



EXAMEN TEÓRICO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO P.E.R. Reducido

(Patrón de Embarcaciones de Recreo – Complementario de PNB)

2ª Convocatoria: 17 de junio de 2017.-

INSTRUCCIONES

1. Está prohibida la utilización de teléfonos móviles o cualquier otro objeto de telefonía móvil, incluidas PDA, TABLETAS o SMARTWATCH durante la duración de esta prueba, así como la comunicación entre los candidatos.
2. No deteriore el impreso de respuestas. NO DOBLAR NI ARRUGAR.
3. Firme el impreso en el recuadro correspondiente con un bolígrafo.
4. A partir de ahora utilice siempre un lápiz HB2 para cumplimentar la hoja de examen con los datos solicitados.
5. Una vez comenzada la prueba señalar, siempre a lápiz HB2, solo una de las cuatro posibles respuestas de cada pregunta de las que consta esta prueba. Si quiere rectificarla podrá utilizar una goma de borrar.
6. Coloque su DNI, NIE, Pasaporte o Carné de Conducir en la mesa de examen a la vista de los miembros del Tribunal durante el desarrollo de la prueba.
7. Esta prueba tiene una duración de **CUARENTA y CINCO MINUTOS.**
8. Este examen se rige a los efectos de elaboración y corrección por lo dispuesto en el R.D. 875/2014 de 10 de Octubre (BOE 247 de 11 de octubre de 2014 de Ministerio de Fomento por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo).
9. No se admitirán por parte de los miembros del Tribunal, preguntas sobre el contenido del examen.
10. Ningún candidato podrá abandonar el aula sin entregar, OBLIGATORIAMENTE, el impreso de respuestas. Una vez finalice Vd. la prueba se le entregará la copia amarilla autocopiativa que solo es válida a efectos de autocorrección.
11. No podrá entregar su examen hasta transcurridos, al menos, 30 minutos desde el inicio de la prueba.

Una vez publicadas por el IAD las calificaciones provisionales, el aspirante dispondrá de un plazo de 7 días naturales para presentar alegaciones remitiendo un escrito a la siguiente dirección:

Sr. Presidente del Tribunal Único
Instituto Andaluz del Deporte.
Avda. Santa Rosa de Lima, 5.
29007. Málaga

Puede encontrar las respuestas y calificaciones provisionales en la página Web:
<http://www.juntadeandalucia.es/culturaydeporte/web/iad> o bien en el Instituto Andaluz del Deporte o en las Delegaciones Territoriales de la Consejería de Turismo y Deporte.

Queda prohibida la reproducción parcial o total de este cuaderno de examen.

**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 251° y tomamos marcación al faro de Punta Europa 044° Estribor y distancia 4 millas. Se pide calcular la situación a HRB=12h 00m.

- a) 36° 08,3' N; 005° 25,2' W
- b) 36° 03,0' N; 005° 23,9' W
- c) 36° 10,2' N; 005° 18,4' W
- d) 36° 04,9' N; 005° 16,2' W

16. El 17 de junio de 2017, nos encontramos en situación 35° 42,2' N, 006° 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° W 2007 (6' W) y el Desvío +1° (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° (más)
- b) -4° (menos)
- c) -8° (menos)
- d) +8° (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° 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

