



EXAMEN PARA PATRÓN/PATRONA DE YATE

MODULO GENÉRICO

(I) SEGURIDAD EN LA MAR

1. Respecto a las acciones a llevar a cabo a la llegada del helicóptero de Salvamento Marítimo, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA?
 - a. Amarrar el cable o guía en alguna parte de nuestra embarcación para no perderlo.
 - b. Seguir las instrucciones de la tripulación del helicóptero, excepto si éstas nos parecen complicadas.
 - c. El patrón dirigirá las operaciones de rescate en el momento de la llegada del helicóptero.
 - d. Esperar que el cable de izado toque primero el agua o el barco, a fin de que descargue la electricidad estática.

2. La zafa hidrostática de una radiobaliza es:
 - a. El mecanismo transmisor de la señal de 406 MHz
 - b. Un mecanismo que permite establecer comunicaciones bidireccionales
 - c. Un mecanismo automático que permite liberarla cuando la embarcación está sumergida a una determinada profundidad
 - d. Un mecanismo que transmite la llamada selectiva digital (LSD)

3. Cuál de las siguientes afirmaciones NO ES CORRECTA.
 - a. Si trasladamos un peso verticalmente hacia arriba asciende el centro de gravedad(G)
 - b. Si baja el centro de gravedad(G), tendremos menor altura metacéntrica (GM) y menor brazo del par de estabilidad(GZ)
 - c. El traslado vertical de un peso en un barco hará subir o bajar el centro de gravedad(G)
 - d. En el traslado vertical de pesos no hay variación de desplazamiento(D)



4. Es fundamental que el chaleco sea capaz de poner boca arriba a una persona inconsciente que haya caído al mar en no más de:
 - a. 1 segundos
 - b. 3 segundos
 - c. 5 segundos
 - d. 6 segundos

5. En el equilibrio estable el metacentro está situado:
 - a. Por debajo del centro de gravedad
 - b. Por encima del centro de gravedad
 - c. En el mismo punto que el centro de gravedad
 - d. Ninguna de las respuestas anteriores es correcta

6. La balsa salvavidas tendrá medios para montar un respondedor radar a una altura mínima, sobre o nivel do mar de:
 - a. 1 metro
 - b. 2 metros
 - c. 5 metros
 - d. Depende de las especificaciones de la balsa la altura será distinta

7. Las señales fumígenas flotantes:
 - a. No se podrán usar en con mar encrespada
 - b. Solo se podrán usar con mar encalma
 - c. No se anegaran con mar encrespada
 - d. Se anegaran con mar encrespada



8. ¿Son compatibles el montaje de un transpondedor de Radar (SART) y un reflector de radar en una misma balsa salvavidas?
- No porque el reflector de radar podría degradar la respuesta del SART
 - Si, son perfectamente compatibles
 - No, porque la transmisión del reflector de radar siempre anula la transmisión del SART
 - Ninguna respuesta es correcta
9. Cuál de las siguientes afirmaciones en relación al arnés de seguridad es falsa:
- La función de un arnés es la de evitar que caigamos al agua o cuando menos que quedemos desconectados del barco
 - Es preferible utilizar un arnés de cinta en lugar de cabo, así se evita cualquier posible resbalón al pisarlo
 - Es importante que la longitud del arnés sea corta(no más de 2 metros por regla general)
 - Ninguna respuesta es falsa
10. Estando en un bote o balsa salvavidas y teniendo activado nuestro SART (Transpodedor de Radar) en la modalidad de stand-by o recepción ¿como nos cercionarnos inmediatamente de que hemos sido detectados por alguna aeronave o buque en la zona?
- Por el mismo SART al cambiar automáticamente su modo de funcionamiento y emitir una luz y una señal audible
 - Porque recibiremos una llamada vía VHF del buque o aeronave que este en la zona
 - Porque nos contactara de algún centro de salvamento marítimo
 - Todas las respuestas son correctas



(II) METEOROLOGIA

11. Aquella niebla que se forma cuando se establece un flujo de aire relativamente cálido y húmedo sobre una superficie fría y que es la niebla más común en el mar recibe el nombre de:
- Niebla de radiación.
 - Niebla orográfica.
 - Niebla de saturación.
 - Niebla de advección.
12. 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.
13. Que denominación tiene aquel frente que inicialmente era cálido pero que ha sido alcanzado por una masa de aire frío que lo desplaza hacia arriba:
- Frente invertido.
 - Frente cálido.
 - Frente inestable.
 - Frente ocluido.



14. Los altoestratos (As) pertenecen a la clase de nubes:
- Bajas.
 - Medias.
 - Altas.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
15. Se denomina a la distancia vertical entre el seno y la cresta de una ola:
- Altura.
 - Periodo.
 - Longitud.
 - Fetch.
16. Al valor que debe de tomar la temperatura para que sin variar la cantidad de vapor de agua se alcance el punto de saturación se le llama:
- Tensión superficial.
 - Punto de evaporación.
 - Punto de rocío.
 - Humedad absoluta.
17. ¿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.



18. Los vientos alisios son:
- Vientos prácticamente permanentes que soplan entre el NE y el E en latitudes cercanas al trópico de Capricornio, desde los 30° a 40° S de latitud.
 - Vientos prácticamente permanentes que soplan entre el NE y el E en latitudes cercanas al ecuador, desde los 30° a 10° N de latitud.
 - Vientos prácticamente permanentes que soplan entre el SW y el W en latitudes cercanas al ecuador, desde los 30° a 10° N de latitud.
 - Vientos característicos del mar Cantábrico y el golfo de Vizcaya que soplan habitualmente durante las estaciones de otoño y primavera.
19. Los cumulonimbos pertenecen a las nubes:
- Bajas.
 - Medias.
 - De desarrollo vertical.
 - Altas.
20. La diferencia de temperatura y salinidad del agua de mar en diferentes zonas y profundidades dan lugar a una corriente que se llama:
- De arrastre.
 - De marea.
 - De densidad.
 - Polar.



EXAMEN PARA PATRÓN/PATRONA DE YATE MÓDULO NAVEGACIÓN

(III) TEORÍA DE LA NAVEGACIÓN

21. La corrección total se puede calcular:
- Sumando la deriva y el abatimiento.
 - Obteniendo la diferencia entre la demora verdadera y la demora de aguja obtenida en una enfilación.
 - Obteniendo la diferencia entre la declinación de la Polar y su altura.
 - Todas las respuestas anteriores son correctas.
22. ¿Hay que corregir las cartas náuticas?
- No, si hay correcciones se publica nueva edición.
 - No, se cambian las cartas cada 2 años.
 - Sí, semanalmente, si se ha publicado alguna corrección.
 - Sí, mensualmente, si se ha publicado alguna corrección.
23. El dátum de un sistema GNSS se refiere al:
- Fondo existente en la latitud y longitud media de la carta.
 - Instituto hidrográfico que publica las cartas en el que hay que plasmar los datos obtenidos del GNSS.
 - Conjunto de puntos de referencia en la superficie terrestre a la que se asocia un modelo de forma de la Tierra para definir el sistema de coordenadas.
 - Semicírculo principal que se emplea como referencia a la hora de medir la longitud.



24. El círculo polar Antártico se caracteriza por:
- Tener una latitud $66^{\circ} 33' N$.
 - Tener una latitud $66^{\circ} 33' S$.
 - Ser de día todo el año.
 - Ser de noche todo el año.
25. Se denomina abatimiento a:
- El ángulo formado entre el norte magnético y el norte de aguja.
 - El ángulo formado entre el norte de aguja y el norte verdadero.
 - El ángulo formado entre el rumbo verdadero y el rumbo de superficie.
 - El ángulo formado entre el rumbo verdadero y el rumbo efectivo.
26. El paralelo de latitud $I = 23^{\circ} 27' S$, se llama:
- Círculo Polar Ártico.
 - Círculo Polar Antártico.
 - Trópico de Cáncer
 - Trópico de Capricornio
27. La hora civil del lugar (HcL) es:
- El tiempo que ha transcurrido desde que el Sol medio pasó por el Meridiano inferior de lugar.
 - El tiempo que ha transcurrido desde que el Sol medio pasó por el Meridiano superior de lugar.
 - El tiempo que ha transcurrido desde que el Sol verdadero pasó por el Meridiano inferior de lugar.
 - El tiempo que ha transcurrido desde que el Sol verdadero pasó por el Meridiano superior de lugar.



28. Los avisos a los navegantes pueden ser:

- a. Generales, permanentes y temporales.
- b. Generales, permanentes y preliminares.
- c. Generales, permanentes, temporales y preliminares.
- d. Generales, permanentes, temporales y fijos.

29. Se define la latitud como:

- a. El arco de paralelo contado desde el ecuador al observador.
- b. El arco de meridiano contado desde el ecuador hasta el observador.
- c. El arco de meridiano contado desde Greenwich al observador.
- d. El ángulo del Ecuador que va desde Greenwich hasta el meridiano superior de lugar.

30. Las siglas SOG de un equipo GNSS corresponden a:

- a. La velocidad de máquinas.
- b. La velocidad de corredera.
- c. La velocidad sobre el fondo.
- d. La velocidad de la corriente.

(IV) NAVEGACIÓN CARTA

31. Derrota loxodrómica. Resolución analítica:

Un yate se encuentra en situación de salida: $Is = 42^\circ 27,9' N$ y $Ls = 009^\circ 00,6' W$, navega una distancia de 220 millas al rumbo de aguja (Ra°) = SW, declinación magnética (dm) = $05^\circ NW$, desvío del buque (Δ) = $05^\circ NW$ en zona de viento del W que abate (ab) 10° . Calcular las coordenadas de llegada.

- a. $III = 39^\circ 52,3' N$ $LII = 012^\circ 27,2' W$
- b. $III = 39^\circ 08,5' N$ $LII = 010^\circ 31,9' W$
- c. $III = 39^\circ 52,3' N$ $LII = 010^\circ 31,9' W$
- d. $III = 39^\circ 08,5' N$ $LII = 011^\circ 03,4' W$



32. Derrota loxodrómica. Resolución analítica:

Conocidas las situaciones de salida y llegada.

Situación de salida: $I_s = 43^\circ 24,9' N$, $L_s = 008^\circ 25,2' W$

Situación de llegada: $I_{II} = 45^\circ 50,0' N$, $L_{II} = 011^\circ 44,9' W$

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

- a. $Rd^\circ = 315,6^\circ$ $dn = 185,65'$
- b. $Rd^\circ = 314,4^\circ$ $dn = 185,65'$
- c. $Rd^\circ = 315,6^\circ$ $dn = 203,11'$
- d. $Rd^\circ = 225,6^\circ$ $dn = 185,65'$

33. Un yate se encuentra en la oposición de Isla de Tarifa FI(3)WR.10s26/18M con Punta Cires FI(3)10s18M e a la vez toma demora de aguja (Da°) de Isla de Tarifa FI(3)WR.10s26/18M = 317° . Calcular la corrección total (Ct):

- a. $Ct = 05^\circ E$
- b. $Ct = 05^\circ W$
- c. $Ct = 10^\circ E$
- d. $Ct = 10^\circ W$

34. Un yate, al ser $Hrb = 08:00$, se encuentra en $I = 36^\circ 04,0' N$ y $L = 005^\circ 20,0' W$, da rumbo a la boya de recalada de Ceuta FI.G.5s10M, teniendo en cuenta que durante la navegación va a estar afectado de una corriente de rumbo (Rc°) = E e intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 3 nudos. ¿Cuál será la velocidad de máquinas (Vb) a la que tendrá que navegar si quiere llegar a la boya de recalada de Ceuta a $Hrb = 08:51$?

- a. $Vb = 11,4$ nudos.
- b. $Vb = 09,2$ nudos.
- c. $Vb = 10,2$ nudos.
- d. $Vb = 12,2$ nudos.



35. Un yate se encuentra en la situación $I = 36^{\circ} 00,4' N$ y $L = 006^{\circ} 00,0' W$, está afectado por una corriente de rumbo (Rc°) = $S20^{\circ}W$, intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 2,4 nudos, sopla un viento de poniente (W) que le abate 10° , decide poner rumbo al puerto de Tánger FI(3)12s14M, a una velocidad de máquinas de 10,2 nudos, una vez a rumbo la corrección total (Ct) = $10^{\circ} NE$. Se pide el rumbo de aguja al que tendrá que navegar para llegar al puerto de Tánger.

- a. $Ra^{\circ} = 110^{\circ}$
- b. $Ra^{\circ} = 130^{\circ}$
- c. $Ra^{\circ} = 120^{\circ}$
- d. $Ra^{\circ} = 140^{\circ}$

36. Un yate al ser $Hrb = 10:00$ navega a rumbo verdadero (Rv°) = 080° , con una velocidad de máquinas de 12 nudos y observa demora verdadera (Dv°) del faro de Punta Malabata FI.5s22M = $S30^{\circ}W$. Continúa navegando en esas condiciones y al ser $Hrb = 10:20$ observa que se encuentra en la oposición de Punta Paloma Oc.WR.5s10/7M con Punta Alcazar FI(4)12s8M; se pide situación observada (S/o) a $Hrb = 10:20$.

- a. $lo = 35^{\circ} 54,9' N$ $Lo = 005^{\circ} 36,4' W$
- b. $lo = 35^{\circ} 55,0' N$ $Lo = 005^{\circ} 38,0' W$
- c. $lo = 35^{\circ} 53,4' N$ $Lo = 005^{\circ} 34,4' W$
- d. $lo = 35^{\circ} 55,6' N$ $Lo = 005^{\circ} 38,0' W$



37. A Hrb = 09:00, un yate se encontra en la situación $I = 35^{\circ} 50,0' N$ y $L = 006^{\circ} 00,0' W$, se pone a navegar a una velocidad de máquinas (V_b) = 8 nudos al rumbo verdadero (R_v°) = W, en zona de corriente de rumbo (R_c°) = SE e intensidad horaria de la corriente (I_{hc}) = 2 nudos. ¿Cuál será su situación estimada a Hrb = 10:10?

- a. $le = 35^{\circ} 44,9' N$ $Le = 006^{\circ} 06,4' W$
- b. $le = 35^{\circ} 45,0' N$ $Le = 006^{\circ} 12,0' W$
- c. $le = 35^{\circ} 46,5' N$ $Le = 006^{\circ} 11,4' W$
- d. $le = 35^{\circ} 48,2' N$ $Le = 006^{\circ} 09,3' W$

38. A Hrb 11:00 un yate se encontra en la situación $I = 36^{\circ} 03,0' N$ y $L = 006^{\circ} 07,8' W$, con una velocidad de máquinas de 12 nudos y navega a un rumbo de aguja (R_a°) = 352° , declinación magnética (dm) = la calculada en la carta para el año 2024 y aproximada al grado, desvío del compás (Δ) = $09^{\circ} NE$, se encuentra afectado por una corriente de rumbo desconocido. A Hrb 11:37, observa simultáneamente demora de aguja (Da°) de Cabo Roche FI(4)24s20 = 006° y demora de aguja de Cabo Trafalgar FI(2+1)15s22M = 092° . Calcular el rumbo de corriente e intensidad horaria de la corriente (I_{hc}).

- a. $R_c^{\circ} = 320^{\circ}$ $I_{hc} = 4,2$ nudos.
- b. $R_c^{\circ} = 135^{\circ}$ $I_{hc} = 2,6$ nudos.
- c. $R_c^{\circ} = 315^{\circ}$ $I_{hc} = 4,2$ nudos.
- d. $R_c^{\circ} = 315^{\circ}$ $I_{hc} = 2,6$ nudos.



39. El día 17 siendo hora oficial (Hof) = 15:00, un yate se encuentra en el puerto de Vigo y obtiene sonda en la carta (Sc) = 4,5 metros. Calcular la sonda en el momento (Sm) con la siguiente tabla de marea. (Adelanto oficial 2 horas).

- a. Sm = 7,74 metros.
- b. Sm = 6,87 metros.
- c. Sm = 5,22 metros.
- d. Sm = 6,10 metros.

DÍA	HORA	ALTURA	DÍA	HORA	ALTURA
17	01:09	3,38	18	01:56	3,70
	07:28	0,67		08:12	0,36
	13:42	3,32		14:25	3,58
	19:43	0,71		20:26	0,41

40. El día 17, 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) = 4,25 metros. Calcular a qué Hora oficial (Hof) tendrá una sonda en el momento (Sm) = 6 metros, con la siguiente tabla de marea. (Adelanto oficial 2 horas).

- a. Hof = 01:33 del día 18
- b. Hof = 23:33 del día 17
- c. Hof = 23:47 del día 17
- d. Hof = 00:13 del día 18

DÍA	HORA	ALTURA	DÍA	HORA	ALTURA
17	01:09	3,38	18	01:56	3,70
	07:28	0,67		08:12	0,36
	13:42	3,32		14:25	3,58
	19:43	0,71		20:26	0,41



XUNTA
DE GALICIA

CONSELLERÍA
DO MAR

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

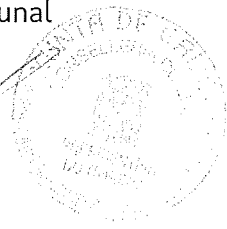
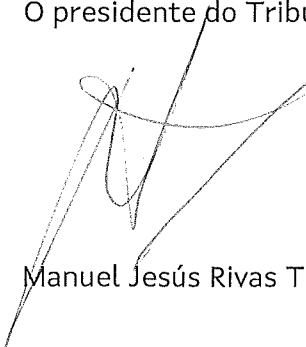
Anulación de pregunta.

Durante a realización do exame de Patrón/ patroa de iate do 17 de abril de 2024, o tribunal detecta un erro de formulación na pregunta 40.

O tribunal decide anular a pregunta 40 do citado exame, tal e como queda reflexado no corrector provisional correspondente.

Vigo, 17 de abril de 2024

O presidente do Tribunal



Manuel Jesús Rivas Troitiño



TITULACIÓN / TITULACIÓN	PATRÓN/PATROA DE IATE PATRÓN/PATRONA DE YATE
LUGAR EXAME / LUGAR EXAMEN	VIGO
DATA EXAME / FECHA EXAMEN	17 / 04 / 24
DNI / NIE / PASAPORTE	
NOME E APELIDOS / NOMBRE Y APELLIDOS	CORRECTOR PROVISIONAL

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 / SEGURIDAD EN LA MAR	1	A <input checked="" type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	TEORÍA NAVEGACIÓN / TEORÍA NAVEGACIÓN	21	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"/>		22	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	3	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		23	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	4	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		24	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	5	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		25	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	6	A <input checked="" type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		26	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>
	7	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"/>
	8	A <input checked="" type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		28	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"/>		29	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	10	A <input checked="" type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		30	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
METEOROLOXÍA / METEOROLOGÍA	11	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>	NAVEGACIÓN CARTA / NAVEGACIÓN CARTA	31	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>
	12	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		32	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	13	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>		33	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	14	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" 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"/>
	15	A <input checked="" type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		35	A <input type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	16	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		36	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"/>		37	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"/>		38	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	19	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		39	A <input checked="" type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>
	20	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input checked="" type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>		40	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>



Núm. mínimo de respostas correctas	28
Núm. máximo de erros permitidos	12
Núm. mínimo de respostas correctas na teoría navegación	5
Núm. máximo erros permitidos na teoría navegación	5
Núm. mínimo de respostas correctas na navegación carta	7
Núm. máximo erros permitidos na 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. mínimo de respostas correctas na seguridade na mar	5
Núm. máximo erros permitidos na meteoroloxía	5
Núm. mínimo de respostas correctas na meteoroloxía	5
MÓDULO NAVEGACIÓN / MÓDULO NAVEGACIÓN	
Núm. máximo erros permitidos na teoría navegación	5
Núm. mínimo de respostas correctas na teoría navegación	5
Núm. máximo erros permitidos na navegación carta	3
Núm. mínimo de respostas correctas na navegación carta	7

OBSERVACIÓNS: Quedarán anuladas as respostas da carta náutica se non están reflectidos os exercicios de cálculo no reverso da carta. Máis dunha resposta anula a pregunta e estas deben estar claramente sinalizadas.

OBSERVACIONES: Quedarán anuladas las respuestas de la carta náutica si no están reflejados los ejercicios de cálculo en el reverso de la carta. Más de una respuesta anula la pregunta y estas deben estar claramente señalizadas.

