



## Examen para Patrón / Patrona de Yate

### MÓDULO GENÉRICO

Nombre y apellidos:

#### (I) SEGURIDAD EN LA MAR

1. La distancia entre el centro de gravedad (G) y el metacentro (M) se denomina:
  - a) Equilibrio estable.
  - b) Altura Metacéntrica.
  - c) Equilibrio Indiferente.
  - d) Asiento de carena.
  
2. ¿Qué causa el traslado vertical de un peso fijo hacia arriba en la estabilidad estática transversal?
  - a) Disminuye el GM con lo que aumenta la estabilidad
  - b) Aumenta el GM con lo que disminuye la estabilidad
  - c) Disminuye el GM con lo que disminuye la estabilidad
  - d) Aumenta el GM con lo que aumenta la estabilidad
  
3. El punto donde tienen su resultante todas las presiones del agua sobre el casco en el sentido de abajo hacia arriba se denomina:
  - a) Centro de gravedad del barco.
  - b) Centro de carena.
  - c) Desplazamiento del buque.
  - d) Volumen de carena.
  
4. La cantidad de agua que desplaza el volumen sumergido de la embarcación y es equivalente al peso del barco se define como:
  - a) Centro de carena.
  - b) Metacentro.
  - c) Desplazamiento.
  - d) Centro de gravedad.
  
5. El aparato que genera una señal en el radar, formada por una línea de 12 puntos que se transforman en 12 arcos cuando el buque se encuentra a una milla y se transforman en círculos concéntricos cuando se encuentra a menos de una milla, se denomina:
  - a) Reflector de radar.
  - b) SART.
  - c) Radiobaliza.
  - d) EPIRB.
  
6. El espejo empleado para realizar señales se denomina también como:
  - a) Fotómetro.
  - b) Heliógrafo.
  - c) Barógrafo.
  - d) EPIRB.



7. En caso de abandono de la embarcación, debemos embarcar en la balsa siempre que sea posible:
- Desde el agua, con la ayuda de otro tripulante.
  - Desde cubierta, saltando sobre la balsa.
  - Individualmente desde el agua.
  - Sin mojarse y sin saltar sobre la balsa.
8. Cuando nos encontremos a bordo de una balsa, se recomienda no consumir agua durante las primeras:
- 2 horas.
  - 36 horas.
  - 24 horas.
  - 10 horas.
9. La zafa hidrostática de una balsa salvavidas es un accionamiento que se realiza de forma:
- Manual, desde el puente de navegación.
  - Automática, gracias a un sensor de humedad.
  - Automática, al activar la alarma general de emergencia.
  - Automática, que se activa al sumergirse la embarcación a una profundidad determinada.
10. Al encontrarnos dentro de la balsa salvavidas, ¿cuándo debemos disparar las bengalas de mano?
- En el momento de embarcar en la balsa.
  - Cada 4 horas tras el abandono del buque.
  - Cuando haga mal tiempo.
  - Solamente cuando tengamos la certeza de que nos pueden ver.

## (II) METEOROLOGÍA

11. ¿Cuál es la causa principal de las corrientes marinas de arrastre?
- Por la densidad del agua.
  - Por la diferencia de alturas de los fondos de los océanos.
  - Por las mareas.
  - Por el viento.
12. Cuando un viento es la resultante del gradiente de presión y la fuerza de Coriolis, es directamente proporcional al incremento de presión e inversamente proporcional a la distancia de dos isobaras, se aproxima al 90% al viento real y es paralelo a las isobaras rectilíneas, podemos decir que es:
- Viento Geostrofico.
  - Viento de Euler.
  - Viento Ciclostrofico.
  - Viento Antitrofico.
13. El gradiente horizontal de presión podemos definirlo como:
- La diferencia de presión entre dos puntos determinados.
  - La diferencia de presión entre dos isobaras sucesivas entre la distancia que las separa.
  - La diferencia en milibares de dos isobaras situadas en la misma latitud.
  - El incremento de la presión por unidad de tiempo.



14. Según su proceso de formación podemos diferenciar dos tipos básicos de nubes:
- Estractivas, propias de frentes cálidos y convectiformes, propias de frentes fríos.
  - Estratiformes, propias de frentes fríos y convectivas, propias de frentes cálidos.
  - Estratiformes, propias de frentes cálidos y convectivas, propias de frentes fríos.
  - Estractivas, propias de frentes fríos y convectiformes, propias de frentes cálidos.
15. Los cumulonimbos pertenecen a las nubes:
- Bajas.
  - Medias.
  - De desarrollo vertical.
  - Altas.
16. Según el concepto de punto de rocío, en una masa de aire, lo alcanzaremos:
- Enfriando la masa de aire.
  - Calentando la masa de aire.
  - Reduciendo la cantidad de vapor de agua de masa de aire.
  - a y c son correctas.
17. Según su proceso de formación, una niebla de poco espesor, que se produce al contacto de aire frío con aguas templadas, se conoce como:
- Niebla de advección.
  - Niebla frontal.
  - Niebla de radiación.
  - Niebla de vapor.
18. El período de las olas es:
- El número de crestas que se registra en una milla.
  - El tiempo transcurrido entre el paso de dos crestas consecutivas por el mismo punto.
  - La distancia entre dos crestas consecutivas.
  - El tiempo transcurrido entre el paso de una cresta y el seno consecutivo por el mismo punto.
19. Cuando la causa de una corriente es la diferencia de presiones entre dos áreas, se conoce como corriente:
- De densidad.
  - De deriva.
  - De gradiente.
  - De arrastre.
20. El viento donde predomina el rozamiento sobre los demás efectos se denomina:
- Geostrófico
  - Euler
  - Ciclostrófico
  - Antitriptico.





## Examen para Patrón / Patrona de Yate

### MÓDULO NAVEGACIÓN

**Nombre y apellidos:**

#### (III) TEORÍA DE NAVEGACIÓN

21. Cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA referida a la Longitud:
- a) Es el arco de Ecuador contado desde el meridiano de Greenwich hasta el meridiano del lugar.
  - b) Puede ser Oeste o Este.
  - c) Es el arco del meridiano del lugar contado desde el Ecuador hasta el paralelo del lugar.
  - d) Se mide desde 000° a 180°.
22. Cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA:
- a) El ángulo que forma el meridiano magnético con el meridiano verdadero se llama declinación magnética.
  - b) El valor de la declinación magnética se puede calcular en las cartas náuticas mercatorianas; incluido su incremento o decremento anuo.
  - c) Para un determinado lugar, la declinación magnética varía todos los años.
  - d) La declinación magnética no varía con el tiempo, es fija para cada lugar y se puede calcular en la carta náutica mercatoriana.
23. El ángulo formado por la línea proa-popa del barco con la dirección de su movimiento sobre la superficie del mar es:
- a) El rumbo efectivo.
  - b) La deriva.
  - c) El rumbo verdadero.
  - d) El abatimiento.
24. Cuál es la hora por la que se rigen las actividades a bordo:
- a) Tiempo universal.
  - b) La hora oficial.
  - c) La hora civil del lugar.
  - d) Hora reloj de bitácora.
25. El rumbo sobre el fondo se indica en un equipo GNSS con las siglas:
- a) ETA.
  - b) WPT.
  - c) SOG.
  - d) COG.



26. Los avisos a los navegantes, denominados Preliminares son:
- Aquellos que con carácter definitivo modifican una carta náutica.
  - Aquellos que informan de variaciones en las cartas náuticas que se prevean no definitivas o bien limitadas en el tiempo.
  - Aquellos que se utilizan cuando se considera conveniente la divulgación anticipada de un cambio a realizar o cuando la información a actualizar sea tan compleja que requiera un tiempo su difusión.
  - Aquellos con carácter explicativo, no afectan a una carta náutica en particular, contienen informaciones e instrucciones de diversa utilidad a la navegación.
27. En el radar para sintonizar el receptor a la frecuencia exacta del transmisor se utiliza la tecla:
- TUNE.
  - VRM.
  - GAIN.
  - EBL.
28. Cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA referente al AIS:
- Da información sobre los otros buques que navegan por la zona.
  - Existen tres tipos de AIS.
  - Transmite tanto la posición de nuestro buque como otros datos relevantes.
  - No es obligatorio para todos los buques.
29. Cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA respecto a las cartas ENC:
- Son una representación gráfica en formato digital de las cartas de papel.
  - Se representan por vectores.
  - Admiten actualizaciones constantes.
  - Se visualizan mediante un ECDIS.
30. Los diferentes sistemas de navegación por satélite que con cobertura global proporcionan un posicionamiento geoespacial de una manera autónoma se conoce por las siglas:
- SARSAT
  - GNSS.
  - RADAR.
  - AIS.



#### (IV) NAVEGACIÓN CARTA

31. Derrota loxodrómica. Resolución analítica:

Un yate se encuentra en situación de salida:  $Is = 06^{\circ} 13,2' S$  y  $Ls = 047^{\circ} 22,4' E$ , navega una distancia de 205 millas al rumbo verdadero ( $Rv^{\circ}$ ) =  $N35^{\circ}W$ . Calcular las coordenadas de llegada.

- a)  $li = 03^{\circ} 25,3' S$                        $Li = 044^{\circ} 34,6' E$
- b)  $li = 04^{\circ} 30,3' S$                        $Li = 048^{\circ} 20,4' E$
- c)  $li = 04^{\circ} 30,2' S$                        $Li = 045^{\circ} 25,0' E$
- d)  $li = 03^{\circ} 25,3' S$                        $Li = 045^{\circ} 24,4' E$

32. Derrota loxodrómica. Resolución analítica:

Conocidas las situaciones de salida y llegada.

Situación de salida:  $Is = 17^{\circ} 35,4' N$ ,                       $Ls = 144^{\circ} 39,3' E$

Situación de llegada:  $li = 13^{\circ} 35,4' N$ ,                       $Li = 146^{\circ} 40,5' E$

Calcular el rumbo directo ( $Rd$ ) y distancia navegada ( $dn$ ) entre ambas situaciones.

- a)  $Rd^{\circ} = 235,5^{\circ}$      $dn = 263,82'$
- b)  $Rd^{\circ} = 154,0^{\circ}$      $dn = 240,00'$
- c)  $Rd^{\circ} = 154,1^{\circ}$      $dn = 266,88'$
- d)  $Rd^{\circ} = 235,5^{\circ}$      $dn = 190,52'$

33. Siendo hora oficial ( $Hof$ ) = 12:00, se encuentra en el puerto de Vigo, y obtiene sonda en la carta ( $Sc$ ) = 4,75 metros. Calcular la sonda en el momento ( $Sm$ ), con la siguiente tabla de marea. (Adelanto oficial 2 horas).

- a)  $Sm = 5,95$  metros.
- b)  $Sm = 6,74$  metros.
- c)  $Sm = 7,20$  metros.
- d)  $Sm = 6,26$  metros.

Hora	Altura
05:02	3,36
11:16	0,97
17:24	3,04
23:34	0,70

34. En el momento de la primera bajamar del día, un yate se encuentra fondeado en la ría de Vigo en un lugar de sonda en la carta ( $Sc$ ) = 6 metros. Calcular a qué Hora oficial ( $Hof$ ) tendrá una sonda en el momento ( $Sm$ ) = 7,25 metros, con la siguiente tabla de marea. (Adelanto oficial 2 horas).

- a)  $Hof = 12:12$
- b)  $Hof = 11:32$
- c)  $Hof = 13:35$
- d)  $Hof = 14:44$

Hora	Altura
05:02	3,36
11:16	0,97
17:24	3,04
23:34	0,70



35. Un yate al ser Hrb = 09:00 navega a rumbo de aguja ( $Ra^\circ$ ) =  $345^\circ$ , desvío del compás ( $\Delta$ ) =  $02^\circ$  NW, declinación magnética ( $dm$ ) = la calculada en la carta para el año 2022 y aproximada al grado, con una velocidad de máquinas de 10 nudos y afectado por un viento de componente Oeste que le abate  $8^\circ$ , observa demora de aguja del faro de Cbo. Espartel FI(4)20s30M =  $060^\circ$ . Al ser Hrb = 09:30 observa demora de aguja del faro de Cbo. Espartel FI(4)20s30M =  $100^\circ$ ; se pide situación observada (S/o) a Hrb = 09:30.
- |                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| a) lo = $35^\circ 48,5'$ N | Lo = $006^\circ 05,4'$ W |
| b) lo = $35^\circ 45,0'$ N | Lo = $006^\circ 00,2'$ W |
| c) lo = $35^\circ 50,0'$ N | Lo = $006^\circ 09,9'$ W |
| d) lo = $35^\circ 48,4'$ N | Lo = $006^\circ 04,2'$ W |
36. Siendo Hrb 09:00, un yate se encuentra en la situación  $I = 36^\circ 01,4'$  N y  $L = 005^\circ 20,0'$  W, está afectado por una corriente de rumbo ( $Rc^\circ$ ) =  $100^\circ$ , intensidad horaria de la corriente ( $lhc$ ) = 2,4 nudos, sopla un viento de levante (E) que le abate  $6^\circ$ , decide poner rumbo al espigón del puerto de Algeciras FI(2)R.6s8M, a una velocidad de máquinas de 9 nudos, una vez a rumbo la corrección total ( $Ct$ ) =  $05^\circ$  NW. Se pide el rumbo de aguja al que tendrá que navegar para llegar al espigón del puerto de Algeciras.
- |                             |
|-----------------------------|
| a) $Ra^\circ = 333^\circ$ . |
| b) $Ra^\circ = 317^\circ$ . |
| c) $Ra^\circ = 310^\circ$ . |
| d) $Ra^\circ = 328^\circ$ . |
37. Un yate se encuentra en posición  $Is = 35^\circ 50,0'$  N y  $Ls = 006^\circ 10,0'$  W, navega a rumbo verdadero ( $Rv^\circ$ ) = Norte, con una velocidad de máquinas ( $Vb$ ) = 10 nudos, en zona de corriente de rumbo ( $Rc^\circ$ ) = W e intensidad horaria de la corriente ( $lhc$ ) = 1,8 nudos. Calcular el rumbo efectivo ( $Ref^\circ$ ) que va a realizar el yate.
- |                            |
|----------------------------|
| a) $Ref^\circ = 336^\circ$ |
| b) $Ref^\circ = 350^\circ$ |
| c) $Ref^\circ = 335^\circ$ |
| d) $Ref^\circ = 020^\circ$ |
38. A Hrb 16:00 un yate se encuentra en la situación  $I = 36^\circ 00,0'$  N y  $L = 005^\circ 24,0'$  W, con una velocidad de máquinas de 12 nudos y navega a un rumbo de aguja ( $Ra^\circ$ ) =  $249^\circ$ , se encuentra afectado por una corriente de rumbo desconocido. A Hrb 17:10, observa simultáneamente demora de aguja ( $Da^\circ$ ) de Punta Alcazar FI(4)12s8M =  $124^\circ$  y demora de aguja de Punta Malabata FI.5s22M =  $184^\circ$ , declinación magnética ( $dm$ ) = la calculada en la carta para el año 2022 y aproximada al grado y desvío del compás ( $\Delta$ ) =  $07^\circ$  NE. Calcular el rumbo de corriente e intensidad horaria de la corriente ( $lhc$ ).
- |                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| a) $Rc^\circ = 296^\circ$ | $lhc = 2,0$ nudos. |
| b) $Rc^\circ = 245^\circ$ | $lhc = 3,0$ nudos. |
| c) $Rc^\circ = 045^\circ$ | $lhc = 2,0$ nudos. |
| d) $Rc^\circ = 117^\circ$ | $lhc = 2,4$ nudos. |



39. Un yate, al ser Hrb = 09:00, se encuentra en  $I = 36^{\circ} 00,4' N$  y  $L = 005^{\circ} 51,4' W$ , da rumbo al espigón del puerto de Barbate Fl.R.4s5M, teniendo en cuenta que durante la navegación va a estar afectado de una corriente de rumbo ( $Rc^{\circ}$ ) =  $060^{\circ}$  e intensidad horaria de la corriente ( $Ihc$ ) = 2,4 nudos. ¿Cuál será la velocidad de máquinas ( $Vb$ ) a la que tendrá que navegar si quiere llegar al espigón de Barbate a Hrb = 09:50?
- a)  $Vb = 12,0$  nudos.
  - b)  $Vb = 12,8$  nudos.
  - c)  $Vb = 09,5$  nudos.
  - d)  $Vb = 14,2$  nudos.
40. A Hrb = 12:00, un yate se encuentra en la situación  $I = 36^{\circ} 11,6' N$  y  $L = 006^{\circ} 14,6' W$ , se pone a navegar a una velocidad de máquinas ( $Vb$ ) = 11 nudos al rumbo verdadero ( $Rv^{\circ}$ ) =  $S45E^{\circ}$ , en zona de corriente de rumbo ( $Rc^{\circ}$ ) = E e intensidad horaria de la corriente ( $Ihc$ ) = 2 nudos. ¿Cuál será la Hrb de cruce con el meridiano de  $L = 006^{\circ} 00,0' W$ ?
- a) Hrb = 13 horas 13 minutos.
  - b) Hrb = 12 horas 55 minutos.
  - c) Hrb = 13 horas 48 minutos.
  - d) Hrb = 13 horas 30 minutos.





XUNTA  
DE GALICIA

CONSELLERÍA  
DO MAR

Instituto Politécnico Marítimo Pesqueiro  
do Atlántico de Vigo  
CRN en Pesca e Navegación  
Avda Beiramar, 55 – 36202 VIGO  
Telf.: 886110825-26 – Fax 886110853  
inst.pesqueiro.atlantico@edu.xunta.gal



Xacobeo 21-22

## DILIXENCIA DE CORRECCIÓN NA PLANTILLA

Reunido o tribunal dos exames da convocatoria ordinaria de Patrón de late de setembro 2022, tras detectar un erro tipográfico na resposta á pregunta 40 do cuestionario, marcada na folla de respostas como "d" e sendo a resposta correcta a "a", o tribunal corrixe o erro indicado na folla de respostas definitivo.

Vigo, 15 de setembro de 2022

A presidenta do tribunal



Consuelo Romar Castiñeira

CONSELLERÍA DO MAR  
DIRECCIÓN XERAL DE DESENVOLVEMENTO PESQUEIRO

Rúa dos Irmandiños, s/n- Salgueiriños  
15781 Santiago de Compostela  
T. 981 546 176  
[cma.dxdesevolvemento@xunta.gal](mailto:cma.dxdesevolvemento@xunta.gal)





XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DO MAR  
Secretaría Xeral Técnica

Dirección Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro



TITULACIÓN / TITULACIÓN	PATRÓN/PATROA DE IATE PATRÓN/PATRONA DE YATE
LUGAR EXAME / LUGAR EXAMEN	I.P.M.P.A. VIGO
DNI / NIE / PASAPORTE	
APELIDOS / APELLIDOS	CORRECTOR DEFINITIVO
NOME / NOMBRE	

DURACIÓN MÁXIMA DO EXAME / DURACIÓN MÁXIMA DEL EXAMEN	2 HORAS
DURACIÓN MÁXIMA DO EXAME DO MÓDULO DE NAVEGACIÓN DURACIÓN MÁXIMA DEL EXAMEN DEL MÓDULO DE NAVEGACIÓN	1 HORA 15 MINUTOS
DURACIÓN MÁXIMA DO EXAME DO MÓDULO XENÉRICO DURACIÓN MÁXIMA DEL EXAMEN DEL MÓDULO GENÉRICO	45 MINUTOS

SEGURIDADE NA MAR /	1	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	2	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
SEGURIDAD EN LA MAR	3	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	4	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	5	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	6	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	7	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	8	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	9	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	10	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>

METEOROLOXÍA / METEOROLOGÍA	11	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	12	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	13	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	14	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	15	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	16	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	17	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	18	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	19	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	20	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>

TEORÍA NAVEGACIÓN /	21	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	22	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
TEORÍA NAVEGACIÓN	23	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	24	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	25	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	26	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	27	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	28	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	29	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	30	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>

NAVEGACIÓN CARTA /	31	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	32	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
NAVEGACIÓN CARTA	33	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	34	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	35	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	36	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	37	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	38	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	39	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	40	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>

Núm. mínimo de respostas correctas	28
Núm. máximo de erros permitidos	12
Núm. máximo de erros permitidos na teoría navegación	5
Núm. máximo errores permitidos en la teoría navegación	5
Núm. máximo erros permitidos na navegación carta	3
Núm. máximo errores permitidos en la navegación carta	3

APTO / APTO	
APTO MÓDULO XENÉRICO / APTO MÓDULO GENÉRICO	
APTO MÓDULO DE NAVEGACIÓN	
APTO MÓDULO DE NAVEGACIÓN	
NON APTO / NO APTO	

CORRECCIÓN POR MÓDULOS		
MÓDULO XENÉRICO / MÓDULO GENÉRICO		
Núm. máximo erros permitidos na seguridade na mar	5	
Núm. máximo errores permitidos en la seguridad en la mar	5	
Núm. máximo erros permitidos na meteoroloxía	5	
Núm. máximo errores permitidos en meteorología	5	
MÓDULO NAVEGACIÓN / MÓDULO NAVEGACIÓN		
Núm. máximo erros permitidos na teoría navegación	5	
Núm. máximo errores permitidos en la teoría navegación	5	
Núm. máximo erros permitidos na navegación carta	3	
Núm. máximo errores permitidos en la navegación carta	3	

OBSERVACIÓNS: Quedarán anuladas as respostas da carta náutica se non están reflectidos os exercicios de cálculo no reverso da carta

OBSERVACIONES: Quedarán anuladas las respuestas de la carta náutica si no están reflejados los ejercicios de cálculo en el reverso de la carta



