

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDEN de 16 de noviembre de 1965 por la que se suprime la detracción del 5 por 100 sobre indemnizaciones a abonar en caso de siniestro en el Ramo de Pedrisco.

Ilustrísimo señor:

El Decreto 783/1962, de 4 de abril, autoriza a este Ministerio para modificar los porcentajes señalados en el artículo 22 del Reglamento del Consorcio de Compensación de Seguros de 13 de abril de 1956, así como variar el sistema de compensación que en el mismo se establece. En cumplimiento de este Decreto, por Orden ministerial de 3 de mayo de 1962 se dictaron las normas adecuadas para el Ramo de Pedrisco, entre las que figura la relativa al establecimiento de una detracción equivalente al 5 por 100 de la indemnización a percibir por el asegurado, con la finalidad de que contribuyeran en superior medida a formar el fondo compensador de este Seguro aquellos asegurados que más se beneficiaban del mismo por tener mayor siniestralidad.

En la actualidad puede suprimirse la detracción aludida, a la vista de la experiencia adquirida y dado que aquella finalidad ya ha sido prevista en las tarifas de primas últimamente aprobadas para este Ramo, por medio del sistema denominado de tarifa variable.

Por todo ello, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Se suprime la detracción del 5 por 100, que en caso de siniestro y una vez determinada la indemnización a percibir por el asegurado, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, se efectuaba sobre la misma en cumplimiento de la Orden ministerial de 3 de mayo de 1962.

Segundo.—En los siniestros que se produzcan a partir de 1 de enero de 1966, las Entidades aseguradoras que operen en el Ramo de Pedrisco no efectuarán la referida detracción y, por consiguiente, tampoco harán el correspondiente ingreso por tal concepto en la cuenta corriente del Consorcio de Compensación de Seguros.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 16 de noviembre de 1965.

ESPINOSA SAN MARTIN

Ilmo. Sr. Director general de Seguros.

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 15 de noviembre de 1965 por la que se modifican los artículos 6, 7 y 22 de la Reglamentación Nacional de Trabajo de 9 de febrero de 1960 para las Industrias de Producción, Transformación, Transporte o Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica.

Ilustrísimo señor:

La Reglamentación Nacional de Trabajo en las Industrias de Producción, Transformación, Transmisión o Transporte y Distribución de Energía Eléctrica de 9 de febrero 1960 fué objeto de recurso contencioso-administrativo por el Instituto Nacional de Peritos y Ayudantes de Ingeniería Civil, dictándose sentencia por el Tribunal Supremo en el sentido de que habrían de corregirse en parte los artículos 6, 7 y 22 de la mencionada Reglamentación, lo que se lleva a efecto por la presente Orden.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien introducir en la Reglamentación Nacional de Trabajo para las Industrias de

Producción, Transformación, Transporte o Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica de 9 de febrero de 1960 las modificaciones siguientes:

Artículo 1.º En el artículo sexto, y dentro de la segunda categoría del Personal Técnico, se incluirán los «Técnicos con título oficial de la Escuela Técnica de grado medio», y por estar comprendidos en éstos, se suprimirán de dicho artículo y categoría a los Peritos Industriales o similares Jefes de Servicio y a los Ayudantes de Ingeniero o de Técnico Superior.

Art. 2.º En el artículo séptimo, Personal Técnico, se introducen las siguientes modificaciones:

1.ª En la segunda categoría se definirán los «Técnicos con título oficial de Escuela Técnica de grado medio» en los siguientes términos: «Son aquellos que estando en posesión de un título oficial de Escuela Técnica de grado medio, son contratados por la Empresa en función de dicho título oficial y se les asignan labores propias del mismo en forma normal y regular.»

2.ª Se suprimirán en dicha segunda categoría las definiciones de Peritos Industriales o similares Jefes de Servicio y las de Ayudante de Ingeniero o de Técnico Superior.

3.ª Dentro de la tercera categoría, la definición de Subjefe de Servicio quedará redactada como sigue:

«Son aquellos que a las órdenes de un Jefe de Servicio colaboran con él en el desempeño de su función, sustituyéndole con plena eficacia y responsabilidad en los casos de urgencia.»

Asimismo se incluirá en esta categoría el personal que como consecuencia de anteriores clasificaciones conserve la denominación de Contramaestre principal.

4.ª En la definición de Topógrafos de 1.ª, en vez de decir «los conocimientos necesarios», se dirá los «conocimientos prácticos necesarios».

Art. 3.º En el artículo 22, en la Tabla de Salarios del Personal Técnico —2.ª categoría—, se incluirán los «Técnicos con título oficial de Escuela Técnica de grado medio», excluyéndose a los Peritos Industriales o similares Jefes de Servicio y a los Ayudantes de Ingeniero o de Técnico Superior.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento.
Dios guarde a V. I.
Madrid, 15 de noviembre de 1965.

ROMEO GORRIA

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación del Trabajo.

MINISTERIO DE COMERCIO

ORDEN de 10 de noviembre de 1965 por la que se reorganizan los títulos a exigir para el manejo de las embarcaciones de recreo.

Ilustrísimo señor:

La creciente afición a los deportes náuticos, que se traduce en un extraordinario aumento en el número de embarcaciones de recreo, aconseja actualizar los títulos a exigir para su manejo, acomodándolos al estado actual de este deporte y a las medidas de seguridad precisas para prevenir accidentes en el mar, suprimiendo al propio tiempo trabas innecesarias para facilitar su obtención al número cada día mayor de aficionados.

En su virtud, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, con el dictamen favorable de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes y del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, este Ministerio ha tenido a bien disponer.

CAPITULO PRIMERO

TÍTULOS

Primero.—Los títulos que establece esta Orden son de carácter deportivo y carecen de condición profesional, por lo que en ningún caso podrán sus poseedores contratar sus servicios ni percibir por su ejercicio emolumento alguno.

Segundo.—El personal profesional de las Marinas Mercante y de Pesca podrá desempeñar en las embarcaciones deportivas los cargos que correspondan a las atribuciones que su título profesional les confiere.

Tercero.—Se establecen para el mando de las embarcaciones de recreo los siguientes títulos deportivos:

Capitán de yate.

Patrón de yate.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor de primera clase.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase.

Patrón de embarcaciones deportivas a vela.

Cuarto.—Las atribuciones que confieren estos títulos y las condiciones para obtenerlos serán las siguientes:

Capitán de yate

A) Atribuciones:

a) Mando de embarcaciones deportivas de hasta 500 toneladas de registro bruto, en cualquier clase de navegación.

B) Condiciones:

a) Estar en posesión del título de Patrón de yate.

b) Haber realizado ciento cincuenta días de navegación en embarcaciones deportivas, con posterioridad a la fecha de obtención del título de Patrón de yate.

c) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes de cumplir las condiciones de embarco establecidas en el apartado anterior.

Patrón de yate

A) Atribuciones:

a) Mando de embarcaciones deportivas de hasta 50 toneladas de registro bruto, en navegaciones que se efectúen dentro de la zona comprendida entre la costa y la línea de 60 millas paralela a la misma.

B) Condiciones:

a) Estar incluido en la Inscripción Marítima.

b) Haber realizado setenta y cinco días de navegación en embarcaciones deportivas.

c) Haber cumplido veintiún años de edad.

d) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes de cumplir las condiciones de embarco establecidas en el apartado b).

Patrón de embarcaciones deportivas a motor de primera clase

A) Atribuciones:

a) Gobierno de embarcaciones deportivas a motor de hasta 10 toneladas de registro bruto, siempre que no rebase los 150 Cv. la potencia efectiva de su equipo propulsor en navegaciones que se efectúen dentro de la zona permitida en cada lugar por la autoridad local de Marina.

B) Condiciones:

a) Estar en posesión del título de Patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase.

b) Haber cumplido veintiún años de edad, o desde los dieciocho con el consentimiento del padre, o, en su defecto, de la madre o tutor, cuando se trate de menores no emancipados.

c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase

A) Atribuciones:

a) Gobierno de embarcaciones deportivas a motor de hasta tres toneladas de registro bruto, siempre que no rebase los 60 Cv. la potencia efectiva de su equipo propulsor, en navegaciones que se efectúen dentro de la zona permitida en cada lugar por la autoridad local de Marina.

B) Condiciones:

a) Haber cumplido dieciocho años de edad, o desde los quince con el consentimiento del padre, o, en su defecto, de la madre o tutor, cuando se trate de menores no emancipados.

b) Haber aprobado el examen correspondiente.

Patrón de embarcaciones deportivas a vela

A) Atribuciones:

a) Gobierno de embarcaciones deportivas a vela de hasta 10 toneladas de registro bruto, en navegaciones que se efectúen dentro de la zona permitida en cada lugar por la autoridad local de Marina.

B) Condiciones:

a) Haber cumplido dieciocho años de edad o, desde los quince, con el consentimiento del padre, o, en su defecto, de la madre o tutor cuando se trate de menores no emancipados.

b) Haber aprobado el examen correspondiente.

Quinto.—Los Patrones de embarcaciones deportivas a motor y a vela deberán informarse de la autoridad local de Marina de la zona en que esté autorizada la práctica de este deporte antes de iniciar sus navegaciones.

Sexto.—Las embarcaciones deportivas a remo, las de vela de hasta dos toneladas de registro bruto y las de motor de hasta cinco Cv. de potencia propulsora no precisan de personal titulado para su manejo.

Séptimo.—Las embarcaciones deportivas de desplazamiento superior a 500 toneladas de registro bruto deberán ser tripuladas por personal profesional de la Marina Mercante, y aquellas otras en que no sea posible simultanear el gobierno y el manejo del equipo propulsor deberán llevar enrolado personal profesional para el servicio de máquinas.

En ambos casos, el personal profesional deberá ser el que corresponda como buque mercante con arreglo a la legislación vigente.

Octavo.—Los actuales titulados continuarán en el uso de las atribuciones que tienen conferidas.

Noveno.—Los súbditos extranjeros podrán obtener estos títulos; esto no obstante, quedan facultadas las Comandancias Militares de Marina para autorizar el manejo de embarcaciones deportivas nacionales a aquellos que sin haberlos obtenido acrediten hallarse en posesión de títulos análogos expedidos por organismos oficiales de otro país.

En las autorizaciones, que serán personales, se hará figurar su periodo de validez, que no podrá exceder de un año a partir de su expedición.

CAPITULO II

EXÁMENES

Décimo.—Los exámenes para la obtención de estos títulos se ajustarán a los programas que se establecen por esta Orden y que figuran como anexo a la misma, y se desarrollarán de acuerdo con las normas establecidas por la Orden ministerial de 7 de diciembre de 1964 («Boletín Oficial del Estado» número 308), que reguló los correspondientes a los títulos y certificados profesionales marítimos.

Como complemento de la citada Orden, se establece:

a) Lugar de celebración de los exámenes.

1. Subsecretaría de la Marina Mercante y Escuelas Oficiales de Náutica y de Formación Profesional Náutico-pesquera.

Exámenes para Capitán y Patrón de yate y Patrones de embarcaciones deportivas a motor y a vela.

2. Comandancias Militares de Marina.

Exámenes para Patrones de embarcaciones deportivas a motor y a vela.

3. Centros Reconocidos de Enseñanzas Náuticas y de Formación Profesional Náutico-pesquera.

Exámenes para la obtención de aquellos títulos cuyas enseñanzas estén autorizadas a impartir como tales Centros reconocidos.

b) Fechas de los exámenes.

Los exámenes para la obtención de todos los títulos se celebrarán una vez al año, comenzando durante el mes de abril.

Con independencia de esta convocatoria ordinaria, podrán celebrarse exámenes en cualquier Centro tantas veces como sea conveniente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo séptimo de la citada Orden de fecha 7 de diciembre de 1964 («Boletín Oficial del Estado» número 308).

c) Solicitud de admisión a examen.

Los candidatos solicitarán su admisión a examen del Presidente del Tribunal correspondiente, por medio de instancia en la que deberán hacer constar su nombre y apellidos, fecha y lugar de nacimiento, número del documento nacional de identidad, con el lugar y fecha de expedición del mismo y domicilio habitual acompañándola de los documentos siguientes:

1. Una fotografía semejante a las exigidas para el documento nacional de identidad, en cuyo dorso deberá figurar, escrito a lápiz, el nombre y apellidos del interesado.
2. Póliza de cinco pesetas para reintegro del certificado que se le expedirá al finalizar el examen respectivo.
3. Las cantidades siguientes, en concepto de derechos de examen, cuya distribución será la prevista en el vigente Reglamento de Dietas y Viáticos.

Para los de Capitán de yate, 400 pesetas.

Para los de Patrón de yate, 300 pesetas.

Para los de Patrones de embarcaciones deportivas a motor y a vela, 150 pesetas.

4. Los candidatos a los títulos de Capitán de yate o Patrón de embarcaciones deportivas a motor, de primera clase, el documento acreditativo de hallarse en posesión del título de Patrón de yate o Patrón de embarcaciones deportivas a motor, de segunda clase, respectivamente.

d) Reconocimiento médico de aptitud física.

Los candidatos a los diversos títulos deberán superar un reconocimiento médico de aptitud física, que se realizará de acuerdo con las normas establecidas en el capítulo quinto de la citada Orden de 7 de diciembre de 1964, anotándose el resultado de este reconocimiento en el certificado de examen de aquellos que por no pertenecer a la inscripción marítima no posean la libreta correspondiente.

e) Desarrollo de los exámenes.

Los exámenes correspondientes a cada uno de los títulos se calificarán con nota única, media aritmética de las obtenidas en cada una de las asignaturas que los componen.

CAPITULO III

CANJE DE TÍTULOS

Undécimo.—Los actuales poseedores de títulos deportivos marítimos que lo deseen podrán solicitar su canje antes del 31 de diciembre de 1966, por los establecidos en esta Orden, que se indican:

- a) El de Capitán de embarcaciones de recreo por el de Capitán de yate.
- b) El de Patrón de embarcaciones de recreo por el de Patrón de yate.
- c) El de Conductor de embarcaciones de recreo por los de Patrón de embarcaciones deportivas a motor de primera clase y de Patrón de embarcaciones deportivas a vela.

CAPITULO IV

SOLICITUD DE TÍTULOS

Duodécimo.—Los interesados solicitarán la expedición de los títulos y sus tarjetas de identidad correspondientes a la Subsecretaría de la Marina Mercante, por medio de instancia que podrán cursar directamente o bien a través de cualquier Comandancia o Ayudantía Militar de Marina, y en la que deberán hacer constar su nombre y apellidos, fecha y lugar de nacimiento, número del documento nacional de identidad, con el lugar y fecha de expedición del mismo, domicilio habitual y Comandancia Militar de Marina donde desea le sean remitidos, acompañándola de los siguientes documentos en cada uno de los casos que se relacionan:

a) Títulos y su tarjeta de identidad correspondiente.

1. Certificado de examen de haber aprobado el correspondiente al título que se solicita.
2. Tarjeta de identidad sin rellenar, pero firmada por el interesado (puede obtenerse en cualquier Comandancia o Ayudantía Militar de Marina).
3. Un sobre conteniendo dos fotografías iguales a las del documento nacional de identidad, al dorso de las cuales se escribirá, precisamente a lápiz, el nombre y dos apellidos del interesado.

4. Certificado de nacimiento, los candidatos a los títulos de Patrón de embarcaciones deportivas a motor y a vela.

5. Papel de pagos al Estado, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 230/1965, de 11 de febrero, en la cuantía que para cada caso se indica:

Capitán de yate, 2.020 pesetas.

Patrón de yate, 520 pesetas.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor y a vela, 220 pesetas.

Los candidatos al título de Capitán de yate acompañarán además el documento seis, y los candidatos al de Patrón de Yate, los documentos seis y siete.

6. Certificado acreditativo de haber efectuado los días de navegación que para cada uno de ellos se determina en el punto cuarto de esta Orden.

Este certificado deberá ser extendido por una Comandancia o Ayudantía Militar de Marina o por un Club Náutico, y en este último caso, con el visto bueno de la Federación Regional de Clubs Náuticos.

Los días de navegación que se exigen no tienen que ser necesariamente de veinticuatro horas de navegación, sino que son computables todos los días en que se haya efectuado alguna salida a la mar

7. Copia del asiento de inscripción marítima.

8. Los que, de acuerdo con lo determinado en el punto cuarto de esta Orden, precisen el consentimiento de sus representantes legales acompañarán además el documento en que se haga constar éste, otorgado ante un Juez o Notario o ante la Autoridad local de Marina.

b) Títulos y su tarjeta de identidad correspondiente por canje de título.

1. Original, fotocopia cotejada o certificado expedido por Autoridad local de Marina del título que desean canjear.

2. Tarjeta de identidad sin rellenar, pero firmada por el interesado (pueden obtenerse en cualquier Comandancia o Ayudantía Militar de Marina).

3. Un sobre conteniendo dos fotografías iguales a las del documento nacional de identidad, al dorso de las cuales se escribirá, precisamente a lápiz, el nombre y dos apellidos del interesado.

4. Papel de pagos al Estado, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 230/1965, de 11 de febrero, en la cuantía que para cada caso se indica.

Capitán de yate, 120 pesetas.

Patrón de yate, 70 pesetas.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor y a vela, 45 pesetas.

5. Copia del asiento de inscripción marítima, los solicitantes de los títulos de Capitán o Patrón de yate.

c) Títulos por pérdida del mismo.

1. Testimonio de la resolución dictada en el expediente de pérdida instruido por la autoridad competente.

2. Papel de pagos al Estado, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 230/1965, de 11 de febrero, en la cuantía que para cada caso se indica:

Capitán de yate, 100 pesetas.

Patrón de yate, 50 pesetas.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor y a vela, 25 pesetas.

d) Tarjetas de identidad por pérdida de la misma.

1. Testimonio de la resolución dictada en el expediente de pérdida instruido por la autoridad competente.

2. Tarjeta de identidad sin rellenar, pero firmada por el interesado (pueden obtenerse en cualquier Comandancia o Ayudantía Militar de Marina).

3. Un sobre conteniendo dos fotografías iguales a las del documento nacional de identidad, al dorso de las cuales se escribirá, precisamente a lápiz, el nombre y dos apellidos del interesado.

e) Tarjetas de identidad por caducidad o deterioro de la misma.

1. Tarjeta de identidad sin rellenar, pero firmada por el interesado (pueden obtenerse en cualquier Comandancia o Ayudantía Militar de Marina).

2. Jn sobre conteniendo dos fotografías iguales a las del documento nacional de identidad, al dorso de las cuales se escribirá, precisamente a lápiz, el nombre y dos apellidos del interesado

3. Papel de pagos al Estado en la cuantía de 20 pesetas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 230/1965, de 11 de febrero.

CAPITULO V

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Decimotercero.—Quedan derogados:

1. La Real Orden de 22 de enero de 1914 («Diario Oficial de Marina» número 24) por la que se reglamenta la obtención de los títulos de Capitán y Patrón de embarcaciones de recreo.

2. La Orden ministerial de 19 de junio de 1934 («Gaceta» número 70) por la que se crea el título de Conductor de embarcaciones de recreo.

3. La Orden ministerial de 15 de noviembre de 1951 («Boletín Oficial del Estado» número 325) por la que se modifica el artículo quinto de la Real Orden de 22 de enero de 1914, y establece los documentos que se exigirán a los aspirantes a los títulos de Capitán y Patrón de embarcaciones de recreo, así como los lugares de celebración de los exámenes y la composición del Tribunal para los de Capitán.

4. La Orden ministerial de 7 de noviembre de 1958 («Boletín Oficial del Estado» número 281) por la que se reglamenta el uso de uniforme para el personal de Recreo y amplía a los Patrones y Conductores la condición de estar asociados o afectos a un Club Náutico o Sociedad Federada de Deportes Náuticos.

5. La Orden ministerial de 26 de julio de 1960 («Boletín Oficial del Estado» número 184) por la que se concede validez a las certificaciones que expida la Delegación Nacional del Frente de Juventudes para presentarse a examen de Patrón o Conductor de embarcaciones de recreo.

6. La Orden ministerial de 15 de febrero de 1962 («Boletín Oficial del Estado» número 51) por la que se dispone la celebración de exámenes para Patrones y Conductores de embarcaciones de recreo en la Subsecretaría de la Marina Mercante

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 10 de noviembre de 1965.

GARCIA-MONCO

Ilmo. Sr. Subsecretario de la Marina Mercante.

ANEXO CORRESPONDIENTE A LA ORDEN DEL MINISTERIO DE COMERCIO DE 10 DE NOVIEMBRE DE 1965. REORGANIZANDO LOS TITULOS A EXIGIR EN EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE RECREO

PROGRAMAS DE EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DE TÍTULO DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS A VELA

Tecnología naval

Definiciones: Buque.—Casco.—Proa.—Popa.—Costado.—Banda.—Estríbor.—Babor.—Amuras.—Aletas.—Eslora.—Manga.—Puntal.—Quilla.—Orza y sus clases.—Roda.—Codaste.—Pantoque.—Cuadernas.—Varengas.—Baos.—Trancanil.—Cubierta.—Fogonaduras.—Borda.—Regala.—Candeleros.—Pasamanos.—Forros.—Escotilla.—Portillos.—Lumbreras.—Lastre.—Tanques.—Bitas.—Gateras.—Cornamuzas.

Desplazamiento.—Arqueo.—Calados.—Francobordo.—Línea de flotación.—Obra viva.—Obra muerta.—Arrufo.—Quebranto.—Casetta.—Tambucho.—Bañera.—Espejo.—Timón.—Caña.—Pivota.—Pala.—Rezón.—Anclote.—Noray.—Boya.—Baliza.—Muertos.—Cáncamo.—Grillete.

Arboladura.—Carlinga.—Palos.—Crucetas.—Aparejo.—Jarcias firme y de labor.—Vientos.—Obenques.—Abenquillos.—Stays.—Burdas.—Cadenotes.—Barbuquejos.—Mostachos.—Grimpolón.—Gallardete.—Catavientos.—Garruchos.—Mosquetones.

Velas.—Mayor.—Foque.—Puño de pena.—Puño de escota.—Puño de amura.—Tabla de gratil.—Caída de gratil.—Pujamen.—Baluma.—Alunamiento.—Cola de pato.—Relinga.—Rizos.—Rizar.—Sables.—Tomador.—Filar.—Zafar.—Arriar.—Arriar en banda.—Relingar.—Izar.—Adrizar.—Empavesar.—Desmantelar.—Escota.—Pie de gallo.

Cabos.—Chicote.—Seno.—Cobrar un cabo.—Tomar vuelta.—Hacer firme.—Cote.—Medio nudo.—Nudo llano.—Ballestrinque.—As de guía.—Ahorcaperro.—Margarita.

Barlovento.—Sotavento.—Amurado a estríbor.—Amurado a babor.—Cefir.—Orzar.—Puntear.—Bolinar.—Barloventear.—

Bordada.—Bordo.—Voltejar.—Bordear.—Arribar.—Derivar.—Caer.—En popa.—Empopada.—A la cuadra.—A un descuartelar.—Recibir el viento por la aleta.—Recibir el viento por la amura.—Montar.—Escorar.—Rumbo.—Guiñada.—Abatir.—Acuartelar.—Trasluchar.—Bogar.—Ciar.—Remolcar.—Navegar en conserva.—Milla.—Nudo

Clase de yates.—Monotipos.—Series olímpicas.—Otras series

Maniobra

Efectos del timón en la marcha avante como en la marcha atrás.—Influencias del viento y la corriente en la maniobra de un buque.—Viento.—Su fuerza.—Rolar.—Caer.—Calmar.—Reclamar.—Racha.—Contraste.—Chubasco.—Efectos del viento sobre las velas.—Diferencias de calados más convenientes para navegar con una embarcación a vela.—Estiba de pesos.—Lastrado.—Maniobras de atraque y desatraque.—Salir a la vela estando fondeado.—Virar por avante y en redondo.—Fondear a la vela.—Maniobra con chubascos y vientos duros.—Hombre al agua.—Uso de los chalecos salvavidas y guindolas.

Reglamentos y señales

Reglamento para prevenir los abordajes en el mar.

Reglamento de Policía del Puerto.

Nociones elementales del Reglamento de Regatas.—Reglas fundamentales en la misma bordada y en bordadas opuestas.—Montar balizas.—Obstáculos.

Primeros auxilios

Instrucciones para acudir a nado en auxilio de un naufrago.—Práctica de la respiración artificial.

PROGRAMAS DE EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS A MOTOR DE SEGUNDA CLASE

Tecnología naval

Definiciones: Buque.—Casco.—Proa.—Popa.—Costado.—Banda.—Estríbor.—Babor.—Amuras.—Aletas.—Eslora.—Manga.—Puntal.—Quilla.—Orza y sus clases.—Roda.—Codaste.—Pantoque.—Cuadernas.—Varengas.—Baos.—Trancanil.—Cubierta.—Fogonaduras.—Borda.—Regala.—Candeleros.—Pasamanos.—Forros.—Escotillas.—Portillos.—Lumbreras.—Lastres.—Tanques.—Bitas.—Gateras.—Cornamuzas.

Desplazamiento.—Arqueo.—Calados.—Francobordo.—Línea de flotación.—Obra viva.—Obra muerta.—Arrufo.—Quebranto.—Casetta.—Tambucho.—Bañera.—Espejo.—Timón.—Caña.—Pivote.—Pala.—Rezón.—Anclote.—Noray.—Boya.—Baliza.—Muertos.—Cáncamo.—Grillete.

Cabos.—Chicote.—Seno.—Cobrar un cabo.—Tomar vuelta.—Hacer firme.—Cote.—Medio nudo.—Nudo llano.—Ballestrinque.—As de guía.—Ahorcaperro.—Margarita.

Barlovento.—Sotavento.—Amurado a estríbor.—Amurado a babor.—En popa.—Escorar.—Rumbo.—Guiñada.—Abatir.—Bogar.—Ciar.—Remolcar.—Milla.—Nudo.

Hélices.—Características: Paso, diámetro, paso variable, paso múltiple.—Hélices de velocidad.—Hélices de arrastre.—Elección del tipo de hélice adecuado a una embarcación determinada.—Cavitación.

Maniobra

Efectos combinados de la hélice y el timón.—Atraque y desatraque a un muelle.—Amarrar a un muerto.—Abarloarse a otra embarcación.—Varar en la costa.—Hombre al agua.—Uso de los chalecos salvavidas y guindolas.

Reglamentos y señales

Reglamento para prevenir los abordajes en el mar.

Reglamento de Policía del Puerto.

Principales normas de la Unión Internacional de Motonáutica (UIM).—Tipos de competición.—Clases aprobadas.—Clasificación de embarcaciones y motores según estas clases.—Características de los motores y embarcaciones de las mismas.—Medición de cascos y motores según categoría.—Reglamento de las diversas competiciones motonáuticas.—Distintivos internacionales.—Número de llamada.—Circuitos.—Señalización de los mismos.—Derechos de paso en competiciones.—Puntuaciones.—Recursos a la autoridad nacional.—Sanciones.

Motores marinos

Motores de combustión interna: Su clasificación.—Motores Diesel, semi-Diesel y de explosión.—Sistemas de encendido.—Explicación del manejo de estos motores, detallando las operaciones siguientes: Preparar para poner en marcha, arrancar, manejo

durante la marcha, variar de velocidad, parar, dar atrás.—Lubricación, refrigeración, medidas en casos de recalentamiento.—Instalación del motor de explosión con propulsor convencional.—Instalación del motor tipo «Z» Drive (cola en «Z» dentro-fuera bordo).—Instalación del motor fuera de borda.—Medios para prevenir el incendio de un motor y medidas a tomar para sofocarlo. Cuidados del motor después de la parada definitiva.

Primeros auxilios

Instrucciones para acudir a nado en auxilio de un naufrago. Práctica de la respiración artificial.

PROGRAMAS DE EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS A MOTOR DE PRIMERA CLASE

Motores marinos

Motores Diesel, semi-Diesel y de explosión. Diferencias esenciales entre estos tipos de motores.—Nomenclatura de las partes principales de estos motores.—Ciclos de trabajo de los motores Diesel de cuatro y de dos tiempos.—Ciclos de trabajo en los motores de explosión de cuatro y de dos tiempos.—Cómo se desarrolla la combustión en los motores Diesel, semi-Diesel y en los de explosión.

Motores Diesel: Nociones sobre inyección de combustible: Mecánica y pulverizada.—Bombas de combustible; Idea general de su funcionamiento.—Válvula atomizadora.—Sistemas de encendido.—Bombas de barrido en los motores Diesel de dos tiempos: Su objeto.—Válvulas de aspiración y escape, arranque y seguridad: su objeto y funcionamiento.—Regulación práctica de las diferentes válvulas.—Lubricación y refrigeración en los motores Diesel.—Arranque de los motores Diesel con aire, eléctrico y por inercia.—Inversión de marcha: Por el mismo motor, por mecanismo de embrague y por hélice de palas reversibles.—Regulador de velocidad: Su objeto.

Motores de explosión: Cómo se efectúa el trabajo de los gases en un motor de explosión.—Válvulas de los motores de explosión de cuatro y de dos tiempos: Idea de las razones de los adelantos y retrasos en su apertura y cierre.—Regulación práctica de las válvulas.—Carburación en los motores de explosión. Funcionamiento de un carburador elemental.—Encendido en los motores de explosión, magneto, plato magnético, delco.—Instalación eléctrica.—Engrase y refrigeración en los motores de explosión.—Inversión de marcha en los motores de explosión.

Precauciones antes de poner en marcha los motores.—Arranque, conducción y parada.—Maniobras de cambio de marcha.—Nociones sobre averías más frecuentes en los motores, cuya reparación puede llevarse a cabo en la mar.—Entretimiento de los motores cuando no están en periodo de funcionamiento.

PROGRAMAS DE EXAMEN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PATRÓN DE YATE

Construcción naval y teoría del buque

Definiciones. Buque.—Casco.—Obra viva y obra muerta.—Proa.—Popa.—Costado.—Banda.—Estríbor.—Babor.—Amuras.—Aletas.—Dimensiones principales: Eslora, manga y puntal; sus clases.—Calados.—Quilla: Diferentes tipos.—Sobrequillas.—Roda, branque, alefriz, tajamar.—Espejo, escudo.—Codaste: Tipos según el número de hélices.—Bocina para el eje portahélices.—Pantoque.—Cuadernas.—Bularcamas.—Baos.—Durmientes.—Trancaniles.—Puntales.—Vagras.—Varengas.—Palmejares.—Borda.—Regala.—Cubiertas.—Candeleros.—Pasamanos.—Forros exterior e interior.—Mamparos: Mamparos estancos, Mamparo de colisión: Su importancia.—Puertas estancas.—Portillos.—Imbornales.—Escobenes.—Pogonaduras.—Escotillas: Brazolas.—Galeotas.—Cuarteles.—Bitas.—Gateras.—Cornamuzas.—Lumbreras.—Bodegas, calas y sentinas.—Válvulas de tomas de mar.—Tuberías y chupones de achique.—Cámaras y camarotes.—Caseta.—Tambuchos.—Bañera.—Balandro.—Cúter.—Yol.

Arboladura.—Carlinga.—Palos.—Palo macho.—Masteleros.—Mastelerillos.—Bauprés.—Botolones y moco.—Cofas.—Crucetas.—Vergas.—Pico.—Botavara.

Cabos, Chicote, seno.—Cobrar un cabo.—Arriar.—Tomar vuelta.—Hacer firme.—Ayustar un cabo.—Ligadas.—Gazas.—Piña.—Nudos y vueltas: Cote o malla, medio nudo, nudo llano, as de guía, ahorcaperro, margarita, vuelta mordida, bailestrinque, vueltas de gancho, vueltas de rezón.

Motones.—Pastecas.—Vigotas.—Tensores.—Guardacabos.—Grilletes.—Pie de gallo.—Ganchos.—Garruchos.—Mosquetones.—Aparejos: Su clasificación.

Jarcias firme y de labor.—Obenques.—Stays.—Burdas.—Barbuquejos.—Mostachos.—Drizas.—Amantillos.—Brazas.—Cargaderas.—Ostas.—Escotas.

Velas: Clasificación de las velas: de cuchillo, redondas.—Puños.—Tabla de gratil.—Caida de gratil.—Pujamen.—Baluma.—Alunamiento.—Cola de pato.—Ligera idea de la construcción de las velas.—Diferentes velas de los yates: Cangreja, Guaira, Vela Marconi, Escandalosa, Foques, Balón, «la redonda».—Cabos de labor de las velas.

Principales tipos de aparejos de yates.—Clasificación de yates: A) de un solo casco, de más de un casco.—B) Monotipos y de fórmula.—C) Cruceros, clases del Royal Ocean Racing Club, clase c.—D) Fórmulas más corrientes de compensación.—E) Grandes yates.—F) Sail Training Association Limited.—G) Series olímpicas.—H) Otras series importantes.

Barlovento.—Sotavento.—Amurado a escribir.—Amurado a babor.—Ceñir.—Orzar.—Puntear.—Bolinear.—Barloventear.—Bordada.—Bordo.—Voltejar.—Bordear.—Arribar.—Derivar.—Caer.—En Popa.—Empopada.—A la cuadra.—A un descuartelar. Recibir el viento por la aleta.—Recibir el viento por la amura.—Montar.—Escorar.—Guiñada.—Abatir.—Acuartelar.—Trasluchar.—Bogar.—Ciar.—Remolcar.—Navegar en conserva.

Botes salvavidas: Equipo de los mismos.—Botes metálicos, de madera y plegables.—Nomenclatura de las distintas partes de un bote.—Balsas salvavidas.—Estiba de botes y balsas.—Pescantes y su descripción.—Calzos y cuñas, bragas, fajas.—Ganchos disparadores.—Aparatos de salvamento, guindolas, roscas y chalecos salvavidas.—Tangones de amarre de botes.

Timones: descripción de las diferentes partes del timón ordinario y del compensado.—Servomotores y telemotores.—Guarnes.—Aparatos auxiliares de gobierno.

Ancla: Partes de que consta.—Diferentes tipos de anclas.—Rezones.—Cadenas.—Estopores.—Mordazas.—Instalación de las anclas a bordo.—Aparatos de fondeo y amarre: Molinete de vapor y eléctrico.—Cabrestantes.—Chigres.

Desplazamiento: Sus clases.—Líneas de máxima carga.—Franco bordo.—Arqueo: Tonelada de arqueo.—Arqueo bruto.—Arqueo neto.

Equilibrio de los cuerpos flotantes: Principio de Arquímedes. Centro de gravedad: Altura del centro de gravedad.—Par de estabilidad.—Estabilidad inicial. Su importancia y su relación con los movimientos de balance del buque.—Efectos de los traslados verticales u horizontales de pesos en la estabilidad transversal.—Movimientos de cabezada.—Pantocazos.

Estabilidad longitudinal.—Asiento.—Cambio de asiento por un traslado de pesos.

Resistencias que se oponen al movimiento de los buques.—Influencia de la suciedad del casco.

Hélice: Sus elementos.—Paso.—Retroceso.—Cavitación.—Fuerzas generadas por la rotación de la hélice en la marcha avante y en la marcha atrás.

Propulsión por la acción del viento.—Centro vélico.—Efecto del viento sobre las velas.—Orientación del aparejo según la dirección del viento.

Acción del timón en la marcha avante.—Momento de evolución: Angulo de metida que lo hace máximo.—Acción del timón en la marcha atrás.—Escora producida al meter el timón.—Efectos evolutivos combinados de la hélice y el timón.—Curva de evolución: Sus diferentes fases:

Calafateo.—Cuidados necesarios para la conservación del casco.

Norays.—Boyas.—Balizas.—Muertos.

Maniobra

Influencia del viento y la corriente en la maniobra de un buque.—Viento: Su fuerza.—Rolar.—Caer.—Calmar.—Recalmar.—Racha.—Contraste.—Chubasco.—Diferencia de calados más convenientes para navegar con una embarcación a vela.—Estiba de pesos.—Lastrado.

Dar la vela con viento bonancible.—Dar la vela con vientos fuertes.—Salir a la vela estando fondeado.—Fondear a la vela.—Levar el ancla cuando está muy agarrada.—Caer sobre una banda determinada.—Disposición del timón al dar la vela en caso de haber corrientes.—Diferentes formas de navegar según se reciba el viento.—Tomar rizos.—Sistemas mecánicos para tomar rizos.—Cargar y marear velas con buen y mal tiempo.—Envergar y desenvergar velas.

Virar por avante y en redondo.—Ventajas e inconvenientes de estas viradas.—Maniobrar con chubascos y vientos duros.—Remediar la falta de: drizas, stays y obenques.—Disposiciones que se deben tomar si se rinde el palo mayor.—Averías en el timón.—Gobernar cuando navegando a vela el buque pierde el timón.—Capear.—Marear un buque que está a la capa.—Maniobra en los contrastes.

Corrientes generadas por las hélices.—Efectos de las hélices y el timón en el gobierno: casos de buque parado y buque en movimiento: buques de una o dos hélices.—Efectos de la escora

y asiento en el gobierno.—Influencia del poco fondo en el gobierno y en la velocidad del buque.

Atracadas y desatrachadas: Efectos de las estachas en las maniobras.—Reglas generales para atracar a un muelle un buque de propulsión mecánica con mar y viento en calma.—Atracar fondeando un ancla.—Desatracar con y sin ancla fondeada.—Atracar y desatracar con viento paralelo o perpendicular al muelle.—Idem con viento de amura o aleta de dentro o fuera.—Atracadas y desatrachadas dando una codera a un muerto.

Dar y largar amarras: Encapillar y desencapillar estachas en un noray que tenga otras amarras dadas.—Tomar vueltas a una bita.—Abozar un cabo.—Tender una codera.—Dar un calabrote.—Amarrar y desamarrar de un muerto.—Protección de las amarras contra el roce.

Fondear y levar: Elección del fondeadero.—Relación entre el fondo y la cantidad de cadena filada.—Fondeo a la gira.—Orincar un ancla.—Aguantar un mal tiempo al ancla.—Garreo: forma de evitarlo.—Levar.

Fondear dos anclas por la proa.—Fondear a barbas de gato.—Fondear a la entrante y a la vaciante.—Levar estando fondeado con dos anclas.

Vueltas de cadena: Cruz, zancadilla y vuelta.—Zafar vueltas a las cadenas.—Aclarar un ancla que venga encepada.—Arrancar un ancla del fondo.—Filar por ojo una cadena.

Ciaboga.—Revirar haciendo cabeza sobre el ancla.—Atracar en espacios reducidos fondeando un ancla.—Atracar de punta fondeando dos anclas entre dos buques fondeados de igual forma.

Hombre al agua.—Maniobra de recogida según se vea o no al hombre.—Precauciones al recoger al hombre cuando la mar es mucha.—Arriado e izado de botes en la mar en todas las circunstancias.—Maniobras para que atraque un bote al costado en todas las circunstancias de mar y viento.

Precauciones que deben tomarse navegando con mal tiempo: Trincas de mar; precauciones con las anclas; disminución de la velocidad.—Modo de evitar el sincronismo.—Navegar con mar gruesa de proa o de popa.—Capear un temporal.—Correr un temporal.—Ancla flotante: construcción y empleo.—Empleo del aceite.

Remolques: Diferentes tipos.—Dar y tomar remolque.—Longitud del remolque.—Tender remolques con buen tiempo.—Idem con mal tiempo.—Afirmado del remolque.—Gobernar remolcando y remolcado.—Remolque abarloado.—Remolque con mal tiempo.

Inundación y achique: Servicio general.—Cierre de puertas estancas.—Apuntalamiento de mamparas en caso de inundación de un compartimiento.—Modo de contener la entrada de agua. Diferentes tipos de bombas de achique: Su manejo.

Incendio a bordo: Medidas para prevenir los incendios y modo de proceder al iniciarse los mismos.—Causas más frecuentes que producen los incendios.—Maniobrar con fuego a bordo.—Fondear con fuego a bordo.

Abordaje: Medidas a tomar después de un abordaje.—Vías de agua.—Palletes de colisión.—Turafallas.—Taponamiento de vías de agua desde el interior.—Encajonadas.—Averías en los timones.—Timones de fortuna.

Varada: Varada voluntaria; disposiciones a tomar antes y después de la varada.—Varada involuntaria: Buque varado en la costa habiendo quedado en seco.—Buque varado en fondo fangoso.—Idem en rocoso y sin vías de agua.

Salvamentos: Reflotar un buque varado aprovechando la marea.—Salvamento de la dotación de un buque siniestrado en alta mar.—Transbordo de personas cuando la mar impide abarloado a un buque.

Abandono de buque: Instrucciones a la tripulación para el uso de chalecos salvavidas.—Modo de construir y arriar una balsa.—Embarco en los botes salvavidas con mal o buen tiempo. Paso a remo de las rompientes.—Varar los botes en la playa.—Desembarco en una costa cuando no siendo abordable cuenta con recursos de salvamento y caso en que esté desprovista de ellos.

Reglamentos y señales

Reglamento para prevenir abordajes en el mar

Vigilancia en la mar de día y de noche.—Vigilancia en tiempo de niebla.—Luces y señales marítimas.—Apariencia de las luces: Periodo y fase, sectores, alcance geográfico y luminoso.—Identificación de faros: Normas prácticas.—Buques, faro, boyas luminosas y señales marítimas no luminosas.

Reglamento de Policía de Puertos.—Precauciones a tomar para evitar la comunicación de las ratas con tierra.—Aguas residuales, basuras, cenizas y otros desperdicios.—Auxilio en caso de abordaje o incendio dentro de puerto.

Código Internacional de Señales: Señales de una sola ban-

dera en la mar y en puerto.—Señales de una sola letra (correspondientes a las banderas F, K, L, O, P, R, U, W y Z), que pueden ser transmitidas por lámparas de destellos por el carácter urgente de su significado.

Reglamento para el balizamiento de las costas españolas, islas adyacentes, Canarias y posesiones españolas en Africa.

Reglamento de Regatas: Definiciones.—Señales utilizadas.—Evitación de abordajes.—Maniobras equívocas.—Reglas fundamentales en la misma bordada y en bordadas opuestas.—Derechos y limitaciones a orzar antes y después de la salida.—Rumbo más arribado del debido.—Cambio de bordada.—Reglas de excepción; montar balizas y obstáculos; compromisos.—Yates que vuelven a salir, fondeados o varados.—Protestas, descalificaciones y apelaciones.

Astronomía náutica y navegación

Esfera terrestre—Lineas principales de la esfera terrestre: Eje y Polos, Ecuador y Paralelos, Meridianos, primer Meridiano, Trópicos, Círculos Polares.—Latitud y longitud de un punto de la esfera terrestre.—Situación de un punto de la Tierra por latitud y longitud.—Diferencia de latitud y longitud entre dos lugares.

Astros: Sistema Solar; el Sol, planetas y Luna; fases de la Luna.—Estrellas.—La Polar.—Modo de reconocer la Polar.

Movimientos de la Tierra.—Movimiento aparente de los astros.—Movimiento propio de algunos astros.—Movimiento aparente del Sol.—Eclíptica.—Ortos y ocasos.—Crepúsculos.—Estaciones.—Zonas y climas.

Operaciones de suma y resta con números sexagesimales.—Transformación de arco a tiempo y viceversa.—Medida del tiempo.—Tiempo universal.—Hora civil, legal y oficial.—Relaciones entre estas horas.

Mareas.—Establecimiento de puerto.—Unidad de altura.—Sonda en la bajamar escorada.—Hallar las horas y sondas de las pleamares y bajamares por medio del anuario de mareas.

Magnetismo.—Polos de un imán.—Magnetismo de la Tierra. Aguja magnética.—Cuidados que hay que tener con la aguja.—Declinación magnética.—Obtención de la declinación magnética. Desvío: Tablilla de desvíos.

Rumbo: Sus clases.—Rosa de los vientos.—Pasar de rumbo de aguja a rumbo magnético y viceversa.—Abatimiento.—Pasar de rumbo de aguja a verdadero.—Corrección total.—Pasar de rumbo verdadero a rumbo de aguja.

Marcación, demora y azimut.—Pasar la demora de aguja a verdadero.—Conversión de marcaciones en demoras.—Relación entre demora, rumbo y marcación.—Enfilación.—Modo de obtener la corrección total por la Polar.

Correderas.—Coeficiente de la corredera.—Unidades de longitud empleadas en la Marina.—Sondadores.—Escandallos.

Cartas náuticas.—Escala de las cartas.—Clasificación de las cartas según la escala.—Detalles que se aprecian en las cartas. Portulanos.

Compás y transportador.—Hallar la latitud y longitud de un punto situado en la carta.—Situación en la carta un punto de coordenadas conocidas.—Desde un punto en la carta trazar un rumbo y una distancia.—Hallar el rumbo y la distancia entre dos puntos.—Hallar el rumbo para pasar a una distancia dada de tierra.

Navegación costera.—Situación por dos marcaciones simultáneas a dos puntos de la costa.—Situación por dos marcaciones no simultáneas a dos puntos de la costa.—Rumbo y distancia navegada.—Situación por dos marcaciones no simultáneas a un punto.—Situación por marcación y distancia a un punto.—Situación por marcación a un faro que aparece en el horizonte.—Situación por dos enfilaciones.—Situación por una marcación y una enfilación.—Situación por distancia a dos puntos de la costa.

Derrota loxodrómica: Ecuación de la loxodrómica.—Diferencia en latitud y apartamiento.—Cálculo de la diferencia en latitud y apartamiento con tablas.—Cálculo de la diferencia en longitud.—Navegación de estima.—Problema directo e inverso. Casos particulares.—Problemas de estima navegando a un solo rumbo.—Idem navegando a varios rumbos.—Problemas de estima con abatimiento.—Problemas de estima con corriente.

Navegación de estima en la carta: Determinación del punto de estima cuando se ha navegado a un solo rumbo.—Determinación del punto de estima cuando se ha navegado a varios rumbos.—Efecto del abatimiento en el rumbo verdadero.—Modo de corregir el abatimiento.—Efecto de la corriente en la estima y su corrección.—Determinación del rumbo de la corriente e intensidad horaria conociendo una situación marcada y una de estima simultáneas.

Derroteros: Su manejo.—Cuadernos de faros: Su manejo.—Avisos a los navegantes.

Meteorología y Oceanografía

Presión atmosférica.—Barómetro: Sus clases.—Lectura del barómetro.—Presión media al nivel del mar.—Temperatura.—Termómetro: Sus clases.—Lectura del termómetro.—Idea sobre la previsión del tiempo con el barómetro y el termómetro.

Informaciones meteorológicas locales: Su interés para la navegación.—Viento: Sus causas.—Viento real y aparente.—Escala marítima de los vientos.—Vientos predominantes en las distintas regiones del litoral español.

Chubascos de agua y viento.—Trombas de agua.—Lluvias.—Nieblas.—Fenómenos eléctricos: Su influencia en la aguja.

Extensión de los mares: Idea de la composición del agua del mar.—Corrientes marinas: Sus causas.—Principales corrientes locales y accidentales del litoral español.

Olas: Su forma.—Amplitud, altura y velocidad: Relaciones entre estos tres elementos.—Rompimiento de las olas: Sus causas y efectos.—Rompientes.

Derecho Marítimo

Ministerio de Marina.—Departamentos Marítimos y Bases Navales.—Sectores Navales.—Comandancias y Ayudantías de Marina.—Atribuciones de las Autoridades de Marina en relación con la navegación.—Autoridad Sanitaria y de Aduanas.—Juntas de Obras de los Puertos

Ministerio de Comercio.—Subsecretaría de la Marina Mercante: Direcciones Generales de Navegación, Pesca Marítima, Buques, Instrucción Marítima e Instituto Español de Oceanografía.

Libertad de los mares.—Mares litorales: Jurisdicción y extensión.—Dominio de mares cerrados, golfos y bahías.—Derecho de visita.

La zona marítimo-terrestre.—Servidumbres.

Policía y disciplina a bordo de los buques mercantes.—La Ley penal y disciplinaria de la Marina Mercante.—Cómo debe procederse en caso de delito cometido a bordo.—Idem en caso de defunción.

Formalidades que debe llenar el Patrón y el Capitán de Yate al despacharse.—Libros y documentos que debe haber en Yate.—Modo de legalizarlos y llevarlos. A qué Autoridades deben presentarse.—Deberes del Capitán o Patrón de Yate con las Autoridades.—Tripulación de las embarcaciones de recreo.—Bandera nacional.—Casos en que debe izarse por obligación o por cortesía.—Saludos con la bandera.

Motores marinos

Motores de combustión interna: Su clasificación.—Motores Diesel, semi-Diesel y de explosión.—Nomenclatura de las partes principales de estos motores.—Ciclos de trabajo de los motores Diesel de cuatro y de dos tiempos.—Ciclos de trabajo en los motores de explosión de cuatro y de dos tiempos.—Diferencias esenciales entre los motores Diesel y de explosión.

Motores Diesel: Cómo se desarrolla la combustión en los motores Diesel y semi-Diesel.—Nociones sobre inyección de combustible: Mecánica y pulverizada.—Bombas de combustible: Idea general de su funcionamiento.—Válvula atomizadora.—Sistemas de encendido.—Bombas de barrido en los motores Diesel de dos tiempos: Su objeto y funcionamiento.—Regulación práctica de las diferentes válvulas.—Lubricación y refrigeración en los motores Diesel.—Arranque de los motores Diesel con aire, eléctrico y por inercia.—Inversión de marcha: Por el mismo motor; por mecanismo de embrague y por hélice de palas reversibles.—Regulador de velocidad: Su objeto.

Motores de explosión: Cómo se efectúa el trabajo de los gases en un motor de explosión.—Válvulas de los motores de explosión de cuatro y de dos tiempos: Idea de las razones de los adelantos y retrasos en su apertura y cierre.—Regulación práctica de las válvulas.—Carburación en los motores de explosión.—Funcionamiento de un carburador elemental.—Encendido en los motores de explosión; magneto; plato magnético; delco.—Instalación eléctrica.—Engrase y refrigeración en los motores de explosión.—Inversión de marcha en los motores de explosión.—Instalación del motor de explosión con propulsor convencional.—Instalación del motor tipo Z Drive (cola en Z dentro fuera bordo).—Instalación del motor fuera de borda.

Precauciones antes de poner en marcha los motores.—Arranque, conducción y parada.—Maniobras de cambio de marcha.—Nociones sobre las averías más frecuentes en los motores, cuya reparación puede llevarse a cabo en la mar.—Entretenimiento de los motores cuando no están en período de funcionamiento.—Medios para prevenir el incendio de un motor y medidas a tomar para sofocarlo.

Higiene naval y primeros auxilios

El buque desde el punto de vista sanitario: Condiciones higiénicas que deben reunir los distintos departamentos del buque.—Ventilación, calefacción e iluminación en los buques.

El agua: Caracteres físicos, químicos y biológicos que debe reunir el agua potable.—Métodos de depuración del agua susceptibles de ser empleados a bordo.—Conservación del agua a bordo.—Vaciamiento del agua sobrante.

Las enfermedades llamadas «cuarentenables» por el Reglamento Sanitario Internacional.

Hemorragias. Arterial y venosa; tratamiento de urgencia.—Principales causas que producen la pérdida del conocimiento; tratamiento de urgencia.

El accidente a bordo: Contusiones y su tratamiento.—Heridas y su tratamiento.—Reglas generales para practicar las curas.—Fracturas.—Síntomas de las fracturas.—Traslado de accidentados en el barco.—Primeros auxilios a los fracturados.—Esguinces.

Lesiones en los ojos.—Accidentes causados por el calor: Insolación y acoloramiento.—Quemaduras: Su tratamiento.—La intoxicación a bordo: Primeros auxilios en caso de intoxicación.

Asfixia: Instrucciones para acudir nadando en auxilio del naufrago.—Los métodos de respiración artificial.—Estudio crítico de los mismos desde el punto de vista de su eficacia.

Vendajes.—Técnica de las inyecciones hipodérmicas e intramusculares.—Signos de muerte.

Servicio Radiotelegráfico de Información Médica.—Recogida de síntomas.—Redacción del despacho radio-médico.—Sección médica del Código Internacional de Señales.

PROGRAMAS DE EXAMEN PARA LA OBTENCION DEL TITULO DE CAPITAN DE YATE*Construcción naval y teoría del buque*

Condiciones que deben satisfacer los buques en su construcción. Buques de madera y de acero.—Ventajas e inconvenientes de los distintos materiales empleados en la construcción de buques.—Principales elementos estructurales de un buque.—Esfuerzos en los cascos.—Fatigas en la estructura de un buque: Sus clases.—Quebranto.—Arrufo.—Vibraciones: Modo de evitarlas.—Distintos tipos de construcción: Sistemas longitudinal, transversal y mixto.—Idea de la construcción de buques metálicos.—Remachado.—Retacado.—Soldadura eléctrica.

Desplazamiento: Sus clases.—Línea de máxima carga.—Francobordo.—Arqueo: Tonelada de arqueo.—Arqueo bruto.—Arqueo neto.—Flotabilidad.—Variación de los calados al pasar el buque de mar a río.

Estabilidad: Estabilidad transversal.—Centro de gravedad.—Centro de carena.—Equilibrio del buque.—Estabilidad inicial.—Par de estabilidad transversal.—Brazos de palanca del par de estabilidad.—Estabilidad para grandes inclinaciones.—Curvas de estabilidad estática: Su importancia para la seguridad del buque.—Estabilidad dinámica: Su medida.

Traslación de pesos en sentido transversal.—Idem en sentido vertical.—Idem en un sentido cualquiera.—Pesos suspendidos.—Carenas líquidas.—Modo de reducir la pérdida de estabilidad debida a las carenas líquidas.—Experiencia de estabilidad.

Estabilidad longitudinal.—Par de estabilidad longitudinal.—Asiento. Momento para cambiar el asiento un centímetro.—Cambio de asiento por un traslado de pesos.

Movimientos del buque.—Movimientos de balance: Período de balance; su relación con la estabilidad inicial.—Movimientos de cabezada.—Idea somera de las características de las olas y su relación con el viento.—Sincronismo transversal o longitudinal.—Modo de evitarlos.—Influencia de la disposición de los pesos en los movimientos del buque.

Resistencias que se oponen al movimiento de los buques: Friccional, directa y por formación de olas.—Influencia de la succiedad del casco.—Resistencias opuestas por el aire.—Resistencias accidentales.—Resistencias a la propulsión.

Astronomía náutica y Navegación

Esfera celeste.—Sistemas de coordenadas.—Cenit.—Horizonte. Diversas clases de horizontes.—Vertical.—Vertical primario.—Polos celestes.—Ecuador celeste.—Meridiano del lugar.—Almicantarat.—Coordenadas horizontales.—Círculo horario.—Meridiano de Greenwich.—Paralelos.—Coordenadas horarias.

Triángulo de posición: Sus elementos.—Valor del ángulo en el polo en función del horario del lugar.—Valor del ángulo cenital en función del acimut.—Fórmulas generales que ligan los elementos del triángulo de posición.

Movimientos de la Tierra.—Movimiento aparente de los astros.—Arco diurno y nocturno.—Ortos y ocasos.—Paso de los astros por el meridiano superior e inferior de un lugar.—Astros circumpolares y anticircumpolares.—Variación del horario de los astros.—Variación de la altura de los astros.—Relación entre los movimientos en azimut y altura.

Sistema solar.—El Sol.—Movimiento de rotación del Sol.—Astros que componen el sistema solar.—Generalidades sobre los planetas.—Generalidades sobre los satélites.—Asteroides.—Cometas.

Movimiento aparente del Sol.—Eclíptica.—Zodiaco.—Coordenadas uranográficas ecuatoriales.—Relación entre las coordenadas que se cuentan en el Ecuador.—Relación entre los horarios y longitudes.—Zonas.—Climas.—Estaciones.

La Luna.—Rotación de la Luna.—Órbita lunar.—Fases de la Luna.

Eclipses: Eclipses de Luna.—Eclipses de Sol.—Eclipse total, anular y parcial de Sol

Estrellas.—Magnitud estelar.—Particularidades que distinguen las estrellas.—Constelaciones.—Descripción de las principales constelaciones (Osa Mayor, Osa Menor, Cassiopea, Orión, Escorpión, Cruz del Sur)—Enfilaciones para encontrar las estrellas principales.—Catálogos y Planisferios.

Tiempo: Concepto general del tiempo.—Tiempo sidéreo.—Diferencia entre el día sidéreo y la duración del movimiento diurno.—Tiempo verdadero.—Sol medio.—Tiempo civil.—Hora civil del lugar.—Tiempo universal. Hora civil en Greenwich.—Diferencias de horas entre dos lugares.—Relación entre las horas y los horarios.—Husos horarios.—Hora legal.—Hora oficial.—Fecha en el meridiano de 180 grados.—Relaciones entre la hora civil en Greenwich, hora civil del lugar, hora legal y hora oficial.

Almanaque Náutico para uso de los navegantes: Cálculo del horario de Luna en Greenwich.—Cálculo del horario de planetas en Greenwich.—Cálculo del horario de estrellas en Greenwich.—Cálculo del horario del lugar de los astros.—Cálculo de la declinación de los astros

Paso de astros por el meridiano.—Hora de paso del Sol por el meridiano del lugar.—Cálculo de la hora de paso de Luna por el meridiano del lugar; casos particulares de este problema.—Cálculo de la hora de paso de planetas por el meridiano del lugar; casos particulares.—Cálculo de la hora de paso de estrellas por el meridiano del lugar.

Ortos y ocasos.—Ortos y ocasos verdaderos y aparentes. Salida y puesta.—Cálculo de las horas de salida y puesta de Sol con el Almanaque Náutico.—Cálculo de las horas de salida y puesta de Luna con el Almanaque Náutico; casos particulares de este problema.—Crepúsculo.—Duración de los crepúsculos.

Reconocimiento de astros.—Descripción de este problema.—Reconocimiento con identificadores.—Datos de la latitud del observador, la altura y al azimut del astro, hallar el horario y la declinación y reconocer el astro.—Reconocimiento al pasar el astro por el meridiano.

Cronómetros marinos: Generalidades.—Estado absoluto y movimiento.—Conociendo un estado absoluto a una hora dada, obtenerlo para una hora posterior y anterior.—Comparación.—Modo de obtener la comparación.—Cálculo de la hora civil en Greenwich.—Obtención del estado absoluto.—Obtención del movimiento.

Sextante: Descripción.—Cuidados al manejar el sextante.—Punto inicial o de paralelismo.—Nonius.—Tambor.—Corrección de índice.—Determinación de la corrección de índice.—Normas generales para preparar el sextante antes de observar.—Modo de observar las alturas de Sol.—Idem de Luna.—Idem de estrellas y planetas.—Idem de altura meridianas.—Obtención de ángulos horizontales.

Paso de altura observada a verdadera.—Correcciones para pasar la altura observada a verdadera.—Corrección a la altura observada de Sol.—Corrección a la altura observada de estrellas y planetas.—Corrección a la altura observada de Luna

Mareas Generalidades.—Astros que influyen en la marea.—Acción combinada del Sol y Luna.—Establecimiento de puerto.—Unidad de altura.—Coeficiente de la marea.—Anuario de Mareas: Descripción.—Hallar las horas y sondas de las pleamares y bajamares por medio del Anuario de Mareas.—Cálculo de la sonda a una hora determinada con el Anuario de Mareas.—Cálculo de la hora en que se tiene una sonda determinada con el Anuario de Mareas.—Cálculo de la hora y sonda de la pleamar y bajamar con el Almanaque Náutico.

Magnetismo a bordo. Compensación.—Campo magnético a bordo Su resultante.—Consideraciones generales sobre el efecto de los hierros del buque.—Magnetismo permanente; su anulación.—Magnetismo inducido vertical; su anulación.—Magnetismo inducido horizontal; su anulación.—Fuerza directriz.—Fuerza

desviadora.—Correctores: Imanes, esferas, barra Flinders.—Idea general de la compensación práctica.

Desvios: Generalidades.—Curvas y tablas de desvios.—Notiones sobre el desvío de escora.—Corrección total: Modo de obtenerla por: La Polar, enfilación a dos puntos de Tierra, por marcaciones al Sol en cualquier instante y por marcaciones al Sol, orto o al ocaso.

Agujas giroscópicas. Diferentes tipos.

Proyecciones: Generalidades.—Proyecciones empleadas en la Marina.—Idea general de las cartas marcartorianas.—Escala de las cartas.—Clasificación de las cartas según la escala.—Detalles que se aprecian en las cartas.—Portulanos.—Idea general de la carta gnomónica.—Idem de los Pilot Charts.

Angulo horizontal: Su obtención.—Trazado.—Compás de tres brazos.—Elección de puntos para obtener la situación por ángulos horizontales.—Situación por ángulos horizontales.—Sondas: Obtención de una línea isobática.—Situación por sondas.—Situación por demora y ángulo horizontal.—Situación por demora y línea de sonda.

Hallar el rumbo que hay que hacer desde un punto dado para tener de través un punto de la costa al cabo de un tiempo dado, conociendo la velocidad del buque.—Angulo horizontal de certidumbre para no pasar a menos de una distancia dada de un peligro.—Rumbo de colisión a un buque, conociendo su rumbo y velocidad.—Colocarse por el través de un buque a una distancia dada conociendo su rumbo y velocidad.—Situarse a una distancia dada de un buque conociendo su rumbo y velocidad.

Derrota ortodrómica. Concepto general.—Trazado de la derrota ortodrómica en la carta de Mercator.—Cálculo del rumbo inicial y la distancia ortodrómica entre dos puntos.—Derrota ortodrómica en la carta gnomónica.

Circulo de altura.—Dificultad de su presentación en la carta náutica.—Recta de altura.—Idea general del determinante tangente Johnson.—Idem del determinante tangente cerca del meridiano.—Determinante punto aproximado.—Cálculo de la recta de altura punto aproximado.—Utilidad de una recta de altura.—Traslado de una recta de altura.—Idea general de las tablas que calculan el determinante punto aproximado.

Cálculo de la latitud por altura meridiana.—Cálculo de la latitud por altura circunmeridiana.—Cálculo de la latitud por altura de la Polar.

Situación astronómica con dos rectas de altura.—Normas para observar dos astros simultáneamente.—Cálculo de la situación obtenida con dos rectas de altura simultáneas.—Bisectriz de altura.—Cálculo de la situación obtenida con dos rectas de altura no simultáneas.—Cálculo de la situación al mediodía verdadero.

Situación astronómica con tres rectas de altura.—Normas para observar tres astros simultáneamente.—Cálculo de la situación con tres rectas de altura simultáneas.—Normas para determinar la situación con tres rectas de altura no simultáneas.—Cálculo de la situación con tres rectas de altura no simultáneas.

Demoras radiogoniométricas: Corrección de estas demoras.—Situación por demoras radiogoniométricas.—Situación por una demora radiogoniométrica y otro lugar geométrico.

Idea del sistema de situación Consol.—Tablas Consol.—Cartas Consol.—Práctica de la obtención de situación por Consol.—Idea del sistema Decca.—Práctica de obtención de la situación por Decca.—Empleo práctico del radar en la navegación.

Meteorología y Oceanografía

Atmósfera: Idea de su composición.

Termómetros: Diversas clases de termómetros usados en la mar.—Escala termométrica.—Reducción de unas a otras.

Temperatura del aire.—Aire caliente o tropical.—Aire frío o polar.—Variación de la temperatura con la altitud.—Reducción de la temperatura al nivel del mar.

Barómetros: Diversas clases de barómetros usados en la mar. Escalas barométricas.—Correcciones que hay que aplicar a la lectura de los barómetros de mercurio.

Psicrómetro.—Higrómetro.—Anemómetro.—Pluviómetro.—Descripción de estos aparatos y su empleo.

Nubes: Su clasificación.—Escala del cielo.—Nieblas: Su clasificación.—Bruma: Su diferencia con la niebla.—Precipitaciones: Su clasificación.—Tempestad de polvo o arena.—Visibilidad, Influencia del Sol y de la Luna en la visibilidad.

Fenómenos ópticos, eléctricos y acústicos en la atmósfera.—Rayo.—Relámpago.—Trueno.—Fuego de San Telmo.—Influencia en la aguja de los fenómenos eléctricos.

Isóbaras.—Principales tipos de formaciones isobáricas.—Viento: Viento real y aparente.—Escala marítima de los vientos.—Idea de la distribución teórica de la presión y los vientos en la superficie de la Tierra.—Vientos predominantes en las distintas regiones del litoral español.—Vientos alisios y contralisios.

Las masas de aire: Sus propiedades y clasificación.—Idea del ciclo evolutivo de las masas de aire.—Los frentes: Su clasificación.

Ciclones extratropicales: Idea de su formación, evolución y vida.—Anticiclón.—Dorsal anticiclónica.

Ciclones tropicales: Estructura de conjunto.—Regiones de formación de ciclones.—Trayectoria.—Semicírculo manejable y peligroso.—Modo de maniobrar en los ciclones tropicales.—Tornados y trombas de agua

Monzones — Calmas ecuatoriales.—Calmas tropicales.—Región de vientos de altas latitudes boreales.—Idem australes.

Observaciones meteorológicas internacionales. — Cartas del tiempo.—Símbolos internacionales que se emplean en las cartas del tiempo.—Interpretación de una carta del tiempo.—Boletines meteorológicos emitidos por las estaciones costeras y de radio-difusión.

El agua del mar: Densidad, salinidad, color, transparencia, fosforescencia y temperatura.—Variación de la temperatura del agua del mar con la profundidad.—Termómetros marinos para medir la temperatura del agua del mar.

Corrientes marinas: Su clasificación.—Manera de formarse las corrientes.—Contracorrientes.—Corrientes del golfo: Su influencia en las costas de España y del Atlántico.—Principales corrientes locales y accidentales del litoral español

Olas: Idea sobre la formación de las mismas.—Amplitud, altura y velocidad: Relaciones entre estos tres elementos.—Olas sostenidas por el viento.—Mares tendidas.—Mares cortas.—Clasificación de la mar según la escala internacional.—Período de la ola.—Relación entre los periodos de la ola y el balance del barco. — Rompimiento de las olas: Sus causas y efectos. — Rompientes.

Hielos flotantes: Nacimiento, límites, forma, superficie, altura y profundidad.—Epoocas y lugares donde son más abundantes,

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 12 de noviembre de 1965 por la que se dispone el cese del Celador Instructor de primera clase don Mariano Fernández Escobes en la Guardia Marítima de la Guinea Ecuatorial.

Ilmo. Sr.: Accediendo a la petición formulada por el Celador Instructor de primera clase don Mariano Fernández Escobes,

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I. y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien disponer su cese en la Guardia Marítima de la Guinea Ecuatorial, con efectividad de 12 de enero del año próximo, día siguiente al en que cumple la licencia reglamentaria que le fué concedida.

Lo que traslado a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 12 de noviembre de 1965.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.

ORDEN de 12 de noviembre de 1965 por la que se disponen los ceses de don Miguel Alonso de la Iglesia y don José Quevedo Muñoz en las Compañías Móviles de Instructores de la Guardia Territorial de la Guinea Ecuatorial.

Ilmo. Sr.: Accediendo a las peticiones formuladas por don Miguel Alonso de la Iglesia y don José Quevedo Muñoz.

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I. y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien disponer sus ceses en las Compañías Móviles de Instructores de la Guardia Territorial de la Guinea Ecuatorial, con efectividad de 24 de noviembre en curso, día siguiente al en que terminan las licencias reglamentarias que les fueron concedidas.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 12 de noviembre de 1965.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.

ORDEN de 13 de noviembre de 1965 por la que se dispone el cese de los Agentes que se mencionan en la Policía Territorial de la Provincia de Sahara.

Ilmo. Sr.: Accediendo a las peticiones formuladas por los Agentes don Prudencio Rodríguez González y don Idefonso Sánchez Ruiz,

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I. y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien disponer sus ceses en la Policía Territorial de la Provincia de Sahara.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 13 de noviembre de 1965.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.

ORDEN de 13 de noviembre de 1965 por la que se nombra a don José Rodríguez Boza Agente de la Policía Territorial de la Provincia de Sahara.

Ilmo. Sr.: A virtud de las facultades conferidas por las disposiciones legales vigentes y de conformidad con la propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien nombrar a don José Rodríguez Boza Agente de la Policía Territorial de la Provincia de Sahara, en cuyo cargo percibirá los emolumentos correspondientes, con imputación al presupuesto de dicha Provincia.

Lo que traslado a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 13 de noviembre de 1965.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.

ORDEN de 15 de noviembre de 1965 por la que se nombra a don Jerónimo Sáenz Martínez Profesor titular de la asignatura de Formación del Espíritu Nacional del Instituto Nacional de Enseñanza Media mixto, de Sidi Ifni.

Ilmo. Sr.: En atención a las circunstancias que concurren en don Jerónimo Sáenz Martínez.

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I., y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien nombrarle Profesor titular de la asignatura de Formación del Espíritu Nacional del Instituto Nacional de Enseñanza Media, mixto, de Sidi Ifni, en cuyo cargo percibirá los emolumentos correspondientes con imputación al presupuesto de la Provincia de Ifni.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 15 de noviembre de 1965.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.