

PREGUNTAS DE NÁUTICA Y MANIOBRAS CAPITÁN DE ALTA MAR.

1. En una navegación de altura y ante el anuncio de un temporal, la decisión más acertada es:
 - a) En la medida de lo posible, evitar enfrentar el temporal.
 - b) Dirigirse al puerto más cercano
 - c) Trincar la embarcación para la mar
 - d) a y c

2. Alcanzados inevitablemente por un sistema frontal, la decisión más correcta es:
 - a) Buscar siempre la protección de la costa
 - b) Preparar el ancla de mar.
 - c) Ante la menor posibilidad de no alcanzar un refugio adecuado, alejarse de La costa.
 - d) Que la tripulación se alimente y descanse para estar preparada para las difíciles horas siguientes

3. Para correr un temporal, necesitamos
 - a) El velamen bien balanceado
 - b) La caña del timón trincada en la línea de crujía
 - c) Estar libres de costa a sotavento
 - d) Alcanzar mayor velocidad que la ola

4. Para poner la embarcación en posición de capear, se deben efectuar las siguientes maniobras a excepción de:
 - a) Virar por adelante
 - b) Acuartelar el tormentín o génova muy enrollada.
 - c) Mayor de capa o muy rizada, cazada en la línea de crujía
 - d) Caña a barlovento

5. Ya alcanzado por el temporal, la(s) alternativa(s) más segura(s) es(son):
 - a) No alterar el rumbo, aprovechando el viento para aumentar la velocidad de la embarcación.
 - b) Correr el temporal.
 - c) Capear el temporal.
 - d) b y c

6. Tomada la decisión de capear un temporal, el único argumento incorrecto es:
 - a) Agotamiento de la tripulación.
 - b) Insuficiente sotavento libre para correr el temporal
 - c) Temor a irse por ojo
 - d) La dirección del temporal nos aleja de nuestro destino

7. Las desventajas de correr un temporal son:
 - a) Se permanece más tiempo en el temporal
 - b) Si la velocidad de la embarcación es insuficiente, puede atravesarse y darse vuelta de campana
 - c) Si la velocidad de la embarcación es excesiva, puede irse por ojo
 - d) Todas las anteriores

8. En navegación con mal tiempo los tripulantes deben (indique la más correcta)
- Evitar hacer guardias solos
 - Usar chaleco salvavidas y arnés de seguridad
 - Mantener todas las claraboyas y escotillas cerradas
 - a y b
9. Por preparar la embarcación para el mal tiempo (trincar para la mar), se entiende:
- Aclarar la cubierta de todo lo que pueda desprenderse y hacer firme lo que deba permanecer en ella.
 - Reducir el velamen al mínimo indispensable y/o cambiar velas.
 - Aferrar firmemente todo lo que se pueda desplazar en el interior del yate, causando daño a la embarcación o a las personas.
 - Todas las anteriores
10. Si el velero queda sin gobierno en medio de un sistema frontal puede (indique la alternativa incorrecta)
- Utilizar una caña de respeto, si la falla está en el mecanismo de transmisión de la rueda del timón
 - Improvisar un timón de respeto con un remo o similar
 - Gobernar con el motor
 - Mantener una pequeña vela en el mesana o en el estay popel y ponerse a la capa con un ancla de mar
11. Ante un incendio en el interior de una embarcación, si no se logra sofocar con los extintores o la atmósfera interior es irrespirable, la mejor alternativa es salir a cubierta y cerrar el yate lo más herméticamente posible para que se ahogue el fuego
- Verdadero
 - Falso
12. Correr un temporal a palo seco significa largar por la popa espías atadas o no a pesos para mantener la embarcación con la popa a la ola y evitar que adquiera mucha velocidad.
- Verdadero
 - Falso
13. Una embarcación que ha perdido la pala del timón, puede ser gobernada con el manejo adecuado de su velamen
- Verdadero
 - Falso
14. "Irse por ojo" significa navegar por instinto, sin utilizar instrumentos ni cartas de navegación
- Verdadero
 - Falso

15. El ponerse a la capa ante un temporal, permite a la tripulación refugiarse al interior de la embarcación y descansar, incluso con costa muy cercana a sotavento
- Verdadero
 - Falso
16. No debe abandonarse una embarcación aún cuando esté desarbolada, a menos que sea inminente su hundimiento
- Verdadero
 - Falso
17. Un diseño de casco muy adecuado para correr un temporal, es el doble proa (casco noruego)
- Verdadero
 - Falso
18. Las descargas eléctricas (rayos) no constituyen un riesgo real para una embarcación a vela
- Verdadero
 - Falso
19. Se puede fabricar un pararrayos con un trozo de cadena hecho firme al estay de popa y el otro extremo en el agua
- Verdadero
 - Falso
20. Ante la necesidad de transportar gasolina, lo más seguro es.
- Almacenarla en cubierta, alejada del velamen y la tripulación, en lo posible protegida del sol.
 - Almacenarla bajo cubierta en un lugar fresco, cerca de un extintor
 - Transportar solo la gasolina que quepa en el depósito del dingui
 - Amarrar firmemente el depósito en el interior del dingui
21. Ante una vía de agua significativa, lo más importante es:
- Identificar el origen de la vía de agua
 - Accionar las bombas de achique
 - Comunicar la posición de la embarcación por los medios disponibles
 - Todas las anteriores
22. Las siguientes afirmaciones son válidas para el ancla de mar
- Disminuye el abatimiento de la embarcación
 - Puede usarse por popa para disminuir la velocidad de la embarcación
 - Puede utilizarse en la balsa salvavidas para evitar su volcamiento
 - Todas las anteriores
23. Si disponemos de un VHF en nuestra balsa salvavidas y estamos a distancia considerable de la costa, se debe:
- Hacer llamadas cada una hora en los silencios radiotelefónicos
 - Usarlo sólo en caso de avistamientos
 - Sólo escanear emisoras cada cierto tiempo.
 - Solo mantenerla en escucha.

24. En una navegación prolongada con posibilidades de encontrar malos tiempos, llevaremos el dinghy
- En el pescante, bien trincado
 - En cubierta, listo para ser lanzado al mar
 - En cubierta, bien trincado
 - Desarmado y bien trincado
25. Para controlar una vía de agua se puede
- Utilizar los tarugos disponibles a bordo
 - Fabricar un pañete de colisión con una vela
 - Sellar la vía de agua con colchonetas desde el interior del velero
 - Todas las anteriores
26. Todas las balsas de salvamento de alta mar
- Deben ir unidas con un cabo a la embarcación, que al traccionarlo produce el inflamiento de la balsa
 - Contienen GPS, EPIRB, radio VHS y desalinizador manual.
 - Contienen raciones de alimento y agua dulce además de elementos señalización, botiquín de primeros auxilios, elementos de pesca
 - a y c.
27. Son signos de aproximación a una costa:
- Nube Centinela
 - Luminosidad nocturna
 - presencia de aves costeras.
 - todas son correctas.
28. Para que una balsa salvavidas sea offshore debe:
- poseer al menos un sistema de comunicación.
 - debe tener un purificador de agua
 - debe tener varios compartimientos inflables
 - todas las anteriores.
29. Cuando la balsa salvavidas es arrojada al mar esto debe hacerse por:
- barlovento
 - sotavento
 - proa
 - popa.
30. La certificación anual de la balsa la hace:
- el alcalde de mar.
 - el armador
 - una empresa certificada
 - el club o la naviera correspondiente
31. En una balsa salvavidas de yate:
- debe ingresarse saltando sobre ella.
 - jamás deberíamos quitarnos los zapatos.
 - hay que nadar hasta ella siguiendo el cabo
 - b y c son correctas

32. Uno de estos elementos NO posee la Balsa salvavidas
- a) escalera
 - b) orzas rebatibles
 - c) remos
 - d) botiquín
33. En el yate costero, la balsa salvavidas.
- a) no es imprescindible
 - b) es irremplazable
 - c) debe ir siempre al exterior
 - d) basta con chalecos salvavidas tipo I
34. Una balsa salvavidas.
- a) Solo está al garette
 - b) puede ser gobernada parcialmente
 - c) es tan gobernable como cualquier dinghy
 - d) sólo se recomienda permanecer en el lugar
35. Al botar al balsa al agua:
- a) tratar que ello no ocurra de noche.
 - b) debe ser dejada libre de amarras para que derive.
 - c) sacar primero las cinchas del canister o no se abrirá
 - d) todas las anteriores.