

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

8	En aguas poco profundas
A	No hay que navegar
B	Hay que extremar las precauciones
C	Hay que dejar el mando al segundo de a bordo
D	Hay que navegar a gran velocidad
9	Una embarcación es muy estable
A	Si da balances muy lentos
B	Si nunca sale de su lugar de atraque
C	Si recupera con rapidez su posición de equilibrio
D	Si se mueve muy poco
10	Capear un temporal es
A	Aguantar el temporal recibiendo la mar de proa o amura
B	Aguantar el temporal, recibiendo la mar de popa
C	Recibir una regañina, estando a bordo
D	Adoptar una actitud pasiva, ante las inclemencias meteorológicas
11	En las playas balizadas
A	Habrà que navegar a gran velocidad
B	Se podrán realizar vertidos de aguas negras
C	No se puede tomar el sol
D	La embarcación no deberá entrar en las zonas reservadas a bañistas
12	Las aguas negras, de los aseos de una embarcación
A	No se pueden verter en puerto
B	Se deben verter a más de 300 millas de la costa
C	Se pueden verter en puerto, pero mientras se navega a gran velocidad
D	Se deben verter exclusivamente en playas balizadas
13	Està usted navegando, ¿por qué lado debe pasar una boya cardinal sur?
A	Se debe pasar dejando al norte de la embarcación la boya.
B	Indica que al sur hay un peligro.
C	El sur de la boya se debe dejar libre.
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 estribor.
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	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.
C	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.
D	Es una marca colocada o fondeada sobre un peligro a cuyo alrededor las aguas son navegables
16	Las luces de las marcas laterales son siempre de color:
A	Amarillo
B	Azul
C	Blanco
D	Verde o rojo
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 bases.
C	Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus vértices.
D	Dos conos negros superpuestos con los vértices hacia arriba.
18	¿Qué marca deberá llevar un buque restringido por su calado si es de día?
A	Una bola negra
B	Tres bolas negras
C	Un triángulo con el vértice hacia arriba
D	Un cilindro
19	Tenemos un buque de propulsión mecánica por la proa y cada vez nos acercamos más a él, viendo su popa:
A	Como somos un velero tenemos preferencia de paso
B	Aumentamos la velocidad
C	Le maniobramos ya que somos un buque que alcanza
D	Disminuimos la velocidad
20	Si oímos a un barco emitir tres pitadas cortas, quiere decir:
A	Estoy cayendo a babor
B	Estoy dando atrás
C	Estoy cayendo a estribor
D	Está conforme con nuestro adelantamiento

21	¿Qué duración aproximada tiene una “pitada larga”?
A	De 4 a 6 segundos
B	De 4 a 8 segundos
C	De 2 a 6 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 buque con capacidad de maniobra restringida
B	El que tenga al otro por su costado de babor
C	El buque de vela
D	El que tenga al otro por su costado de estribor
23	Un buque fondeado de día exhibirá:
A	Tres bolas negras
B	Una bola a proa
C	Dos bolas
D	Un cono con su vértice hacia abajo en 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 rojas todo horizonte en línea vertical
C	Dos luces todo horizonte roja la de arriba y blanca la de abajo 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	Velero
B	Buque de pesca de arrastre
C	Embarcación de práctico
D	Buque de pesca que no es 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	Me dirijo a un peligro cierto
C	Pretende alcanzarme por mi banda de babor
D	Pretende alcanzarme por mi banda de estribor

27	Se le acerca una embarcación cruzando desde babor...
A	Puedo caer a babor
B	Mantengo mi rumbo y velocidad mientras no vea riesgo de colisión
C	Caigo a babor dando dos pitadas cortas
D	Estoy obligado a parar
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	El barco se desplaza longitudinalmente sobre el muelle
B	El barco se acolcha al muelle
C	La popa se abre a sotavento
D	La proa se abre a sotavento
29	Teniendo hélice dextrógira, sin arrancada, llevando el timón a la vía y dando máquina atrás,
A	La popa cae a Er y el buque comienza lentamente atrás
B	El buque arranca hacia atrás y la proa nos cae a la banda de Er
C	El buque comienza a desplazarse atrás y la proa cae a Br
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	Bengalas con paracaídas, cohetes y linternas
B	Cohetes de apertura retardada, cohetes de mano, y señales fumígenas flotantes.
C	Cohetes lanza bengalas con paracaídas, bengalas de mano y señales fumígenas flotantes.
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	El pantoque
B	El pallete de colisión
C	La limera
D	La roda
32	El tetraedro del fuego lo forman
A	Agua, aire y presión
B	Combustible, aire y temperatura
C	Temperatura, combustible, oxígeno
D	Combustible, temperatura y presión

33	La palabra “fetch” en Meteorología significa
A	La altura media de las olas producida por un viento constante en intensidad, dirección y duración.
B	La duración de un viento en dirección e intensidad medida en horas
C	La extensión rectilínea sobre la que sopla un viento de dirección y fuerzas constantes.
D	La extensión de superficie medida en millas náuticas en la que se genera un viento de dirección constante sobre la mar
34	Durante el día la mar está más fría que la tierra, lo que implica
A	En altura una contrabrisa de mar a tierra y a nivel bajo de tierra a mar
B	A nivel bajo una brisa de mar a tierra, exclusivamente
C	A nivel bajo, una brisa de tierra a mar exclusivamente
D	En altura, una contrabrisa de tierra a mar y a nivel bajo, brisas de mar a tierra
35	Navegando en el Atlántico Norte, observando una baja presión, debemos esperar que en ella, el viento gire
A	En el sentido horario
B	En el sentido anti horario
C	Paralelamente a la isóbara del lugar
D	Con un ángulo de 90º respecto de la isóbara
36	La escala Douglas relaciona dos elementos, a saber:
A	Altura de las olas y persistencia del viento
B	Presión y dirección del viento real
C	Estado de la mar y altura de las olas
D	Presión y temperatura
37	Si una carta náutica nos proporciona a fecha 04.06.2008 una declinación magnética de 3º 10' NW (decremento anuo 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	Abatimiento
B	Deriva
C	Desvío
D	Declinación magnética
39	El lugar de dos puntos geográficos que se encuentran en la misma latitud se conoce como:
A	Deriva
B	Meridiano de lugar
C	Abatimiento
D	Paralelo
40	Una milla es:
A	El valor de un minuto de tiempo
B	El valor de un minuto de arco de meridiano
C	El valor de un minuto, pero únicamente entre dos faros
D	El valor de un minuto de arco de paralelo
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 dirección del Rumbo que debemos llevar
C	Nos indican la línea Norte-Sur
D	Nos indican la línea Este-Oeste
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 = 35-55,1 N y Longitud = 005-31,0 E
B	Latitud = 35-56,0 N y Longitud = 005-29,6 E
C	Latitud = 35-58,3 N y Longitud = 005-33,6 W
D	Latitud = 35-34,0 N y Longitud = 005-40,0 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 = 35-59,0 N y Longitud = 005-09,5 W
B	Latitud = 35-56,2 N y Longitud = 005-31,0 W
C	Latitud = 35-44,0 N y Longitud = 005-28,0 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 = 10:50
B	A Hrb = 10:40
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 = 36-34,0 N y Longitud = 005-40,0 E
B	Latitud = 35-54,7 N y Longitud = 005-39,2 W
C	Latitud = 35-34,0 N y Longitud = 005-40,0 E
D	Latitud = 36-08,6 N y Longitud = 005-59,6 W