



EXAMEN TEÓRICO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO

P.E.R. – Modelo B -

(Patrón de Embarcaciones de Recreo)

2ª Convocatoria: 26 mayo de 2018.-

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 **UNA HORA y TREINTA 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

UNIDAD TEÓRICA 1. NOMENCLATURA NÁUTICA

1. **El bloque o pieza sobre el que se montan las palas de una hélice se llama:**
 - a) Capacete
 - b) Núcleo
 - c) Bocina
 - d) Eje

2. **Si en un buque de dos hélices, mirando hacia proa, la hélice de babor es levógira y la de estribor dextrógira, las hélices son:**
 - a) De giro abatible
 - b) Si la de estribor es a la derecha o dextrógira se considera que es como una hélice de giro dextrógira
 - c) Si la de babor es a la izquierda o levógira se considera que es como una hélice de giro levógira
 - d) De giro al exterior

3. **A la mayor distancia transversal del barco medida por fuera del forro (incluido el espesor de la chapa de ambos costados) se le denomina:**
 - a) Manga
 - b) Manga máxima
 - c) Manga con el forro
 - d) Anchura

4. **A las piezas generalmente metálicas o de madera, dispuestas verticalmente que dan soporte a los pasamanos se les llaman:**
 - a) Guardamancebos
 - b) Barandillas
 - c) Candeleros
 - d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

UNIDAD TEÓRICA 2. ELEMENTOS DE AMARRE Y FONDEO

5. **Si queremos tener balizada el ancla, para evitar que la perdamos, se coloca en ella:**
 - a) Una boya o baliza cerca del lugar del fondeo, no en el ancla
 - b) Un orinque
 - c) Un garreo
 - d) Un borneo

- 6. Si queremos fondear con un ancla, antes de dar fondo debemos por regla general:**
- a) Destrincar, dejar el ancla a la pendura y frenada, quitar el freno y dar fondo
 - b) Dar fondo sin otra preparación, solo destrincar, el peso de la cadena podrá con el freno y nos servirá para que no salga muy rápida
 - c) Arriarla con el barboten y sin quitar el freno
 - d) Quitar solo el freno y dar fondo

UNIDAD TEÓRICA 3. SEGURIDAD EN LA MAR

- 7. En situación de Hombre al agua, y una vez el náufrago esté a bordo, qué procedimiento NO es correcto para tratar la hipotermia:**
- a) Trasladar al afectado horizontalmente, evitando golpes
 - b) Mantenerlo con la ropa mojada y secar sin frotar, especialmente las extremidades
 - c) Abrigar a la víctima a resguardo del viento
 - d) Si el náufrago está inconsciente, hacer una llamada de socorro y/o consulta radio-médica
- 8. La estabilidad estática transversal se define como:**
- a) La propiedad que tiene el buque una vez escorado de recuperar su posición de equilibrio, cuando se encuentra flotando en aguas en reposo
 - b) La propiedad que tiene el buque una vez escorado de recuperar su posición de equilibrio, cuando se encuentra flotando en cualquier situación de mar
 - c) La propiedad que tiene el buque de mantenerse adrizado, cuando se encuentra flotando en aguas en reposo
 - d) La propiedad que tiene el buque de mantenerse adrizado, cuando se encuentra flotando en cualquier situación de mar
- 9. Indique qué afirmación es correcta en relación al arnés de seguridad:**
- a) Consiste en un cabo de cáñamo, provisto de un chaleco que sujetaremos en la espalda
 - b) El arnés de seguridad es para mantenerse unido a la embarcación si se cae por la borda
 - c) Utilice arnés de cinta en lugar de cabo. Así se evita que, al pisar el arnés, ruede y nos haga resbalar
 - d) Es de talla única y no se adapta al tripulante, por lo que debemos adquirir uno adecuado a nuestra talla
- 10. Las aguas poco profundas en las que la embarcación corre el riesgo de una varada involuntaria, se denominan aguas:**
- a) Aguas sondables
 - b) Aguas superficiales
 - c) Aguas someras
 - d) Aguas muertas

UNIDAD TEÓRICA 4. LEGISLACIÓN

- 11. Las embarcaciones de recreo autorizadas para un máximo de 12 personas y con base en un puerto español deben realizar la notificación reducida de desechos prevista en el Anexo V del Real Decreto 1084/2009 ¿con qué periodicidad?:**
- a) Cada tres meses
 - b) Cada año
 - c) Cada seis meses
 - d) Cada vez que entren en un puerto
- 12. En el título de Patrón de Embarcaciones de Recreo ¿qué atribuciones son complementarias?:**
- a) Navegar hasta una distancia de 12 millas de la costa
 - b) Gobernar embarcaciones de recreo de hasta 15 metros de eslora
 - c) Navegar entre las Islas Canarias
 - d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

UNIDAD TEÓRICA 5. BALIZAMIENTO

- 13. Un castillete pintado a franjas verticales rojas y blancas es una marca:**
- a) Cardinal este
 - b) Cardinal oeste
 - c) De peligro aislado
 - d) De aguas navegables
- 14. Un aspa amarilla en forma de X es la marca de tope de una:**
- a) Marca de aguas navegables
 - b) Marca lateral de bifurcación
 - c) Marca especial
 - d) Marca de peligro aislado
- 15. Navegando a rumbo este, aparece por la proa una marca cuya mitad superior es de color negro y la mitad inferior amarilla. Debemos:**
- a) Caer a estribor para dejarla por nuestra banda de babor
 - b) Caer a babor para dejarla por nuestra banda de estribor
 - c) Es indiferente la banda por la que la dejemos, siempre que le demos un resguardo suficiente
 - d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta
- 16. Una boya que de noche emite un grupo de 2+1 destellos verdes es:**
- a) Una marca lateral de bifurcación, canal principal a estribor
 - b) Una marca lateral de bifurcación, canal principal a babor
 - c) Una marca lateral de babor
 - d) Una marca lateral de estribor

17. Dos conos negros superpuestos, con los vértices hacia abajo, identifican una:

- a) Marca cardinal Sur
- b) Marca cardinal Norte
- c) Marca lateral de bifurcación
- d) Marca de peligro aislado

UNIDAD TEÓRICA 6. REGLAMENTO DE ABORDAJES

18. Un buque de propulsión mecánica que emite una pitada corta está indicando:

- a) Que cae a estribor
- b) Que cae a babor
- c) Que está dando atrás
- d) Que no entiende nuestras intenciones o duda de si estamos maniobrando para evitar el abordaje

19. En una situación de cruce con riesgo de abordaje, entre dos buques de propulsión mecánica a la vista el uno del otro:

- a) Ambos deben caer a estribor
- b) Ambos deben caer a babor
- c) El buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro
- d) El buque que tenga al otro por su costado de babor se mantendrá apartado de la derrota de este otro

20. En una situación de alcance con riesgo de abordaje, entre dos buques de vela que reciben el viento por bandas contrarias y están a la vista el uno del otro, ¿cuál debe mantenerse apartado de la derrota del otro?:

- a) El que recibe el viento por babor debe mantenerse apartado de la derrota del otro
- b) El que recibe el viento por estribor debe mantenerse apartado de la derrota del otro
- c) El buque que alcanza se debe mantener apartado de la derrota del buque alcanzado
- d) Ambos buques caerán a estribor

21. Un buque de 45 m de eslora está navegando a vela y propulsándose con el motor al mismo tiempo. ¿Qué luces exhibirá?:

- a) Luces de costado y una luz de alcance
- b) Una luz de tope, luces de costado y una luz de alcance
- c) Dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior, luces de costado y una luz de alcance
- d) Las respuestas a) y c) pueden ser correctas

22. Cuando en una situación de riesgo de abordaje, uno de los dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último:

- a) Mantendrá su rumbo y velocidad
- b) Mantendrá su rumbo, pero podrá modificar la velocidad
- c) Mantendrá su velocidad, pero podrá modificar el rumbo
- d) Podrá modificar su rumbo y velocidad de la forma que considere más conveniente, para facilitar la maniobra del buque que se debe mantener apartado de su derrota

23. Siempre que no entrañe peligro, en un canal angosto navegaremos:

- a) Lo más cerca posible del límite exterior del canal que quede por nuestro costado de estribor
- b) Lo más cerca posible del límite exterior del canal que quede por nuestro costado de babor
- c) Por el centro del canal
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas

24. Navegando por una vía de circulación de un dispositivo de separación del tráfico, vemos por estribor un buque que está cruzando el dispositivo con un rumbo perpendicular al nuestro y que se aproxima con riesgo de abordaje en una situación de cruce. En estas circunstancias:

- a) Debemos mantenernos apartados de su derrota y, si las circunstancias lo permiten, evitaremos cortarle la proa
- b) Al navegar por el dispositivo tenemos preferencia de paso y el otro buque debe mantenerse apartado de nuestra derrota
- c) Los dos buques debemos caer a estribor
- d) No se puede cruzar un dispositivo de separación del tráfico

25. La marca diurna que caracteriza a un buque fondeado es:

- a) Un cilindro negro
- b) La bandera "A" del Código Internacional de Señales
- c) Una bola en la parte de proa
- d) Una bola en la parte de proa y otra en la parte de popa, más baja que la de proa, salvo que la eslora sea inferior a 50 m, en cuyo caso solo exhibirá una bola

26. Navegando en condiciones de visibilidad reducida detectamos en el radar un buque que no está a la vista, que nos está alcanzando por nuestra aleta de estribor y que va a pasar muy cerca de nosotros. En estas circunstancias:

- a) Debemos mantener nuestro rumbo y velocidad. Somos el buque alcanzado
- b) Debemos maniobrar con suficiente antelación, evitando si es posible una caída a estribor
- c) Debemos maniobrar con suficiente antelación, evitando si es posible una caída a babor
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

27. Un buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por el Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque, tiene la consideración de:

- a) Buque sin gobierno
- b) Buque con capacidad de maniobra restringida
- c) Buque restringido
- d) Buque sin maniobrabilidad

UNIDAD TEÓRICA 7. MANIOBRA Y NAVEGACIÓN

28. Si estamos atracados babor al muelle y tenemos una corriente de proa, el último cabo a largar será:

- a) El esprín de proa
- b) El largo de popa
- c) El esprín de popa
- d) El largo de proa

29. Los cabos que no imprimen ningún movimiento avante o atrás al virarlos son:

- a) Los largos de proa y popa
- b) Los esprines de popa
- c) Los traveses de proa y popa
- d) Los esprines de proa

UNIDAD TEÓRICA 8. EMERGENCIAS EN LA MAR

30. Para tratar de urgencias una hemorragia y detenerla debemos:

- a) Aplicar presión directa sobre la herida, ayudándonos de un paño o toalla limpios, si no disponemos de gasas estériles en ese momento. Mantener la hemorragia presionada al menos durante diez minutos
- b) Si la hemorragia está localizada en un brazo o pierna, elevar la zona de sangrado por encima del corazón, siempre y cuando la víctima no note dolor importante, en cuyo caso no continuaremos la elevación
- c) Evitaremos que la víctima permanezca de pie. Si está inconsciente, lo pondremos en posición antishock
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas

31. Al utilizar un extintor de polvo seco se debe:

- a) Agitarlo antes de su uso, por si el polvo está apelmazado
- b) Presurizarlo antes si es necesario
- c) Inclinarlo ligeramente hacia adelante y atacar la base del fuego
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas

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

- a) 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
- b) Achicar con la bomba eléctrica y, si no se consigue el taponamiento completo y estanco de la vía de agua, abandonar la embarcación
- c) Abandonar la embarcación, debiendo colocarnos el chaleco y prendas de abrigo
- d) Las respuestas b) y c) son correctas

UNIDAD TEÓRICA 9. METEOROLOGÍA

33. A la extensión rectilínea o área sobre la que sopla un viento de dirección y fuerza constantes se le denomina:

- a) Persistencia
- b) Periodo
- c) Intensidad
- d) Fetch

34. En un anticiclón en el hemisferio Norte:

- a) Los vientos giran en sentido ciclónico y la presión en la zona central es mayor que en la periferia
- b) Los vientos giran en sentido contrario a las agujas del reloj, y la presión en la zona central es menor que en la periferia
- c) Los vientos giran en sentido horario o anticiclónico y la presión en la zona central es mayor que en la periferia
- d) Los vientos giran en sentido anticiclónico, y la presión en la zona central es menor que en la periferia

35. Al peso por unidad de superficie de la columna de aire que gravita sobre un lugar dado se denomina:

- a) Temperatura
- b) Presión atmosférica
- c) Isobara
- d) Escala Celsius

36. Al aumento de la intensidad del viento se le llama:

- a) Rolar
- b) Racha
- c) Persistencia
- d) Refrescar

UNIDAD TEÓRICA 10. TEORÍA DE NAVEGACIÓN

37. La marca que tienen las agujas náuticas grabadas en el mortero, que coincide con la línea proa-popa o línea de crujía del buque se denomina:

- a) Al medio
- b) Línea de fe
- c) Línea de crujía
- d) A la vía

38. Si el desvío es cero, la aguja náutica señala al:

- a) Meridiano geográfico
- b) Meridiano de aguja
- c) Meridiano verdadero
- d) Meridiano magnético

39. La visual que une dos marcas o puntos de referencia de la costa con nuestro buque se denomina:

- a) Marcación
- b) Demora
- c) Enfilación
- d) Oposición

40. El arco de meridiano contado desde el ecuador hasta el paralelo del lugar o el buque se denomina:

- a) La longitud
- b) La latitud
- c) El rumbo
- d) El meridiano del lugar

41. La hora que establece el patrón y por la que se rige la vida a bordo es:

- a) La Hora Oficial
- b) La Hora Legal
- c) La Hora Reloj de Bitácora
- d) La Hora de los Husos Horarios

UNIDAD TEÓRICA 11. CARTA DE NAVEGACIÓN

42. El 26 de mayo de 2018, al ser HRB = 09h00m navegamos a 6 nudos, nos encontramos en situación $35^{\circ} 45' N$, $006^{\circ} 10' W$. Situados damos rumbo para pasar a 5 millas del faro de Punta Malabata, sabiendo que la declinación magnética de la carta es $7^{\circ} E$ 2008 ($6' W$) y el Desvío= $+8^{\circ}$ (más). Calcular Rumbo de aguja para pasar a 5 millas del faro de Punta Malabata.
- a) 079°
 - b) 063°
 - c) 051°
 - d) 067°
43. Al ser HRB = 13h00m navegamos al rumbo de aguja 275° con 6 nudos de velocidad; nos encontramos al Sur verdadero del Faro de Punta Europa y al Este verdadero del faro de la Isla de Tarifa, sabiendo que la declinación magnética es $3^{\circ} NW$ y el Desvío= -12° (menos). Calcular la situación de estima al ser HRB = 15h30m.
- a) $35^{\circ} 59,1' N$; $005^{\circ} 38,4' W$
 - b) $35^{\circ} 57,5' N$; $005^{\circ} 41,4' W$
 - c) $35^{\circ} 59,1' N$; $005^{\circ} 41,6' W$
 - d) $35^{\circ} 57,5' N$; $005^{\circ} 38,6' W$
44. Al ser HRB = 21h 00m del día 25 de mayo de 2018, nos encontramos en situación verdadera $35^{\circ} 55' N$, $005^{\circ} 15' W$ y damos rumbo al Puerto de Algeciras con velocidad 6 nudos; en ausencia de viento y corriente. Calcular el rumbo de aguja necesario y la HRB de llegada, sabiendo que la declinación magnética es $5^{\circ} NW$ y el Desvío= $+9^{\circ}$ (más). (El Punto de llegada es la luz roja de la farola del espigón de Algeciras).
- a) 333° y HRB = 23h30m
 - b) 315° y HRB = 23h45m
 - c) 325° y HRB = 23h45m
 - d) 343° y HRB = 23h30m
45. Navegando al rumbo de aguja = 318° nos encontramos en la enfilación de los Faros de Cabo Roche y Cabo Trafalgar, y marcamos dicha enfilación en demora de aguja 331° . Calcular la corrección total.
- a) -5° (menos)
 - b) -8° (menos)
 - c) $+5^{\circ}$ (más)
 - d) $+13^{\circ}$ (más)

