



## **EXAMEN TEÓRICO PARA LA OBTENCIÓN DE LA TITULACIÓN DE PATRÓN/PATRONA DE YATE MÓDULO GENÉRICO**

### **SEGURIDAD EN LA MAR**

1. Previa a la llegada de un helicóptero:
  - a. Llamaremos por teléfono móvil a los tripulantes del helicóptero.
  - b. Contactaremos con sus tripulantes por cualquier canal de HF para información e instrucciones.
  - c. Si tenemos alguna duda esperaremos a que llegue para consultarsela.
  - d. Contactaremos con sus tripulantes por el canal 16 de VHF para información e instrucciones.
  
2. Los extintores portátiles deben colocarse:
  - a. Siempre al alcance de la mano y revisados en fecha y forma.
  - b. Bien resguardados, en lugares apartados jpara que no sean de fácil acceso.
  - c. En un lugar que no este a la vista para evitar tropezar con ellos.
  - d. Solo el patrón debe conocer su situación.
  
3. Es fundamental que el chaleco sea capaz de poner boca arriba a una persona inconsciente que haya caído al mar en no mas de:
  - a. 5 segundos.
  - b. 10 segundos.
  - c. 1 segundo.
  - d. 20 segundos.
  
4. ¿Cual de las siguientes afirmaciones sobre los chalecos NO es la correcta?
  - a. Deberán disponer de bandas reflectantes para una mejor localización.
  - b. Se deberá disponer de un chaleco por cada dos tripulantes a bordo.
  - c. Miden su índice de flotabilidad en Newtons(N).
  - d. Es fundamental que esten estibados en un lugar de rápido acceso y conocido por la tripulación.





5. El inflado de una balsa salvavidas se completa, como máximo, para temperaturas ambiente de entre 18º y 20º C en:
- 6 minutos.
  - 1 minuto.
  - 10 minutos.
  - 14 minutos.
6. Definimos zafa hidrostática como:
- Accionamiento automatico cuando , al hundirse el buque,llega a una profundidad de entre 1,5 y 4 metros.
  - Accionamiento automatico cuando , al hundirse el buque,llega a una profundidad de 7 metros.
  - Accionamiento automatico cuando , al hundirse el buque,llega a una profundidad de 10 metros.
  - Accionamiento automatico cuando , al hundirse el buque,llega a una profundidad de 17 metros.
7. La duración de una bengala y de un cohete con paracaídas son:
- La de una bengala de 40 segundos, y la de un cohete con paracaídas, de unos 60 segundos.
  - La de una bengala de 10 segundos, y la de un cohete con paracaídas, de unos 40 segundos.
  - La de una bengala de 60 segundos, y la de un cohete con paracaídas, de unos 10 segundos.
  - La de una bengala de 60 segundos, y la de un cohete con paracaídas, de unos 40 segundos.



8. Todo el equipo y material de salvamento tiene que estar:
- En un lugar que solo conozca el patrón de la embarcacion.
  - Todo en el puente para evitar que se pierda con un bandazo de la embarcacion.
  - A la vista soloamente en el momento en el que tengamos una inspección, ya que se trata de un procedimiento meramente administrativo.
  - Localizado, señalado y en lugar accesible para cualquier tripulante en todo momento.
9. En una situación de abandono de nuestra embarcacion, embarcaremos en la balsa salvavidas tres equipos de seguridad que son:
- VHF, radar y EPIRB.
  - VHF portátil, reflector radar y radar.
  - VHF portátil, EPIRB y SART ( respondedor de radar).
  - VHF, espejo de señales y SART( respondedor de radar)
10. Definimos la atura metacentrica transversal como:
- Distancia entre el centro de gravedad(G) y el metacentro.
  - El segmento GM, de extraordinaria importancia en la estabilidad transversal de un buque.
  - Ninguna de las respuestas anteriores es correcta.
  - Son correctas las respuestas a y b.

## METEOROLOGIA

11. Son vientos característicos del Atlántico oriental:
- Galerna, alisios y gregal.
  - Poniente, alisio y Abrego.
  - Galerna, gregal y Abrego.
  - Levante, cierzo y gregal.



12. Cuando la causa de una corriente es la diferencia de presiones entre dos áreas, se conoce como corriente:

- a. De densidad.
- b. De deriva.
- c. De gradiente.
- d. De arrastre.

13. Los cumulonimbos pertenecen a las nubes:

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

14. Según el proceso de formación podemos diferenciar dos tipos básicos de nube.

- a. Estractivas, propias de frentes cálidos y convectiformes, propias de frentes fríos.
- b. Estratiformes, propias de frentes fríos y convectivas, propias de frentes cálidos.
- c. Estratiformes, propias de frentes cálidos y convectivas, propias de frentes fríos.
- d. Estractivas, propias de frentes cálidos y convectiformes, propias de frentes cálidos.

15. Decimos que cuando el aire no puede contener más vapor de agua, condensándose estén forma de gotitas para una determinada temperatura se alcanza:

- a. El punto de rocío.
- b. El punto de presión.
- c. El punto de evaporación.
- d. Ninguna de las anteriores es correcta.



16. ¿Qué es El Gregal?

- a. Un viento característico de las Islas Canarias, donde sopla seco cálido al tener procedencia africana.
- b. Un viento característico de las Islas Baleares, donde sopla frío y seco al tener procedencia continental.
- c. Un viento característico de las Islas Baleares, donde sopla seco y cálido y trae temperaturas muy altas en verano.
- d. Un viento característico de las Islas Canarias, donde sopla frío y seco en invierno.

17. Las corrientes de arrastre son producidas por:

- a. Un gradiente de presión en profundidad.
- b. Variaciones de densidad entre masas de agua.
- c. La acción directa del viento sobre la superficie del mar.
- d. Diferencias de temperatura y salinidad entre masas de agua.

18. La distancia horizontal entre dos crestas consecutivas de una ola se llama:

- a. Longitud de la ola.
- b. Elongación de la ola.
- c. Periodo de la ola.
- d. Altura de la ola.

19. Al viento ideal, en que la única fuerza que actúa sobre él es el gradiente horizontal de presión, se le denomina:

- a. Viento de Euler.
- b. Viento ciclostrofico.
- c. Vientos geostrofico.
- d. Viento antitriptico.

20. La utilidad del gradiente horizontal de presión es conocer que:

- a. A mayor gradiente, el frente frío se encuentra más cerca.
- b. A mayor gradiente, mayor intensidad de viento.
- c. A menor gradiente, mayor intensidad de viento.
- d. A mayor gradiente, más cerca se encuentra el frente cálido.





## EXAMEN PATRÓN / PATRONA DE YATE

### MÓDULO NAVEGACIÓN

#### (III) TEORÍA DE NAVEGACIÓN

21. El arco de meridiano comprendido entre los paralelos de dos puntos conocidos, es:
- La diferencia de latitud.
  - La diferencia de longitud.
  - La latitud.
  - La longitud.
22. Cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA:
- Para un determinado lugar, la declinación magnética varía todos los años.
  - El valor de la declinación magnética se puede calcular en las cartas náuticas mercatorianas; incluido su incremento o decremento anuo.
  - La declinación magnética no varía con el tiempo, es fija para cada lugar y se puede calcular en la carta náutica mercatoriana.
  - El ángulo que forma el meridiano magnético con el meridiano verdadero se llama declinación magnética.
23. El ángulo formado entre el rumbo verdadero y el rumbo que hace el barco como consecuencia de su desplazamiento hacia sotaviento en ausencia de corriente, se denomina:
- Deriva
  - Rumbo de superficie.
  - Abatimiento.
  - Intensidad horaria del viento.
24. Los derroteros los podemos corregir por medio de:
- Los propios derroteros.
  - No se corrigen; es necesario comprar derroteros nuevos.
  - Los Avisos a los Navegantes.
  - El Almanaque Náutico.
25. El ajuste de la ganancia en un Radar sirve para:
- Ajustar la sensibilidad del receptor.
  - Sintonizar el receptor a la frecuencia exacta del transmisor.
  - Disminuir las interferencias con otros equipos radar.
  - Disminuir las perturbaciones.
26. Las siglas en un equipo GNSS que corresponden a la hora estimada de llegada son:
- TELL.
  - ETD.
  - ETA.
  - XTE.





27. ¿Qué significa WPT?

- a. Un punto de cambio de rumbo.
- b. Un punto de cambio de velocidad.
- c. Rumbo sobre el fondo.
- d. Velocidad sobre el fondo.

28. Los avisos a los navegantes los publica:

- a. El Instituto Hidrográfico de la Marina.
- b. Salvamento Marítimo.
- c. El Gobierno de la Comunidad.
- d. La Capitanía de puerto.

29. El AIS es un sistema que permite:

- a. Que solo las estaciones de tráfico y salvamento puedan ver los datos de los barcos.
- b. Intercambiar datos de navegación entre barcos o con estaciones costeras .
- c. Intercambiar datos de navegación solo entre barcos.
- d. No intercambia información, solo avisa del riesgo de abordaje con otro barco.

30. El sistema de referencia con respecto al cuál se determinan las coordenadas geográficas de los puntos de la superficie terrestre se denomina:

- a. GPS.
- b. Dátum.
- c. GNSS.
- d. ECDIS.

#### **(IV) NAVEGACIÓN CARTA**

31. *Derrota loxodrómica. Resolución analítica:*

Un yate se encuentra en situación de salida:  $l_s = 12^\circ 42,0' S$  y  $L_s = 097^\circ 48,0' E$  navega una distancia de 130 millas al rumbo verdadero ( $R_v^\circ$ ) =  $S35^\circ W$ . Calcular las coordenadas de llegada.

- |                                |                              |
|--------------------------------|------------------------------|
| a. $l_{ll} = 10^\circ 55,5' S$ | $L_{ll} = 099^\circ 04,2' E$ |
| b. $l_{ll} = 14^\circ 28,5' S$ | $L_{ll} = 099^\circ 04,7' E$ |
| c. $l_{ll} = 14^\circ 28,5' S$ | $L_{ll} = 096^\circ 31,3' E$ |
| d. $l_{ll} = 10^\circ 55,5' S$ | $L_{ll} = 096^\circ 31,8' E$ |

32. *Derrota loxodrómica. Resolución analítica:*

Conocidas las situaciones de salida y llegada.

Situación de salida:  $l_s = 18^\circ 24,5' N$ ,  $L_s = 110^\circ 24,5' W$

Situación de llegada:  $l_{ll} = 16^\circ 06,5' N$ ,  $L_{ll} = 106^\circ 54,0' W$

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

- a.  $R_d^\circ = 124,5^\circ$   $dn = 243,8'$
- b.  $R_d^\circ = 145,5^\circ$   $dn = 167,5'$
- c.  $R_d^\circ = 055,5^\circ$   $dn = 243,8'$
- d.  $R_d^\circ = 235,5^\circ$   $dn = 167,5'$







33. Un yate se encuentra en la enfilación de Punta Europa Iso.W.&Oc.R.10s19/15M con Punta Carnero FI(4)WR.20s16/13M y a la vez toma demora de aguja (Da°) de Punta Europa Iso.W.&Oc.R.10s19/15M = 234°. Calcular la corrección total (Ct):
- Ct = 05° E.
  - Ct = 05° W.
  - Ct = 10° E.
  - Ct = 10° W.
34. A Hrb = 14:00, un yate se encuentra en la situación  $l = 35^{\circ} 55,4' N$  y  $L = 005^{\circ} 35,0' W$ , se pone a navegar a una velocidad de máquinas (Vb) = 9 nudos al rumbo verdadero (Rv°) = 070°, en zona de corriente de rumbo (Rc°) = 110° e intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 2 nudos. ¿Cuál será la Hrb de llegada a la oposición de los faros Punta Carnero FI(4)WR.20s16/13M con Punta Almina FI(2)10s22M?
- Hrb = 15 horas 10 minutos.
  - Hrb = 14 horas 54 minutos.
  - Hrb = 15 horas 23 minutos.
  - Hrb = 14 horas 43 minutos.
35. A Hrb 10:00 un yate se encuentra en la situación  $l = 36^{\circ} 02,0' N$  y  $L = 006^{\circ} 10,0' W$ , con una velocidad de máquinas de 12 nudos y navega a un rumbo de aguja (Ra°) = 010°, se encuentra afectado por una corriente de rumbo desconocido. A Hrb 10:40, observa simultáneamente demora de aguja (Da°) de Cabo Roche FI(4)24s20M = 354° y demora de aguja de Cabo Trafalgar FI(2+1)15s22M = 094°, declinación magnética (dm) = 01° NW y desvío del compás ( $\Delta$ ) = 03° NW. Calcular el rumbo de corriente e intensidad horaria de la corriente (Ihc).
- Rc° = 236° Ihc = 2,0 nudos.
  - Rc° = 056° Ihc = 3,0 nudos.
  - Rc° = 235° Ihc = 3,2 nudos.
  - Rc° = 055° Ihc = 2,0 nudos.
36. Siendo Hrb 09:00, un yate se encuentra en la situación  $l = 36^{\circ} 01,4' N$  y  $L = 006^{\circ} 00,0' W$ , se encuentra afectado por una corriente de rumbo (Rc°) = N, intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 1,6 nudos, sopla un viento de poniente (W) que le abate 5°, decide poner rumbo al espigón del puerto de Barbate FIR.4s5M, a una velocidad de máquinas de 10 nudos, una vez a rumbo la corrección total (Ct) = 05° NE. Se pide el rumbo de aguja al que tendrá que navegar para llegar al espigón del puerto de Barbate.
- Ra° = 015°.
  - Ra° = 025°.
  - Ra° = 020°.
  - Ra° = 028°.





37. Un yate al ser  $Hrb = 12:00$  navega a rumbo verdadero ( $Rv^\circ$ ) =  $075^\circ$  con una velocidad de máquinas de 12 nudos y afectado por un viento de componente Norte que le abate  $05^\circ$ , observa demora verdadera del faro de Punta Malabata  $F15s22M = 120^\circ$ . Al ser  $Hrb = 12:40$  observa demora verdadera del faro de Punta Malabata  $F15s22M = 200^\circ$ ; se pide situación observada ( $S/o$ ) a  $Hrb = 12:40$ .

- a.  $lo = 35^\circ 56,0' N$                        $Lo = 005^\circ 40,8' W$
- b.  $lo = 35^\circ 50,2' N$                        $Lo = 005^\circ 42,2' W$
- c.  $lo = 35^\circ 54,0' N$                        $Lo = 005^\circ 42,8' W$
- d.  $lo = 35^\circ 52,6' N$                        $Lo = 005^\circ 42,0' W$

38. Un yate se encuentra en posición  $ls = 35^\circ 55,0' N$  y  $Ls = 006^\circ 10,0' W$ , navega a rumbo verdadero ( $Rv^\circ$ ) = Sur, con una velocidad de máquinas ( $Vb$ ) = 7 nudos, en zona de corriente de rumbo ( $Rc^\circ$ ) =  $120^\circ$  e intensidad horaria de la corriente ( $Ihc$ ) = 2,4 nudos. Calcular el rumbo efectivo ( $Ref^\circ$ ) que va a realizar el yate.

- a.  $Ref^\circ = 175^\circ$
- b.  $Ref^\circ = 200^\circ$
- c.  $Ref^\circ = 194^\circ$
- d.  $Ref^\circ = 166^\circ$

39. Un yate se encuentra en el puerto de Vigo, siendo hora oficial ( $Hof$ ) = 12:00, y obtiene sonda en la carta ( $Sc$ ) = 5 metros. Calcular la sonda en el momento ( $Sm$ ) con la siguiente tabla de marea. (Adelanto oficial 2 horas).

- a.  $Sm = 6,30$  metros
- b.  $Sm = 6,71$  metros.
- c.  $Sm = 7,20$  metros.
- d.  $Sm = 8,10$  metros.

HORA	ALTURA
06:11	3,04
12:12	1,16
18:28	3,02

40. 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 metros.

Calcular a qué Hora oficial ( $Hof$ ) tendrá una sonda en el momento ( $Sm$ ) = 6 metros, con la siguiente tabla de marea. (Adelanto oficial 1 hora).

- a.  $Hof = 12:21$
- b.  $Hof = 10:30$
- c.  $Hof = 09:26$
- d.  $Hof = 11:01$

HORA	ALTURA
02:30	3,44
08:39	0,69
14:49	3,33
20:49	0,73







XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DO MAR

Secretaría Xeral Técnica

Dirección Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro

galicia

7-Sep-20

TITULACIÓN / TITULACIÓN	PATRÓN/PATROA DE IATE PATRÓN/PATRONA DE YATE
LUGAR EXAME / LUGAR EXAMEN	ITTP - Vigo
DNI / NIE / PASAPORTE	
APELIDOS / APELLIDOS	CORRECTOR
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 type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	2	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
SEGURIDAD EN LA MAR	3	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	4	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"/>
	6	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input 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 type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	9	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	10	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>

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

METEOROLOXÍA / METEOROLOGÍA	11	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	12	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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	16	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	17	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	18	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	19	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	20	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 checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	32	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
NAVEGACIÓN CARTA	33	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	34	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"/>
	36	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	37	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	38	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	39	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input 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. mínimo de respuestas correctas		
Núm. máximo de erros permitidos	12	
Núm. máximo de errores permitidos		
Núm. máximo erros permitidos na teoría navegación	5	
Núm. máximo errores permitidos en la teoría navegación		
Núm. máximo erros permitidos na navegación carta	3	
Núm. máximo errores permitidos en la navegación carta		

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		
Núm. máximo erros permitidos na meteoroloxía	5	
Núm. máximo errores permitidos en meteorología		
MÓDULO NAVEGACIÓN / MÓDULO NAVEGACIÓN		
Núm. máximo erros permitidos na teoría navegación	5	
Núm. máximo errores permitidos en la teoría navegación		
Núm. máximo erros permitidos na navegación carta	3	
Núm. máximo errores permitidos en la navegación carta		

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

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

