



EXAMEN TEÓRICO PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO

P.E.R. – Modelo B -

(Patrón de Embarcaciones de Recreo)

4ª Convocatoria: 1 de diciembre 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. **Al dar atrás, el giro de una hélice levógira es:**
 - a) En sentido de las agujas del reloj, mirando desde proa hacia popa
 - b) En sentido de las agujas del reloj, mirando desde popa hacia proa
 - c) En sentido contrario a las agujas del reloj, mirando desde popa hacia proa
 - d) las respuestas a) y c) son correctas

2. **La banda opuesta a aquella por la que recibimos el viento se denomina:**
 - a) Banda de Barlovento
 - b) Banda de Adrizamiento
 - c) Banda de Sotavento
 - d) Ganando Barlovento

3. **Si estamos inclinados a la banda de Estribor se dice que:**
 - a) Estamos poniendo el barco en calados iguales
 - b) Estamos apopados a Estribor
 - c) Estamos adrizando el barco a Estribor
 - d) Estamos escorados a Estribor

4. **Cuando estamos levantando el fondeo y el ancla está fuera del agua sin obstáculos se dice que:**
 - a) Está a la pendura
 - b) Ha zarpado
 - c) Está clara y libre
 - d) Está a pique

UNIDAD TEÓRICA 2. ELEMENTOS DE AMARRE Y FONDEO

5. **Cuando un barco gira alrededor de su ancla describe el:**
 - a) Círculo de fondeo
 - b) Círculo de garreo
 - c) Círculo de borneo
 - d) Círculo del orinque

6. **¿Para qué se emplea el nudo “vuelta de razón”?:**
 - a) Para amarrar defensas que han de estar tendidas mucho tiempo
 - b) Para amarrar a un noray, si se ha de estar mucho tiempo
 - c) Para afirmar un cabo a una argolla
 - d) Las respuestas a) y c) son correctas

UNIDAD TEÓRICA 3. SEGURIDAD EN LA MAR

7. En caso de «hombre al agua», la maniobra que consiste en meter el timón a la banda por donde se apercibió la caída al mar y mantenerlo en esa posición hasta variar el rumbo inicial en 250°, en cuyo momento se pone timón a la vía y se inicia la maniobra de parada, se denomina:
- Maniobra o evolución de Williamson
 - Maniobra de Boutakow
 - Maniobra o evolución de Anderson
 - Maniobra en espiral
8. Se conoce con la acepción marinera de «capear el temporal» a la acción de:
- Recibir las olas por la amura cuando existe mala mar, manteniendo la embarcación avante y con poca velocidad
 - Recibir las olas por la amura cuando existe mala mar, manteniendo la embarcación avante y con la máxima velocidad disponible
 - Recibir las olas por la aleta cuando existe mala mar, manteniendo la embarcación avante y con poca velocidad
 - Alejarse de la trayectoria de un temporal lo más rápido posible
9. ¿Qué número marcaremos si queremos contactar con Salvamento Marítimo por teléfono?:
- 900 202 112
 - 900 200 202
 - 900 202 202
 - 900 200 200
10. En caso de no tener gobierno y tener que tomar remolque, debemos saber que:
- El cabo de remolque suele terminar con un gancho pelícano, que amarraremos en cualquier bita o noray de nuestra embarcación, a ser posible a proa
 - En caso de que nuestra embarcación disponga de balcón, el cabo de remolque deberá de ir por encima de éste, para dejarlo claro y que los candeleros no interfieran en el movimiento del mismo
 - El cabo de remolque suele terminar en una bifurcación conocida como pie de gallo, que permite amarrar el cabo en cada amura
 - El cabo de remolque siempre debe ser suministrado por el buque remolcado, y, por tanto, es obligatorio tener uno a bordo destinado a tal fin

UNIDAD TEÓRICA 4. LEGISLACIÓN

11. Cuál de las siguientes atribuciones del título de Patrón de Embarcaciones de Recreo es complementaria?:

- a) Navegar, con una embarcación de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, en la zona comprendida entre la costa y una línea trazada a 15 millas de la costa
- b) Navegar, con una embarcación de recreo a motor de hasta 15 metros de eslora, entre la península ibérica y las Islas Baleares
- c) Navegar, con una embarcación de recreo a motor de hasta 15 metros de eslora, entre islas dentro del archipiélago canario
- d) Navegar, con una embarcación de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, en la zona comprendida entre la costa y una línea trazada a 12 millas de la costa

12. ¿Qué embarcaciones de recreo están obligadas a la notificación reducida de residuos prevista en el Anexo V del Real Decreto 1381/2002, de 2 de diciembre?:

- a) Toda embarcación de recreo
- b) La embarcación de recreo autorizada para un máximo de doce pasajeros
- c) Ninguna embarcación de recreo
- d) La embarcación de recreo autorizada para un máximo de catorce pasajeros

UNIDAD TEÓRICA 5. BALIZAMIENTO

13. Una marca emite un centelleo blanco cada segundo, de forma ininterrumpida. Se trata de una marca:

- a) Cardinal norte
- b) De peligro aislado
- c) De aguas navegables
- d) Todas las respuestas anteriores pueden ser correctas

14. Una marca cuya luz es un destello blanco cada diez segundos es una:

- a) Marca de peligro aislado
- b) Marca cardinal sur
- c) Marca de aguas navegables
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

15. Entrando en puerto por un canal balizado vemos un castillete rojo con una banda ancha horizontal verde, cuya marca de tope es un cilindro rojo. Si queremos seguir por el canal principal, dejaremos esta marca por nuestra banda de:

- a) Babor
- b) Estribor
- c) Cuando vemos esa marca significa que estamos navegando por un canal secundario. Debemos invertir el rumbo para volver al canal principal
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

16. Una marca cardinal puede ser utilizada:

- a) Para indicar que las aguas más profundas en esa zona se encuentran en el cuadrante correspondiente al nombre de la marca
- b) Para indicar el lado por el que se ha de pasar para salvar un peligro
- c) Para llamar la atención sobre una configuración especial de un canal, tal como un recodo, una confluencia, una bifurcación o el extremo de un bajo fondo
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas

17. La marca de tope (si la tiene) de una marca de aguas navegables es:

- a) Ninguna. La marca de aguas navegables es una esfera a franjas verticales rojas y blancas y nunca tiene marca de tope
- b) Una esfera negra
- c) Una esfera roja
- d) Dos esferas negras

UNIDAD TEÓRICA 6. REGLAMENTO DE ABORDAJES

18. Un buque de propulsión mecánica NO está obligado a mantenerse apartado de la derrota de un buque de vela:

- a) Cuando están a la vista
- b) Cuando están a la vista y el buque de vela le está dando alcance
- c) Cuando están a la vista y navegan de vuelta encontrada con riesgo de abordaje
- d) Un buque de propulsión mecánica siempre se mantendrá apartado de la derrota de un buque de vela

19. De noche vemos una única luz blanca que se aproxima, manteniéndose por la proa de nuestro buque. Nos encontramos en una situación de:

- a) Vuelta encontrada
- b) Alcance
- c) Cruce
- d) Las respuestas a) y b) pueden ser correctas

20. ¿Qué equipo de señales acústicas debe llevar una embarcación de 21 metros de eslora?:

- a) Cualquier medio capaz de hacer señales acústicas eficaces
- b) Pito
- c) Pito y campana
- d) Pito, campana y gong

21. La luz de tope:

- a) Es de color blanco
- b) Va colocada en el eje longitudinal del buque, siendo visible en un arco de 225°
- c) Las respuestas a) y b) son correctas
- d) Las respuestas a) y b) son falsas

22. ¿Cuándo se considera que un buque «A» está dando alcance a otro «B»?:

- a) Cuando el buque «A» se aproxima al buque «B» viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último
- b) Cuando el buque «A» se encuentra en una posición tal respecto del buque «B» que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de «B» y ninguna de sus luces de costado
- c) Cuando el buque «A» abrigue dudas de si está alcanzando al buque «B»
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas

23. Navegando a motor por la vía apropiada de un dispositivo de separación del tráfico, vemos por la proa un buque de propulsión mecánica que se aproxima a rumbo opuesto al nuestro, con riesgo de abordaje. En esta situación:

- a) Debemos caer a estribor para pasar por la banda de babor del otro buque
- b) Debemos mantener rumbo y velocidad. Al navegar por la vía de circulación apropiada somos el buque que «sigue a rumbo»
- c) Debemos acercarnos lo más posible a la línea o zona de separación del tráfico
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

24. Cuando las circunstancias del caso lo permitan, la maniobra para evitar un abordaje consistirá en:

- a) Reducir la velocidad, exclusivamente
- b) Modificar el rumbo, exclusivamente
- c) Cambiar el rumbo o la velocidad, pero no los dos al mismo tiempo
- d) Cambiar el rumbo o la velocidad, o ambos a la vez

25. Navegando en condiciones de visibilidad reducida detectamos en el radar un buque que no está a la vista, que se mantiene en marcación 155º Estribor en una situación de alcance con riesgo de abordaje. En estas circunstancias:

- a) Mantendremos rumbo y velocidad. Somos el buque que «sigue a rumbo»
- b) Maniobraremos con suficiente antelación, evitando si es posible una caída a estribor
- c) Maniobraremos con suficiente antelación, evitando si es posible una caída a babor
- d) Ninguna de las repuestas anteriores es correcta

26. En condiciones de visibilidad reducida, un buque de vela emitirá a intervalos que no excederán de dos minutos:

- a) Una pitada larga
- b) Dos pitadas largas
- c) Una pitada larga seguida de una corta
- d) Una pitada larga seguida de dos cortas

27. Navegando de noche con motor avante, vemos por estribor en marcación 045° los dos luces de costado y la luz de tope de un buque de propulsión mecánica. En estas circunstancias:

- a) Efectuaremos un cambio de rumbo a estribor mayor de 45°
- b) Mantendremos la vigilancia. Si ninguno modifica el rumbo, la marcación del otro buque irá aumentando y nos pasará por popa
- c) Mantendremos la vigilancia. Si ninguno modifica el rumbo, la marcación del otro buque irá disminuyendo y nos pasará por proa
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

UNIDAD TEÓRICA 7. MANIOBRA Y NAVEGACIÓN

28. Si vamos con arrancada avante con timón a la vía y damos máquinas atrás, con una hélice dextrógira o de giro a la derecha, la popa caerá:

- a) A estribor
- b) Al principio a babor y luego a estribor
- c) Al principio a estribor y luego a babor
- d) A babor

29. Los periodos o fases de la curva de evolución en marcha avante son:

- a) De maniobra, variable y diámetro táctico
- b) De maniobra, variable y uniforme
- c) Diámetro de giro, uniforme y variable
- d) De maniobra, avance y rabeo de la popa

UNIDAD TEÓRICA 8. EMERGENCIAS EN LA MAR

30. Un incendio producido por gases inflamables pertenece a la clase:

- a) A
- b) B
- c) C
- d) D

31. Si queremos contactar por telefonía móvil con el Centro Radio Médico Español, el teléfono y horarios será:

- a) 913 103 475, siendo recomendable realizar las consultas no urgentes o de control entre las 09:00 y las 15:00 horas (hora de Madrid)
- b) 913 103 475, siendo recomendable realizar las consultas no urgentes o de control entre las 15:00 y las 20:00 horas (hora de Madrid)
- c) 913 375 024, pudiendo realizar las consultas en cualquier horario del día
- d) Ninguna de las respuestas anteriores es correcta.

32. En caso de tener que permanecer en el agua tras el abandono de la embarcación, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es la correcta?:

- a) En aguas frías, adoptar la posición fetal y permanecer inmóvil si no disponemos de chaleco salvavidas
- b) En aguas templadas, adoptar la posición supina si no disponemos de chaleco salvavidas
- c) En aguas frías, adoptar la posición supina si tenemos puesto el chaleco salvavidas
- d) Mantenernos en posición vertical con movimientos rápidos de las extremidades, con o sin chaleco salvavidas

UNIDAD TEÓRICA 9. METEOROLOGÍA

33. Si la dirección del viento ha cambiado, manteniéndose constante, se dice que:

- a) Ha caído
- b) Ha refrescado
- c) Ha rolado
- d) Esta racheado

34. Podemos conocer la dirección del viento gracias a:

- a) El anemómetro
- b) La veleta
- c) El catavientos
- d) La respuestas b) y c) son correctas

35. Si vamos avante, la lectura del anemómetro nos proporciona:

- a) La velocidad del viento verdadero
- b) La dirección del viento aparente
- c) La dirección del viento real
- d) La velocidad del viento aparente

36. Las isobaras son:

- a) Las intersecciones de las superficies isobáricas entre sí, a intervalos de 4 milibares
- b) Las perpendiculares a las superficies isobáricas
- c) Las intersecciones de las superficies isobáricas con la superficie terrestre
- d) Las líneas que unen puntos de igual tendencia barométrica

UNIDAD TEÓRICA 10. TEORÍA DE NAVEGACIÓN

37. La aguja náutica puede verse perturbada por:

- a) Un teléfono móvil muy cerca de la misma
- b) Una bolsa de plástico, vacía, cerca de ella
- c) Una caja de aluminio cerca de ella
- d) Las respuestas a) y c) son correctas

38. En una carta náutica, las abreviaturas Co, L y R para señalar la naturaleza del fondo corresponden a:

- a) Coral, lodo y piedra
- b) Cascajo, limo y roca
- c) Conchuela, limo y roca
- d) Guijarro, fango y piedra

39. Cuando el viento alcanza una intensidad y permanece estable soplando de la tierra a la mar, afecta a la marea haciendo:

- a) Aumentar la amplitud de la marea
- b) Adelantar la hora de la pleamar
- c) Disminuir la amplitud de la marea
- d) Atrasar la hora de la bajamar

40. El cero hidrográfico se define como:

- a) El plano horizontal de referencia sobre el cual se miden, de forma vertical, las profundidades representadas y las alturas de todo accidente geográfico que vele en bajamar
- b) Es equivalente a la amplitud, cuando ésta es cero
- c) En zonas de mareas, es la sonda máxima de agua que hay en ese lugar, bajo condiciones meteorológicas «medias»
- d) Las respuestas a) y c) son correctas

41. Si la declinación magnética es cero:

- a) El meridiano magnético y el de aguja coinciden
- b) El rumbo verdadero y el rumbo magnético son iguales
- c) El rumbo de aguja es igual al rumbo magnético
- d) Las respuestas a) y c) son correctas

UNIDAD TEÓRICA 11. CARTA DE NAVEGACIÓN

42. El 01 de diciembre de 2018 navegamos a 6 nudos de velocidad. A HRB = 12:00 nos encontramos al Sur verdadero del faro de Punta Camarinal y al SW verdadero del faro de Punta Paloma. Situados damos rumbo al puerto de Barbate (faro de tierra). Desvío de la aguja +5° (más). La declinación magnética que figura en la carta es 08° 00' E 2008 (6' W). Calcular el rumbo de aguja y HRB de llegada.

- a) 347° y HRB = 14:11
- b) 333° y HRB = 14:18
- c) 323° y HRB = 14:11
- d) 337° y HRB = 14:18

- 43. Navegamos a 6 nudos al rumbo de aguja 240°. Al encontrarnos en la enfilación de los faros de Punta Alcázar y de Punta Cires, marcamos dicha enfilación en demora de aguja 236°. Calcular la corrección total.**
- a) -10° (menos)
 - b) -4° (menos)
 - c) $+4^{\circ}$ (más)
 - d) $+14^{\circ}$ (más)
- 44. Al encontrarnos al Este verdadero del faro de Punta Carnero y al Sur verdadero del faro de Punta Europa damos rumbo al Puerto de Ceuta con velocidad del buque = 6 nudos. Declinación magnética = 3° NE. Desvío de la aguja $+8^{\circ}$ (más). Calcular el rumbo de aguja para llegar a Ceuta (punto de llegada: luz verde de la farola del espigón del puerto).**
- a) 182°
 - b) 171°
 - c) 166°
 - d) 160°
- 45. Navegamos a 6 nudos al rumbo verdadero 070° . A HRB = 19:00 tomamos distancia al faro de Cabo Espartel = 4 millas, y distancia al faro de Punta Malabata = 6 millas. Calcular la situación al ser HRB = 20:30**
- a) $35^{\circ} 52,3' N$ $005^{\circ} 45,0' W$
 - b) $35^{\circ} 53,4' N$ $005^{\circ} 41,6' W$
 - c) $35^{\circ} 54,4' N$ $005^{\circ} 38,4' W$
 - d) $35^{\circ} 54,3' N$ $005^{\circ} 41,6' W$

