



EXAMEN PARA PATRÓN/PATRONA DE YATE MODULO GENERICO

SEGURIDAD EN LA MAR

1. Un GM o altura metacéntrica muy grande en un barco, genera:
 - a. Estabilidad baja con recuperaciones bruscas y violentas.
 - b. Mucha estabilidad con recuperaciones lentas o muy lentas.
 - c. Poca estabilidad con recuperaciones lentas o muy lentas.
 - d. Mucha estabilidad con recuperaciones bruscas y violentas.

2. 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.

3. ¿Cuál de las siguientes condiciones está relacionada con el concepto de buque adrizado?
 - a. Un equilibrio inestable.
 - b. Una escora nula.
 - c. El metacentro desplazado.
 - d. Asiento de carena.



4. Un barco presenta equilibrio inestable:
 - a. Cuando su metacentro está por debajo del centro de gravedad.
 - b. Cuando el centro de carena está por encima del centro de gravedad.
 - c. Cuando su metacentro está por encima del centro de gravedad.
 - d. Cuando el metacentro y el centro de gravedad coinciden en el mismo punto.

5. Para corregir una escora a babor y aumentar la estabilidad de nuestro barco moviendo un peso que tenemos a bordo lo trasladaremos hacia:
 - a. Babor y hacia arriba.
 - b. Babor y hacia abajo.
 - c. Estribor y hacia arriba.
 - d. Estribor y hacia abajo.

6. 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. Respondedor de radar.
 - c. Radiobaliza.
 - d. EPIRB.



7. Cuando lanzamos una balsa salvavidas y esta se infla en la mar en posición invertida:
- Al menos dos personas deben poder adrizarla en aguas tranquilas.
 - Al menos una persona debe poder adrizarla tanto con mala mar como en aguas tranquilas.
 - El número de personas que se necesitan para adrizarla dependerá del tamaño de la balsa.
 - Al menos dos personas podrán adrizarla con la mar encrespada.
8. 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.
 - En seco, sin saltar al agua ni sobre la balsa.
 - Individualmente desde el agua.
9. ¿Cuál de las siguientes frases hace referencia al elemento denominado heliógrafo?
- Respondedor radar obligatorio a bordo.
 - Nos permite medir la luz en un punto concreto.
 - Sirve para desalinizar el agua de mar.
 - Espejo empleado para realizar señales de socorro.



10. Los chalecos salvavidas para cumplir con la norma deberán incorporar:

- a. Luz y arnés de seguridad.
- b. Luz, silbato y bandas reflectantes.
- c. Luz, silbato, bandas reflectantes y arnés de seguridad.
- d. Silbato, bandas reflectantes y arnés de seguridad

METEOROLOGIA

11. ¿Cuál de los siguientes fenómenos no ayudan a la desaparición de la niebla?

- a. El calor del sol
- b. Corrientes superficiales y cálidas
- c. Los vientos fuertes
- d. El aumento de la humedad relativa

12. ¿Cuál de los siguientes vientos no es un viento característico del Mediterráneo?

- a. Meltemi
- b. Bora
- c. Ábrego
- d. Lebeche

13. A la magnitud que se obtiene de dividir la diferencia de presión que hay entre dos puntos por la distancia horizontal que los separa se denomina:

- a. Fuerza del viento
- b. Fetch
- c. Gradiente horizontal de presión
- d. Todas las respuestas son correctas



14. Al tanto por ciento de vapor de agua presente en la atmosfera en un momento dado con respecto al total que podría haber a la misma temperatura, se le denomina,
- Humedad absoluta
 - Humedad relativa
 - Punto de Rocío
 - Saturación del aire
15. Indique cual es la afirmación correcta respecto a las borrascas:
- Se caracterizan por la estabilidad del tiempo, siendo infrecuentes los vientos fuertes.
 - Se caracterizan por la inestabilidad del tiempo, siendo frecuentes los vientos fuertes.
 - Se caracterizan por la inestabilidad del tiempo, siendo infrecuentes los vientos fuertes.
 - Se caracterizan por la estabilidad del tiempo, siendo frecuentes los vientos fuertes.
16. Las corrientes termohalinas se producen por:
- Diferentes densidades de dos masas de agua (temperatura o salinidad)
 - Empuje del viento; se producen afloramientos de aguas abisales frías para compensar el desnivel.
 - Diferentes presiones o alturas de los océanos (las aguas se acumulan a sotavento)
 - Corrientes de marea



17. ¿Qué género de nubes se caracterizan por formar nubes densas y potentes, de gran dimensión vertical, en forma de montaña o de enormes torres?
- Cirrus.
 - Cirrostratus.
 - Cumulonimbus.
 - Stratus.
18. Para hacer una previsión de niebla con un psicrómetro, necesitaremos la humedad relativa del aire y el punto de rocío, para ello:
- Entraremos en las tablas psicrométricas con los valores tomados en el psicrómetro del termómetro seco y la diferencia de entre el termómetro seco y húmedo.
 - Entraremos en las tablas psicrométricas con los valores tomados en el psicrómetro del termómetro seco y el termómetro húmedo.
 - El psicrómetro nos da directamente la humedad relativa del aire y el punto de rocío.
 - Entraremos en las tablas psicrométricas con los valores tomados en el psicrómetro del termómetro seco y la temperatura del agua de mar.
19. La corriente de superficie, en general, en el Estrecho de Gibraltar es de rumbo:
- Oeste, debido a que el Mar Mediterráneo tiene mayor salinidad que el Océano Atlántico
 - Este, debido al déficit de agua en el Mar Mediterráneo con respecto al Océano Atlántico
 - Este, debido al déficit de agua en el Océano Atlántico con respecto al Mar Mediterráneo
 - Oeste, debido a que el Mar Mediterráneo tiene menor salinidad que el Océano Atlántico



20. Al temporal súbito y violento con fuertes ráfagas de viento del oeste al noroeste que azota las zonas del Mar Cantábrico y del Golfo de Vizcaya se le denomina:

- a. Galerna
- b. Cierzo
- c. Viento del Norte
- d. Céfiros



EXAMEN PARA PATRÓN/PATRONA DE YATE

MODULO NAVEGACIÓN

(III)TEORÍA DE LA NAVEGACIÓN

21.- Definimos latitud como:

- a. Arco de Ecuador contado desde el meridiano superior de Greenwich al meridiano superior del lugar en el que se encuentra nuestro barco.
- b. Arco de meridiano del lugar, entendido como un ángulo y contado desde el Ecuador hasta el paralelo del lugar.
- c. Arco de meridiano del lugar, entendido como un ángulo y contado desde el Ecuador hasta el meridiano del lugar.
- d. Arco de Ecuador contado desde el meridiano superior de Greenwich al meridiano inferior del lugar en el que se encontraba nuestro barco.

22.- EL TIEMPO UNIVERSAL

- a. Es el tiempo transcurrido desde que el Sol medio pasó por el meridiano 180°.
- b. Es el tiempo transcurrido desde que el Sol medio pasó por el meridiano inferior de lugar.
- c. Es el día que empieza a contar cuando el Sol medio pasa por el meridiano inferior de Greenwich (180°).
- d. Es el tiempo transcurrido desde que el Sol medio pasó por el meridiano superior de lugar.

23.- En relación a la corrección total, ¿qué respuesta es la correcta?

- a. La podemos calcular tomando una demora de aguja a la estrella Polar .
- b. Es la suma de la declinación magnética y el desvío de aguja y siempre es positiva.
- c. Es la diferencia entre la demora verdadera y la demora de aguja.
- d. Las respuestas a) y c) son correctas .



24.- El punto fundamental asociado a un sistema de referencia, sistema con respecto al cual se determinan las coordenadas geográficas de los puntos de la superficie terrestre, se denomina:

- a. GNSS
- b. Cero Hidrográfico
- c. GPS
- d. Datum

25.- La correcciones de las cartas náuticas las podemos corregir por medio de:

- a. No se corrigen, es necesario comprar cartas nuevas.
- b. Los Avisos a los navegantes .
- c. Los Derroteros.
- d. Las respuestas b) y c) son correctas .

26.- Indique qué respuesta es CORRECTA en relación al AIS:

- a. Puede ser una ayuda para evitar abordajes .
- b. Señaliza automáticamente en la carta electrónica de otro buque el indicativo del buque que emite .
- c. Permite intercambiar datos de navegación entre barcos o con estaciones costeras.
- d. Todas las respuestas anteriores son correctas .

27.- Nuestro GPS abordo nos ofrecerá entre otros datos como el SOG, que es:

- a. La velocidad sobre el fondo.
- b. La velocidad efectiva.
- c. El rumbo sobre el fondo.
- d. Las respuestas a y b son correctas.



28.- El tiempo estimado de llegada en un equipo GNSS, se representa por las siglas:

- a. ETD
- b. WPT
- c. ETA
- d. XTE

29.- La hora de reloj de bitácora...

- a. Es la que llevamos a bordo.
- b. Es igual a la Hora legal.
- c. Es la que establece el gobierno de una nación para reducir el consumo eléctrico.
- d. Las respuestas a y b son correctas

30.- El rumbo verdadero es el ángulo comprendido entre:

- a. Es el ángulo que forma la línea de crujía o línea proa-popa del barco con respecto al norte geográfico o norte verdadero.
- b. Es el ángulo que forma el Norte Magnético con la línea proa-popa del barco. Este rumbo no se utiliza en la práctica en la navegación .
- c. Es el rumbo que marca el compás del barco y es por tanto, el ángulo que forma el norte de aguja con la línea proa-popa del barco.
- d. Ninguna de las respuestas anteriores es correcta.



(IV) NAVEGACIÓN CARTA

Derrota loxodrómica. Resolución analítica:

31.- Un yate se encuentra en situación de salida: $l_s = 42^\circ 54,0' N$ y $L_s = 009^\circ 25,7' W$, navega una distancia de 150 millas al rumbo verdadero (Rv°) = SW, en zona de viento de Levante que abate (ab) = 10° . Calcular las coordenadas de llegada.

- a. $l_{ll} = 41^\circ 27' 57,8' N$ $L_{ll} = 011^\circ 28' 34,4' W$
- b. $l_{ll} = 40^\circ 51' 07,6' N$ $L_{ll} = 010^\circ 51' 44,2' W$
- c. $l_{ll} = 41^\circ 27' 57,8' N$ $L_{ll} = 012^\circ 11' 31,2' W$
- d. $l_{ll} = 40^\circ 51' 07,6' N$ $L_{ll} = 011^\circ 21' 14,9' W$

32.- El día 27 de noviembre de 2024 siendo hora oficial (Hof) = 22:00, un yate se encuentra en el puerto de Vigo, y obtiene sonda en la carta (Sc) = 5,50 metros, en ese momento la presión atmosférica es 1000 mb. Calcular la sonda en el momento (Sm), con la tabla de mareas adjunta.

- a. $Sm = 8,94$ metros.
- b. $Sm = 7,36$ metros.
- c. $Sm = 8,05$ metros.
- d. $Sm = 6,10$ metros.

33.- Un yate se encuentra en la oposición entre el Faro de Cabo Trafalgar FI(2+1)15s22M y el Faro de Punta Gracia Oc(2)5s13M, a 3 millas de este último, obtenemos una demora de aguja (Da°) al Faro de Cabo Trafalgar FI(2+1)15s22M = N63W. Calcular la corrección total (Ct):

- a. $Ct = 05^\circ NE$
- b. $Ct = 00^\circ$
- c. $Ct = 06^\circ NE$
- d. $Ct = 06^\circ NW$



34.- Un yate se encuentra en la situación $l = 36^{\circ} 00,2' N$ y $L = 006^{\circ} 15,0' W$, se dirige al Faro de Punta Gracia Oc(2)5s13M. Durante la navegación se encuentra afectado por un viento del norte de fuerza 3 que le abate 7° . El desvío del buque (Δ) = $06^{\circ} NE$ y la declinación magnética (dm) = es la de la carta para el año en curso y aproximada al grado. Calcular el rumbo de aguja (Ra°).

- a. $Ra^{\circ} = 064^{\circ}$
- b. $Ra^{\circ} = 076^{\circ}$
- c. $Ra^{\circ} = 083^{\circ}$
- d. $Ra^{\circ} = 090^{\circ}$

35.-A Hrb = 04:00, un yate se encuentra en la situación $l = 35^{\circ} 51,4' N$ y $L = 006^{\circ} 12,4' W$, se pone a navegar a una velocidad de máquinas (Vb) = 8 nudos al rumbo verdadero (Rv°) = 075° , en zona de corriente de rumbo (Rc°) = NE e intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 2,6 nudos. ¿Cuál será la velocidad efectiva (Vef) efectuada por el yate?

- a. $Vef = 9,2$ nudos.
- b. $Vef = 11,5$ nudos.
- c. $Vef = 9,6$ nudos.
- d. $Vef = 10,4$ nudos.

36.- Un yate al ser Hrb = 16:00 navega a rumbo verdadero (Rv°) = E con una velocidad de máquinas de 6 nudos, obtiene una distancia radar al Faro de Punta Malabata FI.5s22M de 4,4 millas. Al ser Hrb = 16:42 observa demora verdadera del Faro de Punta Malabata FI.5s22M = 231° ; se pide la situación observada (S/o) a Hrb = 16:42.

- a. $lo = 35^{\circ} 57,5' N$ $Lo = 005^{\circ} 36,9' W$
- b. $lo = 35^{\circ} 55,0' N$ $Lo = 005^{\circ} 36,8' W$
- c. $lo = 35^{\circ} 53,4' N$ $Lo = 005^{\circ} 38,4' W$
- d. $lo = 35^{\circ} 52,0' N$ $Lo = 005^{\circ} 22,0' W$



37.- A Hrb 14:00 un yate se encuentra en la situación $l = 36^{\circ} 08,4' N$ y $L = 005^{\circ} 11,4' W$, con una velocidad de máquinas de 12 nudos y navega a un rumbo de aguja (Ra°) = 215° , se encuentra afectado por una corriente de rumbo desconocido. A Hrb 14:37, observa simultáneamente demora de aguja (Da°) de Punta Carnero FI(4)WR.20s16/13M = 296° y demora de aguja de Punta Almina FI(2)10s22M = 163° , corrección total (Ct) = $05^{\circ} NE$. Calcular el rumbo de corriente (Rc°) e intensidad horaria de la corriente (Ihc).

- a. $Rc^{\circ} = 245^{\circ}$ $Ihc = 3,3$ nudos.
- b. $Rc^{\circ} = 072^{\circ}$ $Ihc = 2,3$ nudos.
- c. $Rc^{\circ} = 040^{\circ}$ $Ihc = 2,8$ nudos.
- d. $Rc^{\circ} = 220^{\circ}$ $Ihc = 3,0$ nudos.

38.- Un yate se encuentra en la situación $l = 36^{\circ} 00,0' N$ y $L = 005^{\circ} 50,0' W$, está afectado por una corriente de rumbo (Rc°) = W , intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 3 nudos, sopla un viento del Norte que le abate 04° , decide poner rumbo al espigón del puerto de Tánger FI(3)12s14M, a una velocidad de máquinas de 12 nudos, una vez a rumbo azimut de aguja de la estrella polar (Za°) = 350° . Se pide el rumbo de aguja al que tendrá que navegar para llegar al espigón del puerto de Tánger.

- a. $Ra^{\circ} = 170^{\circ}$
- b. $Ra^{\circ} = 164^{\circ}$
- c. $Ra^{\circ} = 142^{\circ}$
- d. $Ra^{\circ} = 150^{\circ}$

39.- Un yate al ser Hrb = 12:00, se encuentra en latitud (l) = $36^{\circ} 00,0' N$ y Longitud (L) = $005^{\circ} 26,4' W$, navega a rumbo verdadero (Rv°) = 255° con una velocidad de máquinas de 9 nudos, en zona de corriente de rumbo (Rc°) = S e intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 2 nudos. Se pide la situación de estima a Hrb = 13:20.

- a. $le = 35^{\circ} 56,5' N$ $Le = 005^{\circ} 39,9' W$
- b. $le = 35^{\circ} 51,0' N$ $Le = 005^{\circ} 46,8' W$
- c. $le = 35^{\circ} 54,2' N$ $Le = 005^{\circ} 40,6' W$
- d. $le = 35^{\circ} 55,4' N$ $Le = 005^{\circ} 42,0' W$



40.- Siendo Hrb = 19:00, un yate se encuentra en posición $l = 36^{\circ} 07,0' N$ y $L = 006^{\circ} 10,0' W$, da rumbo al Faro de Cabo Roche FI(4)24s20M, teniendo en cuenta que durante la navegación va a estar afectado de una corriente de rumbo (Rc°) = 100° e intensidad horaria de la corriente (Ihc) = 2,8 nudos. ¿Cuál será la velocidad de máquinas (Vb) a la que tendrá que navegar si quiere llegar al Faro de Cabo Roche a Hrb = 19:54?

- a. $Vb = 11,5$ nudos.
- b. $Vb = 10,4$ nudos.
- c. $Vb = 12,6$ nudos.
- d. $Vb = 09,4$ nudos.

CORRECCIÓN POR PRESIÓN ATMOSFÉRICA

PRESIÓN ATMOSFÉRICA		CORRECCIÓN A LA ALTURA PREVISTA
En milímetros	En milibares	
722	963	+0,50
726	968	+0,45
730	973	+0,40
734	978	+0,35
738	983	+0,30
741	988	+0,25
745	993	+0,20
749	998	+0,15
752	1003	+0,10
756	1008	+0,05
760	1013	--
764	1018	-0,05
768	1023	-0,10
771	1028	-0,15
775	1033	-0,20
779	1038	-0,25

TABLA CONVERSIÓN UNIDADES LONGITUD

Cms	Pulgadas		Metros	Pies		Metros	Brazas	
	Cms	Pulgadas		Metros	Pies		Metros	Brazas
2,54	1	0,39	0,30	1	3,28	1,83	1	0,55
5,08	2	0,79	0,61	2	6,56	3,66	2	1,09
7,62	3	1,18	0,91	3	9,84	5,49	3	1,64
10,16	4	1,57	1,22	4	13,12	7,32	4	2,19
12,70	5	1,97	1,52	5	16,40	9,14	5	2,73
15,24	6	2,36	1,83	6	19,69	10,97	6	3,28
17,78	7	2,76	2,13	7	22,97	12,80	7	3,83
20,32	8	3,15	2,44	8	26,25	14,63	8	4,37
22,86	9	3,54	2,74	9	29,53	16,46	9	4,92
25,40	10	3,94	3,05	10	32,81	18,29	10	5,47
50,80	20	7,87	6,10	20	65,62	36,58	20	10,94
76,20	30	11,81	9,14	30	98,43	54,86	30	16,40
101,60	40	15,75	12,19	40	131,23	73,15	40	21,87
127,00	50	19,69	15,24	50	164,04	91,44	50	27,34
152,40	60	23,62	18,29	60	196,85	109,73	60	32,81
177,80	70	27,56	21,34	70	229,66	128,02	70	38,28
203,20	80	31,50	24,38	80	262,47	146,30	80	43,74
228,60	90	35,43	27,43	90	295,28	164,59	90	49,21
254,00	100	39,37	30,48	100	328,08	182,88	100	54,68



TITULACIÓN / TITULACIÓN	PATRÓN/PATROA DE IATE PATRÓN/PATRONA DE YATE
LUGAR EXAME / LUGAR EXAMEN	VIGO
DATA EXAME / FECHA EXAMEN	27/11/24
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 /	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"/>
SEGURIDAD EN LA MAR	2	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>	TEORÍA NAVEGACIÓN	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 type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	4	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		24	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	5	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>		25	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"/>		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 checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		27	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"/>		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 type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	10	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		30	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input 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 checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	12	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>	NAVEGACIÓN CARTA	32	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	13	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input 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 checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	15	A	<input type="checkbox"/>	B	<input checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		35	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	16	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		36	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	17	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		37	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input checked="" type="checkbox"/>
	18	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input 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 checked="" type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		39	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>
	20	A	<input checked="" type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	D	<input type="checkbox"/>		40	A	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	C	<input checked="" type="checkbox"/>	D	<input 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

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

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. 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.