



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:

- a. 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.
- b. Vientos prácticamente permanentes que soplan entre el NE y el E en latitudes cercanas al ecuador, desde los 30° a 10° N de latitud.
- c. Vientos prácticamente permanentes que soplan entre el SW y el W en latitudes cercanas al ecuador, desde los 30° a 10° N de latitud.
- d. 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:

- a. Bajas.
- b. Medias.
- c. De desarrollo vertical.
- d. 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:

- a. De arrastre.
- b. De marea.
- c. De densidad.
- d. 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: $Is = 43^{\circ} 24,9' N$, $Ls = 008^{\circ} 25,2' W$

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

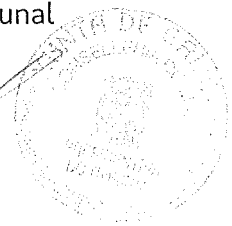
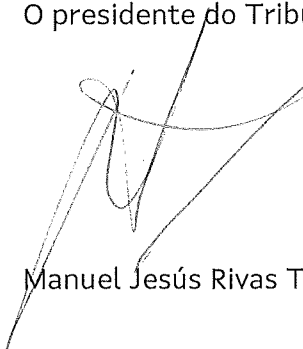
Anulación de pregunta.

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



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

DILIXENCIA DE CORRECCIÓN NA PLANTILLA

Reunido o tribunal para a corrección dos exames da convocatoria extraordinaria de Patrón/oa de late tras detectar un erro tipográfico na resposta á **pregunta 1** do cuestionario, marcada na folla de respostas como “**a**” e sendo a resposta correcta a “**d**”, o tribunal corrixe o erro indicado na folla de respostas definitivo (xúntase folla definitiva con resposta corrixida).

Vigo, 22 de abril de 2024

O presidente do tribunal

Manuel Jesús Rivas Troitiño

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



TITULACIÓN / TITULACIÓN	PATRÓN/PATROA DE IATE PATRÓN/PATRONA DE YATE
LUGAR EXAME / LUGAR EXAMEN	VIGO
DATA EXAME / FECHA EXAMEN	22/04/24
DNI / NIE / PASAPORTE	
NOME E APELIDOS / NOMBRE Y APELLIDOS	CORRECTOR DEFINITIVO

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 type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>	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"/>
SEGURIDAD EN LA MAR	3	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>	TEORÍA NAVEGACIÓN	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 /	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"/>	NAVEGACIÓN CARTA	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 checked="" type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>



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

