el meridiano cero

- c) El arco de paralelo contado desde el ecuador
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

11. El ángulo formado entre el rumbo verdadero y el rumbo de superficie o rumbo real se denomina:

- a) Abatimiento
- b) Corriente
- c) Estela
- d) Deriva

12. Cartucho en una carta es:

- a) Una señal de balizamiento
- b) La zona de tierra
- c) Un trozo de zona ampliada e insertada
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

13. Si se multiplica la distancia de corredera por el coeficiente de corredera obtenemos:

- a) Distancia de corredera
- b) Distancia real navegada
- c) Dato erróneo
- d) Sonda

14. Cuando el viento alcanza gran intensidad y permanece estable procedente de la mar, afecta a la marea haciendo:

- a) Disminuir la amplitud de la marea
- b) Aumentar la amplitud de la marea
- c) Atrasar la Hora de Pleamar
- d) Adelantar la Hora de la Bajamar

UNIDAD TEÓRICA 11. CARTA DE NAVEGACIÓN

15. El 17 de junio de 2017 al ser HRB =12h 00m, navegamos con rumbo verdadero 251º y tomamos marcación al faro de Punta Europa 044º Estribor y distancia 4 millas. Se pide calcular la situación a HRB=12h 00m.

- a) 36º 08,3' N; 005º 25,2' W
- b) 36º 03,0' N; 005º 23,9' W

c) $36^{\circ} 10,2' N$; $005^{\circ} 18,4' W$

d) $36^{\circ} 04,9' N$; $005^{\circ} 16,2' W$

16. El 17 de junio de 2017, nos encontramos en situación $35^{\circ} 42,2' N$, $006^{\circ} 06,8' W$ y damos rumbo para pasar a 5 millas del faro de Cabo Espartel, en ausencia de viento y corriente. Calcular el rumbo de aguja sabiendo que la declinación magnética de la carta es $6^{\circ} W$ 2007 ($6' W$) y el Desvío $+1^{\circ}$ (más).

a) 042°

b) 027°

c) 038°

d) 025°

17. Al cruzar la oposición de los faros de Isla de Tarifa y Punta Cires, marcamos dicha oposición en demora de aguja 127° . Calcular la corrección total.

a) $+4^{\circ}$ (más)

b) -4° (menos)

c) -8° (menos)

d) $+8^{\circ}$ (más)

18. El 17 de junio de 2017 navegamos a 6 nudos al rumbo de aguja 123° . Al ser HRB = $08h 00m$, nos encontramos al Sur verdadero del faro de Cabo Trafalgar y al Oeste verdadero del faro de punta Camarinal. Calcular la situación de estima al ser HRB = $09h 30m$, sabiendo que la declinación magnética es $4^{\circ} NW$ y el desvío de la aguja = -6° (menos).

a) $35^{\circ} 59,4' N$; $005^{\circ} 54,0' W$

b) $36^{\circ} 01,9' N$; $005^{\circ} 51,9' W$

c) $36^{\circ} 03,1' N$; $005^{\circ} 55,2' W$

d) $36^{\circ} 05,0' N$; $005^{\circ} 55,2' W$