

1	El asiento es
A	La altura de la obra muerta
B	La diferencia entre calados de proa y popa
C	La inclinación transversal del buque
D	La altura de la obra viva
2	La obra muerta es
A	La parte de la embarcación situada por debajo de la flotación
B	La parte de la embarcación que está más a proa
C	Los diferentes pertrechos de una embarcación
D	La parte de la embarcación situada por encima de la flotación
3	Los candeleros son
A	Los soportes para las manivelas de los molinetes
B	Los refuerzos de los puños de escotas
C	Los soportes verticales de pasamanos y guardamancebos
D	Un grupo musical del Carnaval de Cádiz
4	Un ancla está "a la pendura"
A	Cuando está sin desempaquetar
B	Cuando está estirada, apoyada sobre el fondo marino
C	Cuando está colgando, sin tocar el fondo
D	Cuando está estibada en el escobén
5	Una embarcación bornea
A	Cuando navega a gran velocidad
B	Cuando, estando fondeada, gira en torno al ancla.
C	Cuando derrapa, al tomar una curva en un canal
D	Cuando navega a muy poca velocidad
6	Un orinque es
A	Un simio que vive a gran profundidad
B	Un tapón para cerrar un imbornal
C	Un boyarín, amarrado al ancla, para indicar la posición de esta
D	El tope de un palo
7	Correr un temporal es
A	Aguantar el temporal, recibiendo la mar de proa
B	Navegar a gran velocidad, cuando se esperan malos tiempos
C	Aguantar el temporal, recibiendo la mar por la amura
D	Aguantar el temporal, recibiendo la mar de popa

8	En aguas poco profundas
A	Hay que dejar el mando al segundo de a bordo
B	No hay que navegar
C	Hay que navegar a gran velocidad
D	Hay que extremar las precauciones
9	Una embarcación es muy estable
A	Sí nunca sale de su lugar de atraque
B	Si da balances muy lentos
C	Si se mueve muy poco
D	Si recupera con rapidez su posición de equilibrio
10	Capear un temporal es
A	Adoptar una actitud pasiva, ante las inclemencias meteorológicas
B	Aguantar el temporal recibiendo la mar de proa o amura
C	Recibir una regañina, estando a bordo
D	Aguantar el temporal, recibiendo la mar de popa
11	En las playas balizadas
A	No se puede tomar el sol
B	La embarcación no deberá entrar en las zonas reservadas a bañistas
C	Habrá que navegar a gran velocidad
D	Se podrán realizar vertidos de aguas negras
12	Las aguas negras, de los aseos de una embarcación
A	Se deben verter a más de 300 millas de la costa
B	Se pueden verter en puerto, pero mientras se navega a gran velocidad
C	Se deben verter exclusivamente en playas balizadas
D	No se pueden verter en puerto
13	Está usted navegando, ¿por qué lado debe pasar una boya cardinal sur?
A	Se debe pasar dejando al norte de la embarcación la boya.
B	El sur de la boya se debe dejar libre.
C	Indica que al sur hay un peligro.
D	Se debe pasar dejando al sur de la embarcación la boya.
14	Un barco de carga general al entrar al Puerto de Bilbao, ¿Dónde debe mantener la boya roja?
A	Debe mantener la boya roja a estribo.
B	Debe mantener la boya roja con mi luz verde.
C	Debe mantener la boya roja a babor.
D	Debe mantener la boya roja a babor, al igual que en el resto del mundo.

15	Definición de marca de peligro aislado.
A	Es una marca colocada o fondeada sobre un peligro a cuyo alrededor las aguas no son navegables
B	Es una marca colocada o fondeada sobre un peligro a cuyo alrededor las aguas son navegables
C	Indican que las aguas son navegables alrededor de la marca; incluyen las marcas que definen los ejes de los canales y las marcas de centro de canal.
D	Indican que las aguas no son navegables alrededor de la marca; incluyen las marcas que definen los ejes de los canales y las marcas de centro de canal.
16	Las luces de las marcas laterales son siempre de color:
A	Azul
B	Amarillo
C	Verde o rojo
D	Blanco
17	La marca de tope de una marca cardinal Norte será:
A	Dos conos negros superpuestos con los vértices hacia abajo.
B	Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus vértices.
C	Dos conos negros superpuestos con los vértices hacia arriba.
D	Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus bases.
18	¿Qué marca deberá llevar un buque restringido por su calado si es de día?
A	Tres bolas negras
B	Una bola negra
C	Un cilindro
D	Un triángulo con el vértice hacia arriba
19	Tenemos un buque de propulsión mecánica por la proa y cada vez nos acercamos más a él, viendo su popa:
A	Aumentamos la velocidad
B	Disminuimos la velocidad
C	Como somos un velero tenemos preferencia de paso
D	Le maniobraremos ya que somos un buque que alcanza
20	Si oímos a un barco emitir tres pitadas cortas, quiere decir:
A	Estoy cayendo a estribor
B	Estoy dando atrás
C	Está conforme con nuestro adelantamiento
D	Estoy cayendo a babor

21	¿Qué duración aproximada tiene una “pitada larga”?
A	De 2 a 6 segundos
B	De 4 a 6 segundos
C	De 4 a 8 segundos
D	De 2 a 4 segundos
22	Entre un “buque de vela” y un buque con capacidad de maniobra restringida debe apartarse de la derrota:
A	El que tenga al otro por su costado de babor
B	El buque de vela
C	El que tenga al otro por su costado de estribor
D	El buque con capacidad de maniobra restringida
23	Un buque fondeado de día exhibirá:
A	Un cono con su vértice hacia abajo en proa
B	Dos bolas
C	Tres bolas negras
D	Una bola a proa
24	Un buque de noche sin gobierno y con arrancada exhibirá:
A	Dos luces todo horizonte roja la de arriba y blanca la de abajo en línea vertical, más las de costado y alcance
B	Dos luces todo horizonte roja la de arriba y blanca la de abajo en línea vertical
C	Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical
D	Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, más las de costado y alcance
25	Si de noche vemos dos luces en vertical, roja la superior y blanca la inferior, sabemos que se trata:
A	Buque de pesca que no es de arrastre
B	Embarcación de práctico
C	Velero
D	Buque de pesca de arrastre
26	Si navegando por un canal angosto, veo a otro barco por la popa y oigo procedente de él dos pitadas largas seguidas de una corta, me está indicando que:
A	Está avistando de un episodio de contaminación
B	Pretende alcanzarme por mi banda de babor
C	Me dirijo a un peligro cierto
D	Pretende alcanzarme por mi banda de estribor

27	Se le acerca una embarcación cruzando desde babor...
A	Caigo a babor dando dos pitadas cortas
B	Mantengo mi rumbo y velocidad mientras no vea riesgo de colisión
C	Estoy obligado a parar
D	Puedo caer a babor
28	Tenemos la embarcación amarrada Br al muelle y con viento de esa banda, con través de proa y de popa como únicas amarras, comenzamos a cobrar del cabo de proa lascando el de popa, con lo que
A	La proa se abre a sotavento
B	La popa se abre a sotavento
C	El barco se desplaza longitudinalmente sobre el muelle
D	El barco se acolcha al muelle
29	Teniendo hélice dextrógira, sin arrancada, llevando el timón a la vía y dando máquina atrás,
A	El buque arranca hacia atrás y la proa nos cae a la banda de Er
B	El buque comienza a desplazarse atrás y la proa cae a Br
C	La popa cae a Er y el buque comienza lentamente atrás
D	La popa va a Br y el buque avante
30	En caso de emergencia a bordo y para llamar a otros buques habrá que tener señales luminosas de carácter pirotécnico como
A	Cohetes lanza bengalas con paracaídas, bengalas de mano y señales fumígenas flotantes.
B	Cohetes de apertura retardada, cohete de mano, y señales fumígenas flotantes.
C	Bengalas con paracaídas, cohete y linternas
D	Cohetes anti humedad, boyas flotantes luminosas y señales fumígenas de explosión retardada.
31	¿Cuál de estas zonas es más susceptible de sufrir una vía de agua?
A	La limera
B	El pallete de colisión
C	El pantoque
D	La roda
32	El tetraedro del fuego lo forman
A	Temperatura, combustible, oxígeno
B	Combustible, temperatura y presión
C	Agua, aire y presión
D	Combustible, aire y temperatura

33	La palabra “fetch” en Meteorología significa
A	La duración de un viento en dirección e intensidad medida en horas
B	La extensión de superficie medida en millas náuticas en la que se genera un viento de dirección constante sobre la mar
C	La extensión rectilínea sobre la que sopla un viento de dirección y fuerzas constantes.
D	La altura media de las olas producida por un viento constante en intensidad, dirección y duración.
34	Durante el día la mar está más fría que la tierra, lo que implica
A	A nivel bajo una brisa de mar a tierra, exclusivamente
B	En altura, una contrabrisa de tierra a mar y a nivel bajo, brisas de mar a tierra
C	En altura una contrabrisa de mar a tierra y a nivel bajo de tierra a mar
D	A nivel bajo, una brisa de tierra a mar exclusivamente
35	Navegando en el Atlántico Norte, observando una baja presión, debemos esperar que en ella, el viento gire
A	Paralelamente a la isóbara del lugar
B	En el sentido anti horario
C	Con un ángulo de 90º respecto de la isóbara
D	En el sentido horario
36	La escala Douglas relaciona dos elementos, a saber:
A	Presión y temperatura
B	Altura de las olas y persistencia del viento
C	Presión y dirección del viento real
D	Estado de la mar y altura de las olas
37	Si una carta náutica nos proporciona a fecha 04.06.2008 una declinación magnética de 3º 10' NW (decremento anual 12'), ¿cuál será la declinación que debemos utilizar si empleamos la carta el día 04.06.2018?
A	1º 10' NW
B	3º 10' NE
C	0º 30' NW
D	0º 50' NE

38	El ángulo que nos desplaza la corriente con respecto al rumbo de superficie se denomina
A	Desvío
B	Abatimiento
C	Deriva
D	Declinación magnética
39	El lugar de dos puntos geográficos que se encuentran en la misma latitud se conoce como:
A	Abatimiento
B	Meridiano de lugar
C	Paralelo
D	Deriva
40	Una milla es:
A	El valor de un minuto de arco de paralelo
B	El valor de un minuto de tiempo
C	El valor de un minuto de arco de meridiano
D	El valor de un minuto, pero únicamente entre dos faros
41	En una carta mercatoriana, las líneas verticales perpendiculares respecto a las líneas horizontales
A	Nos indican lo mismo que las líneas horizontales
B	Nos indican la línea Norte-Sur
C	Nos indican la línea Este-Oeste
D	Nos indican la dirección del Rumbo que debemos llevar
42	Encontrándonos al Norte verdadero de Punta Alcazar y simultáneamente en la enfilación Punta Paloma - Fº Isla de Tarifa, estaremos en las coordenadas:
A	Latitud = 35-56,0 N y Longitud = 005-29,6 E
B	Latitud = 35-55,1 N y Longitud = 005-31,0 E
C	Latitud = 35-34,0 N y Longitud = 005-40,0 W
D	Latitud = 35-58,3 N y Longitud = 005-33,6 W
43	Situados a 6 millas del faro de Punta Alcazar y en longitud 005º 40'W, ponemos rumbo para pasar a 2 millas de Punta Cires. Calcular la situación cuando estemos en oposición de los faros de Isla de tarifa y de Pta. Cires. (Marcar la solución más aproximada):
A	Latitud = 35-44,0 N y Longitud = 005-28,0 W
B	Latitud = 35-59,0 N y Longitud = 005-09,5 W
C	Latitud = 35-56,2 N y Longitud = 005-31,0 W
D	Latitud = 35-34,0 N y Longitud = 005-40,0 W

44	A Hrb=09:30, encontrándonos en latitud 36º 00'N y al Sur verdadero de Punta Europa, ponemos rumbo a Punta Malabata con una velocidad de 8,5 nudos. Calcular la Hrb a la que encontraremos Punta Cires por nuestro través:
A	A Hrb = 10:40
B	A Hrb = 10:50
C	A Hrb = 10:20
D	A Hrb = 10:30
45	Navegando al rumbo de la enfilación Cabo Trafalgar con Cabo Roche vemos el faro de Barbate por el través. Calcular la posición
A	Latitud = 35-54,7 N y Longitud = 005-39,2 W
B	Latitud = 35-34,0 N y Longitud = 005-40,0 E
C	Latitud = 36-34,0 N y Longitud = 005-40,0 E
D	Latitud = 36-08,6 N y Longitud = 005-59,6 W