

Examen: Prova teòrica PER RD 875/2014

Convocatòria: JUNY 2026

Model d'examen: C

SECCIÓ: Mòdul PNB

1. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones describe correctamente la maniobra de fondeo “a pique”?

A: Indica que el ancla está virada y suspendida sobre la cubierta, lista para ser estibada.

B: Significa que el ancla ha sido filada completamente y descansa en el fondo con toda la línea de fondeo extendida.

C: Señala que el ancla está justo debajo de la proa, en el fondo, con el cable vertical, sin tensión ni filado adicional.

D: Describe la situación en la que el ancla se encuentra a la pendura, con el buque avanzando a velocidad de crucero.

Resposta correcta: C

2. ¿Qué es la mecha del timón?

A: El eje del timón.

B: El orificio por el que transcurre el eje del timón.

C: El volante de la embarcación.

D: La zona inferior a la cadena del timón.

Resposta correcta: A

3. La inclinación del barco en el sentido proa-popa se denomina:

A: Asiento.

B: Calado de popa.

C: Adrizo.

D: Inclinación de Jacobs.

Resposta correcta: A

4. Si quisiera expresar las medidas del casco de una embarcación por el siguiente orden:

"Largo, ancho y alto", deberá decir:

A: "Manga, eslora y puntal"

B: "Manga, puntal y eslora"

C: "Eslora, puntal y manga"

D: "Eslora, manga y puntal"

Resposta correcta: D

5. ¿Cuál de los siguientes elementos NO está diseñado para amarrar o encapillar?

A: Noray.

B: Cornamusa.

C: Obenque.

D: Bitá.

Resposta correcta: C

6. El término "bichero" se refiere a:

A: La percha o palo con un gancho en uno de sus extremos utilizada para las maniobras de atraque y desatraque para coger la guía o las amarras.

B: La pieza terminada en "T" sobre la que descansa la botavara.

C: La pieza de madera que se utiliza para amurar el Spinaker.

D: Ninguna respuesta es correcta

Resposta correcta: A

7. ¿Cuál de las siguientes acciones forma parte del procedimiento correcto cuando se produce una caída de "hombre al agua"?

A: Reducir la velocidad y mantener el rumbo hasta que el náufrago sea visible en el radar.

B: Virar inmediatamente hacia sotavento para alejar el buque del náufrago y evitar turbulencias.

C: Detener el buque y lanzar una boya de señalización sin modificar el rumbo ni la máquina.

D: Librar la hélice, mantener vigilancia visual, balizar la posición del náufrago y lanzar ayudas flotantes mientras se inicia la maniobra de aproximación.

Resposta correcta: D

8. ¿Cómo podríamos reducir o evitar el movimiento de cabezada?

A: Aumentando la velocidad de la embarcación.

B: Disminuyendo la velocidad.

C: Poniendo una velocidad que rompa el sincronismo longitudinal de las olas con la embarcación.

D: Todas las respuestas son correctas.

Resposta correcta: D

9. ¿Qué se entiende por "CORRER EL TEMPORAL"?

A: Tomar la olas por la amura a la velocidad necesaria para tener la arrancada suficiente para gobernar a la ola.

B: Cuando en un temporal un barco se dispone a navegar tomando las olas y el viento por popa redonda.

C: Hacerse a la mar cuando las condiciones meteorológicas no son idóneas.

D: Tomar la olas por la aleta a la velocidad necesaria para tener la arrancada suficiente para gobernar a la ola.

Resposta correcta: D

10. En aguas someras...

A: Mantendremos la velocidad y rumbo.

- B: Reduciremos la velocidad. Más, cuanto menos profundas sean estas aguas.
- C: Reduciremos la velocidad. Más, cuanto más profundas sean estas aguas.
- D: Aumentaremos la velocidad con el fin de pasarlas tan rápido como sea.

Resposta correcta: B

11. En el ámbito marino competencia de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en referencia con la Posidonia oceanica, seleccione la respuesta correcta.

- A: Si existen praderas de Posidonia oceánica cercanas al punto de fondeo, queda prohibido que la cadena pueda afectarlas.
- B: Es bueno para el medio ambiente fondear sobre la posidonia debido a que al arrancar la planta con el ancla y luego caer esta sobre el fondo, se reproduce con mas fuerza.
- C: Queda prohibido, con caracter general, el fondeo de embarcaciones sobre Posidonia oceánica.
- D: Respuestas A y C correctas

Resposta correcta: D

12. ¿Cual de las siguientes afirmaciones es correcta ? En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entiende que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de:

- A: 250 metros en las playas y 45 metros en el resto de la costa.
- B: 200 metros en las playas y 45 metros en el resto de la costa.
- C: 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa.
- D: 250 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa.

Resposta correcta: C

13. ¿Qué nos indica una boya pintada a franjas horizontales negras y rojas con dos bolas negras superpuestas en su parte superior?

- A: Marca de aguas navegables.
- B: Marca especial
- C: Marca de peligro aislado.
- D: Marca de nuevo peligro

Resposta correcta: C

14. Las marcas que indican los límites de un area de fondeo son de color:

- A: negro
- B: rojo y blanco
- C: negro y amarillo
- D: amarillo

Resposta correcta: D

15. ¿Por qué cuadrantes de los definidos por el sistema cardinal, se puede navegar cuando el peligro se encuentra balizado por una marca cardinal Norte?

- A: Al sur de las demoras verdaderas Oeste y Este desde la boya.
- B: Por los cuadrantes Este, Norte y Oeste desde la boya.
- C: Únicamente por el cuadrante Norte del peligro.
- D: Por los cuadrantes Este y Sur desde la boya.

Resposta correcta: B

16. Cerca de un puerto vemos una marca de color roja cilíndrica (región A de balizamiento).
¿Qué haremos?

- A: La dejaremos por babor entrando a puerto
- B: Debemos dejarla siempre por estribor
- C: Significa aguas peligrosas
- D: Significa aguas someras

Resposta correcta: A

17. Arribando en la Bahía de Barbate, vislumbramos una luz blanca centellante rápida de grupos de tres centelleos VQ(3) cada 5 segundos. ¿En qué cuadrante se encontrarán las aguas más profundas?

- A: En el cuadrante Este.
- B: En el cuadrante Norte.
- C: En el cuadrante Oeste
- D: En el cuadrante Sur.

Resposta correcta: A

18. ¿Cuándo consideramos que estamos alcanzando a otra embarcación?:

- A: Cuando le veamos la luz de alcance junto con alguna de las dos luces de costado y estemos reduciendo la distancia a esta.
- B: Si nos aproximamos a la misma con una marcación inferior a $67,5^\circ$ desde su línea popa-proa.
- C: Si observamos la embarcación a nuestra proa.
- D: Si nos aproximamos con una marcación mayor de $22,5^\circ$ a popa del través de la embarcación que se alcanza.

Resposta correcta: D

19. Si estamos alcanzando de noche a una embarcación de práctico en servicio de practica, ¿qué luces de la misma observaremos por nuestra proa?

- A: De la parte superior a la inferior: luces blanca-roja-blanca en línea vertical.
- B: De la parte superior a la inferior: luces roja-blanca-roja en línea vertical.
- C: De la parte superior a la inferior: luces roja-blanca-amarilla en línea vertical.
- D: De la parte superior a la inferior: luces roja-blanca-blanca en línea vertical.

Resposta correcta: A

20. Si dos buques de propulsión mecánica se cruzan con riesgo de abordaje ¿Quién maniobra?

- A: El que tenga al otro buque a su estribor.
- B: Depende del abatimiento de los buques.
- C: Depende de la zona del mundo donde nos encontremos ya que existe normas tipo RIPA-1 y RIPA-2.
- D: El que tenga al otro buque a su babor.

Resposta correcta: A

21. Un velero ¿se puede considerar como un buque de propulsión mecánica?

- A: No, nunca.
- B: Sólo si su motor supera los 15 CV.
- C: Sí, si su eslora es superior a los 12 metros y la potencia mayor de 15 CV.
- D: Sí, si su motor se está utilizando.

Resposta correcta: D

22. En condiciones de visibilidad reducida, ¿qué debe hacer un buque que detecta por radar un riesgo de colisión con otro buque cuya posición exacta no puede determinar visualmente?

- A: Mantener rumbo y velocidad hasta obtener contacto visual, ya que el radar no es suficiente para evaluar el riesgo.
- B: Alterar el rumbo hacia el eco detectado para mejorar la precisión del radar y confirmar la situación.
- C: Tomar medidas tempranas y sustanciales para evitar la colisión, evitando en lo posible alteraciones de rumbo hacia babor cuando el otro buque se encuentre por la proa.
- D: Detener inmediatamente la máquina y dejar el buque sin gobierno hasta que mejore la visibilidad.

Resposta correcta: C

23. ¿Dónde se aplica el R.I.P.A.?

- A: Sólo fuera de las aguas costeras de cada país.
- B: Sólo en las aguas internacionales.
- C: En alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.
- D: Sólo en alta mar y en los puertos.

Resposta correcta: C

24. ¿Qué duración tiene una pitada larga?

- A: Más de diez segundos.
- B: De cuatro a seis segundos.
- C: De dos a ocho segundos.
- D: De dos a cuatro segundos.

Resposta correcta: B

25. ¿Qué debe hacer un buque que tiene obligación de mantenerse libre?
A: Mantener su rumbo y velocidad sin observar la situación del otro buque.
B: Tomar medidas tempranas y sustanciales para evitar la colisión, incluyendo alteración de rumbo o velocidad.
C: Esperar a que el buque privilegiado cambie su rumbo antes de maniobrar.
D: Reducir la velocidad hasta detenerse completamente, sin modificar el rumbo.

Resposta correcta: B

26. ¿Cuál de las siguientes señales se considera una señal de peligro reconocida internacionalmente?
A: Mostrar una bandera amarilla en el mástil principal.
B: Emitir tres pitadas largas seguidas con el silbato del buque.
C: Encender una luz verde intermitente en la proa.
D: Lanzar cohetes o bengalas con luz roja a intervalos cortos.

Resposta correcta: D

27. Pitada corta es aquella que:
A: Tiene una duración de 1 segundo.
B: Tiene una duración de medio minuto.
C: Tiene una duración de 4 a 6 segundos.
D: Tiene una duración de hasta 10 segundos.

Resposta correcta: A

SECCIÓ: Mòdul PER

28. Las tres fases de la curva de evolución, en el orden correcto, son:
A: Fase de navegación, fase de curvatura, fase de estabilización.
B: Fase de estabilización, fase de curvatura, fase de navegación.
C: Fase de maniobra, fase variable y fase uniforme.
D: Fase variable, fase uniforme y fase de maniobra

Resposta correcta: C

29. ¿Cómo será el efecto de la presión lateral de las palas sobre la embarcación, cuando está parada sin arrancada, con el timón a la vía y damos máquina atrás?
A: La proa tenderá a caer hacia la misma banda hacia la que gira la hélice.
B: La popa tenderá a caer hacia la misma banda hacia la que gira la hélice.
C: La popa tenderá a caer hacia la banda contraria hacia la que gira la hélice.
D: No habrá tendencia de caída hacia ninguna banda ya que la velocidad inicial es 0 y el timón está a la vía.

Resposta correcta: B

30. ¿Qué procedimientos básicos se deben seguir en la lucha contra incendios?

- A: Enfriamiento, Localización y sofocación.
- B: Localización, confinamiento y extinción.
- C: Sofocación, confinamiento y enfriamiento.
- D: Extinción, enfriamiento y localización.

Resposta correcta: B

31. En el tratamiento a efectuar ante una quemadura de segundo o tercer grado, ¿cuál es la primera acción a tomar?

- A: Enfriar inmediatamente la quemadura con agua o suero
- B: Desbridar las ampollas producidas y retirar todo el tejido desvitalizado
- C: Aplicar inmediatamente un vendaje sobre la zona afectada.
- D: Calentar la zona afectada

Resposta correcta: A

32. Cuando se produce un abordaje...

- A: Es preciso separar rápidamente las embarcaciones para poder evaluar los daños.
- B: Es muy difícil que se produzca una vía de agua.
- C: Se debe comprobar que la comida no ha sufrido daños.
- D: No se deben separar las embarcaciones hasta comprobar que no haya vías de agua.

Resposta correcta: D

33. Cuando el viento cambia de dirección, se dice que:

- A: Vira
- B: Rola
- C: Rachea
- D: Cae

Resposta correcta: B

34. ¿Qué escala permite clasificar la altura de las olas?

- A: La escala de Beaufort.
- B: La escala de Douglas.
- C: La escala de Jackson Waves.
- D: La escala de Fetch.

Resposta correcta: B

35. El viento relativo...

- A: Es el generado por la velocidad de la embarcación.
- B: Es la resultante de la combinación del viento real y el generado por el propio barco en movimiento.
- C: No existe, si la velocidad de la embarcación es cero.
- D: A y C son ciertas.

Resposta correcta: D

36. Estando en navegación con arrancada avante, la intensidad del viento aparente será cero si el viento real:

A: Viene de popa cerrada y su intensidad es el doble que la velocidad de la embarcación.

B: Viene de popa cerrada y su intensidad es igual a la velocidad de la embarcación.

C: Viene de proa cerrada y su intensidad es el doble que la velocidad de la embarcación.

D: Viene de proa cerrada y su intensidad es igual a la velocidad de la embarcación.

Resposta correcta: B

37. Las líneas que aparecen en las cartas náuticas y que indican los puntos de igual profundidad, se denominan:

A: Veriles

B: Sondas

C: Isobatas

D: A y C son correctas

Resposta correcta: D

38. El arco de Ecuador contado desde el Primer Meridiano hasta el Meridiano del Lugar, se llama:

A: Demora

B: Longitud

C: Latitud

D: Enfilación

Resposta correcta: B

39. El desvío de la aguja sufrirá variaciones, según sea:

A: La fecha

B: La longitud

C: El rumbo

D: La latitud

Resposta correcta: C

40. ¿Cómo se llama el sistema de suspensión sobre el que descansa el mortero de un compás?

A: Amortiguador.

B: Estilo.

C: Chapitel.

D: Cardán.

Resposta correcta: D

41. La declinación magnética:

A: Varía con el tiempo.

B: Varía con el rumbo.

C: Varía en función del material de construcción del buque.

D: Varía con la sensibilidad de la aguja del compás.

Resposta correcta: A

42. El 20 de enero de 2023 a HRB: 1105, el yate “Ensaimada I” se encuentra en un punto de situación l: 36° 00,0’N y L: 005° 40,0’W navegando a 9 nudos de velocidad de máquina se dirige a un punto de situación l’: 35° 50,0’N y L’: 005° 50,0’W. La declinación magnética para la zona es 3° NE y el desvío al rumbo 7° NW. Calcular el rumbo de aguja y la HrB de llegada al punto solicitado.

A: Ra 223° HRB 11:46:52

B: Ra 223° HRB 12:31:00

C: Ra 215° HRB 12:31:00

D: Ra 215° HRB 11:46:52

Resposta correcta: B

43. Navegando de día y con buena visibilidad, el yate “Llonguet Dos” se encuentra situado en lo=36°02,2’N i Lo=006°11,7’W. Una vez situado el yate, se pone a navegar el rumbo de aguja 111°, con declinación magnética 1,9°NW y desvío 2,7° NW, con velocidad Vb= 4 nudos.

Se pide obtener la situación cuando obtenemos marcación de 33° (estribor) a la luz del faro de Punta Malabata.

A: l= 35°55,4’N y L=005°54,6’W.

B: l= 35°58,4’N y L=005°54,6’W.

C: l= 35°55,4’N y L=005°52,6’W.

D: l= 35°58,4’N y L=005°52,6’W.

Resposta correcta: B

44. Navegando de noche y con buena visibilidad, el yate “Sobrassada” se encuentra situado con dos enfilaciones simultáneas entre los faros Punta Carnero- Punta Europa, y los faros Punta Almina- Ras El Aswad (Cabo negro). Una vez situado el yate, éste se pone a navegar al rumbo de aguja 179°, con declinación magnética 1,3° NW y desvío 3,2°NE.

Se pide obtener la situación que obtendremos al ver la luz roja del espigón de entrada al puerto Ceuta, en el primer momento que sea visible, en base a sus características lumínicas indicadas en la carta náutica del ejercicio, y considerando una buena visibilidad en la zona navegada.

A: l=35°55,7’N y L=005°17,2’W.

B: l=35°58,8’N y L=005°17,2’W.

C: l=35°58,7’N y L=005°14,8’W.

D: l=35°55,8’N y L=005°14,8’W.

Resposta correcta: B

45. Nos encontramos navegando en aguas del Estrecho de Gibraltar, en el día 7 de mayo de 2026, abordo de la embarcación “Sant Joan III” navegando al rumbo de aguja 091° . La tablilla de desvíos indica que el desvió a ese rumbo es $3,5^\circ$ NW y la rosa de la carta, referente a la declinación magnética nos proporciona la siguiente información: $6^\circ 20' E 2012 (10'W)$.

Calcular la corrección total:

A: $CT = + 1^\circ$

B: $CT = + 092^\circ$

C: $CT = - 1^\circ$

D: $CT = - 089^\circ$

Resposta correcta: A