

ANEXO V.

PRÁCTICAS REGLAMENTARIAS DE NAVEGACIÓN A VELA

El presente anexo desarrolla las prácticas reglamentarias de navegación a vela de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Definiciones.
2. Atribuciones.
3. Notificación previa a la realización de las prácticas.
4. Duración y forma de impartición de las prácticas.
5. Contenido de las prácticas reglamentarias de navegación a vela para cada una de las titulaciones.
6. Evaluación de las prácticas.
7. Comunicación a la administración competente y certificación.

1. Definiciones.

1.1 *Intervalos de descanso*: Aquel período de tiempo durante el cual no se realiza ninguna tarea formativa relacionada con la obtención de los títulos, cursos de formación o prácticas reguladas en esta orden. Se reconocen dos tipos de intervalos de descanso, intervalo de descanso tipo A e intervalo de descanso tipo B. El tipo A es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de una hora. El tipo B es un intervalo de descanso cuya duración mínima será de 8 horas.

1.2 *Régimen de Singladura*: Régimen de impartición de prácticas en el cual se podrá certificar un máximo de 8 horas de prácticas por cada día natural. En el régimen de singladura se deberán respetar los siguientes intervalos de descanso:

- Cada 4 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido cualquiera de los intervalos de descanso A o B, se realizará un intervalo de descanso del tipo A.
- Cada 8 horas de impartición de prácticas, contadas éstas, bien desde el primer inicio de las mismas, o bien después de que haya concluido un intervalo de descanso del tipo B, se realizará un intervalo de descanso del tipo B.
- Una vez finalizadas las prácticas se deberá respetar el tipo de descanso correspondiente.

1.3 *Sesión de prácticas*: Período de tiempo en el que se realiza cualquiera de las prácticas reglamentarias contempladas en esta Orden comprendido entre dos intervalos de descanso, ya sean estos A o B.

1.4 *Régimen de Travesía*: Navegación que se realiza entre dos puertos distintos o bien con salida y llegada al mismo puerto; en cualquier caso, la navegación realizada deberá ser acorde al título para el que habilitarán dichas prácticas y permitir desarrollar el contenido de las mismas. En el régimen de travesía no se podrá detener la navegación durante un intervalo superior a 6 horas por cada día natural o bien por cada intervalo de 24 horas de prácticas.

1.5 *Detención de la navegación*: Se considera detención de la navegación, a un fondeo o amarre a una boya, que tengan una duración superior a 30 minutos.

1.6 *Interrupción de la navegación*: Se considera interrupción de la navegación, a un amarre en puerto, que tengan una duración superior a 30 minutos. Los periodos de interrupción de la navegación no computarán a efectos de prácticas.

2. Atribuciones.

2.1 Las prácticas reglamentarias de navegación a vela no son obligatorias para la obtención de los títulos recogidos en esta Orden, pero su realización y superación sí es condición obligada para obtener la habilitación a vela. Se realizarán una sola vez y dicha habilitación será válida para cualquiera de los títulos náuticos de recreo regulados en esta Orden.

3. Comunicación previa a la realización de las prácticas.

Con una antelación mínima de 48 horas, la escuela náutica de recreo enviará la siguiente información a la administración competente.

- Tipo de práctica a realizar (navegación a vela), nombre y matrícula de la embarcación de prácticas, puerto de salida o lugar en el que se llevarán a cabo y nombre y DNI/NIE/Pasaporte del instructor responsable de las mismas.
- En el supuesto de realizarse de forma combinada las prácticas reglamentarias de navegación a vela y las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, se especificará así en el comunicado.

4. Duración de las prácticas y su impartición.

Las prácticas reglamentarias de navegación a vela, podrán realizarse de forma independiente o bien conjunta con las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación. De realizarse de forma independiente, se harán en régimen de singladura, siendo su duración mínima de 16 horas. De realizarse de forma conjunta con las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, se harán según lo especificado en el Anexo III. En cualquier caso deberá respetarse la organización del tiempo establecida en el apartado 5 de este anexo.

5. Contenido de las prácticas reglamentarias de navegación a vela.

5.1 Organización del tiempo y objetivos a lograr.

El reparto del tiempo se dividiría en ocho apartados de dos horas de duración. Siendo los apartados los siguientes:

Apartado 1. Teoría de la navegación a vela

2 horas dedicadas a los aspectos teóricos de la navegación a vela, así como unas nociones básicas de mecánica de fluidos y del funcionamiento de las embarcaciones a vela. Se explicarán los rumbos de la embarcación en función del viento y las maniobras de virar y trasluchar, y se incidirá en la planificación de la derrota e interpretación de las previsiones meteorológicas.

Apartado 2. Jarcia y velas

2 horas dedicadas al conocimiento de los elementos de la embarcación relacionados con la navegación a vela (jarcia, velas, acastillaje y apéndices).

Apartado 3. Maniobra a vela I

2 horas dedicadas al aparejado y desaparejado de la embarcación y a los principios básicos de la maniobra a vela. Se practicarán aquí los nudos más habituales y se explicará cómo se doblan y se cuidan las velas. Se explicará cómo izar y arriar las velas y las cautelas a seguir.

Apartado 4. Maniobra a vela II

2 horas dedicadas al conocimiento de cómo influye el equilibrio vélico en la marcha de la embarcación y cómo reacciona a la metida del timón a una banda u otra y la reducción de velocidad que esta metida implica. Se realizará el ajuste de velas en función del rumbo de la embarcación, con explicación y utilización de todos los cabos de afinado y control de las velas. Se mostrará como tomar las olas en función del rumbo y la influencia de estas en la marcha de la embarcación.

Apartado 5. Maniobra a vela III

2 horas dedicadas a la realización de las maniobras de virada y trasluchada.

Apartado 6. Maniobra a vela avanzada.

2 horas dedicadas a maniobras a vela avanzadas, tales como fachear y parar la embarcación y fondear y salir del fondeadero a vela.

Apartado 7. Maniobras de seguridad

2 horas dedicadas a maniobras de seguridad, en especial la recogida de hombre al agua navegando a vela. Se explicarán los riesgos de un hombre al agua navegando con spinnaker y como se coloca en bandera. Se procederá también al rizado de mayor y reducción de vela de proa.

Apartado 8. Seguridad en la navegación a vela

2 horas dedicadas a la explicación de los riesgos habituales de la navegación a vela.

El desarrollo de las partes en las que se dividen las prácticas deberá adecuarse al orden en el que se establecen en la relación, otorgando cierta flexibilidad en la realización de las mismas en función de las condiciones meteorológicas y de las horas por sesión de prácticas y totales indicadas en este anexo. Debiendo cumplirse el total de horas y completarse el temario de las prácticas en su totalidad.

5.2 Contenido detallado

El contenido de los apartados enunciados en el epígrafe anterior será el que sigue:

Apartado 1. Teoría de la navegación a vela

Aerodinámica (1 hora): teoría de la navegación a vela. Barlovento y sotavento. Noción somera de dinámica de fluidos, paso de un fluido por las caras de barlovento y sotavento de una vela. Aceleración en la cara de sotavento y succión. El casco de la embarcación, la orza y el timón. Abatimiento y reducción de este por acción de la orza y de la pala del timón. Orza fija y abatible. Influencia de la orza en el gobierno de la embarcación. Explicación del avance de la embarcación a barlovento. Interacción del génova y la mayor. El equilibrio longitudinal de la embarcación: centro vélico y centro de carena. El equilibrio transversal de la embarcación: centro de gravedad, metacentro y par adrizante. Influencia de la escora en la superficie mojada. Viento aparente y viento real. Velocidad límite de casco.

Fundamentos de la navegación a vela y planificación de la derrota (1 hora): acción de las velas en los diferentes rumbos. La zona muerta, porqué una embarcación no puede navegar proa al viento. La ceñida: sustentación en las velas y equilibrio. El viento a un descuartelar. El viento de través. El viento a un largo. El viento de aleta. La popa redonda. Concepto de orzar y arribar. Explicación de la virada y la trasluchada. Previsión meteorológica y avisos de temporal. Interpretación de los partes. Viento de gradiente y viento térmico. Estado de la mar. Zonas a navegar teniendo en cuenta la dirección del viento. Influencias de los cabos en el viento, influencia de la altura de la costa en el viento, desventes y rachas. Influencia de las rías y sus mareas en el viento. Efectos de la corriente en el viento aparente. Oscilaciones del viento en intensidad. Roles oscilantes y permanentes. Elección de las velas para una travesía. Comportamiento del viento al atardecer y amanecer. Vientos catabáticos. Interpretación de las nubes. Frentes cálidos y fríos, sus efectos. Chubascos de viento. Planificación de la derrota: rumbos, abatimiento, zonas a evitar. Calado de la orza y sondas en puertos. Precauciones en el abarloado a otro velero, reparto de peso de la tripulación para mantener la embarcación adrizada,

amarre proa con popa para evitar que los palos golpeen en los balances. Arranchado y estiba a bordo en previsión de escoras, cabeceos y pantocazos. Centrado de pesos.

Apartado 2. Jarcia y velas

Jarcia (1 hora): palo (pasante o apoyado en cubierta), carlinga, crucetas, obenques, obenquillos, estay, backstay, burdas y sus tensores y arraigos en el palo. Equilibrio longitudinal como transversal del aparejo. Importancia de que el palo no tenga holguras ni caídas laterales, pre-tensión del aparejo. Importancia de que el palo se mantenga recto navegando, tensión de obenques y obenquillos. Tensión de backstay. Tensiones de la jarcia con viento duro. Influencia de la caída longitudinal del palo en el gobierno de la embarcación. Botavara y trapa, influencia en la flexión del palo. Drizas y escotas: explicación de su función. Pastecas, roldanas, escoteros, reenvíos, anillas de fricción, mordazas y stoppers. Winches. Desmultiplicaciones. Amantillos. El tangón y su aparejo.

Las velas (1 hora): partes de las velas: grátil, pujamen y baluma. Puños de driza, escota y amura. Materiales más comunes de las velas. Explicación de las formas de las velas y de la distribución de la profundidad. Forma y función de mayor, foque/génova y spinnakers, simétricos y asimétricos. Relingas, patines de relinga, ollaos, fajas de rizos, sables de mayor y tabla de grátil. Catavientos en el grátil del génova y en la baluma de la mayor. Cabullería básica: nudos y dujas. Tipos de cabos y sus materiales. Nudos: cote, as de guía, lasca, nudo llano, nudo de rizo, ballestrinque y vuelta de maniobra. Adujado de cabos. Tipo básico de costura de vela.

Apartado 3. Maniobra a vela I.

Aparejado y desapparejado de la embarcación (1 hora): aparejado de mayor: envergado en botavara, amarre del pajarito, fijación del puño de amura, envergado del grátil y colocación de la driza. Aparejado del foque: guiado de escotas por escotero y ajuste de este al tamaño de la vela, amarre de escotas al puño de escota mediante ases de guía, envergado/engarruchado de la vela en el estay y colocación de driza. Descripción del enrollador de génova. Referencia somera a la maniobra del spinnaker y del gennaker. Izado y arriado de velas. Precauciones en el izado: drizas claras y firmes al puño de driza, trapa suelta y embarcación aproada. Precauciones en el arriado: aproado, tensión de driza y cabos con cocas o liados. Doblado de velas.

Principios de maniobra (1 hora): recordatorio de los rumbos básicos en la navegación a vela: aproado, ceñida, través, largo y popa. Aproado y demora del viento real. Modos de determinar la dirección del viento respecto a la embarcación: cataviento, grímpolas, veletas y borreguillos en la mar. Diferencia entre el viento real y viento aparente en los catavientos. Control de orzadas y arribadas. Tendencia de la embarcación a arribar cuando se largan escotas y a orzar cuando se cazan. Importancia de los ajustes en las velas en la tendencia a orzar o arribar de la embarcación. Explicación básica de las maniobras de virar y trasluchar.

Apartado 4. Maniobra a vela II.

Equilibrio vélico (1 hora): conocimiento de cómo influye el equilibrio vélico en la marcha de la embarcación. Navegación solo con la mayor y navegación solo con el foque. Navegación con ambas velas. Influencia del sobrecazado de las velas. Interacción de génova y mayor: génova sobre la mayor en la ceñida y través y mayor sobre el génova en largos y popas. Importancia de compenetrar el movimiento del timón y el ajuste de las velas: cómo reacciona la embarcación navegando a vela a la metida del timón a una banda u otra y la reducción de velocidad que esta metida de timón implica sin el necesario ajuste de las velas.

Trimado de las velas (1 hora): precauciones en el cazado y largado de velas: giro dextrógiro de los winches, cocas en los cabos, largado de contraescotas y adujado de las escotas. Ajuste del génova: tensión de driza, ajuste de escotero y tensión de escota. Catavientos de grátil. Distancia de la baluma a la cruceta. Explicación y utilización de los cabos y aparejos de ajuste y control de la mayor: pajarito, cunningham, carro de mayor y trapa. Desvente del grátil de la mayor por el Génova, apertura de baluma de génova. Catavientos de baluma. Tensores de baluma. Importancia de la flexión del palo

mediante el backstay. Cómo tomar las olas en función del rumbo y la influencia de estas en la marcha de la embarcación. Atangonado del génova.

Apartado 5. Maniobra a vela III.

Viradas (1 hora): precauciones previo al inicio de la virada, comprobación del cuál va a ser el rumbo tras la virada y de si existen obstáculos, comprobación de que escota y contraescota están claras y de que la tripulación está lista y en sus puestos. Realización de viradas y análisis de los errores frecuentes: mayor largada, insuficiente velocidad y/o metida de timón, acuartelado del foque debido a enredo o coca en la escota. Equilibrado de la embarcación tras la virada y puesta a rumbo.

Trasluchadas (1 hora): precauciones de la navegación en popa, largado de escota de mayor, comprobación de que ningún tripulante se encuentra en el recorrido de la botavara y/o escota de mayor, llevado del carro de mayor al centro, cazado trapa para evitar excesiva curva de baluma y el riesgo de trasluchada accidental. Trasluchada popa-popa y largo-largo. Riesgo de trasluchada al navegar contraamurado. Procedimiento de trasluchada. Precauciones de la trasluchada con viento duro: necesidad de que la embarcación vaya a velocidad para realizarla y la importancia del paso de la mayor con el menor viento aparente posible. Recomendación de realizar viradas en vez de trasluchadas en caso de vientos duros. Equilibrado de la embarcación después de la trasluchada y puesta a rumbo.

Apartado 6. Maniobra a vela avanzada

Fachear (1 hora): se mostrará cómo se detiene la embarcación. Efectos del timón y las velas en la arrancada. Aproximación de la embarcación. Pairear: mantener la embarcación con las velas en el límite de desvente y con mínima velocidad. Fachear: acuartelado del foque, largado de mayor y metida del timón para detener la embarcación. Se navegará hacia atrás largando foque y empujando la mayor a barlovento. Evolución yendo atrás y puesta de la embarcación otra vez en disposición de navegar avante.

Fondeo (1 hora): se preparará el ancla y la cadena. Aproximación al fondeadero con viento portante y arriado de la vela de proa. Preparación del fondeo: precauciones con la escora. Rebase del tenedero, sonda, y aproado. Comprobación de que no hay arrancada y toma de sonda. Fondeo y largado de cadena hasta tener 3/5 veces la longitud de la sonda en el agua. Maniobra inversa para el levantamiento del fondeo y salida a vela desde el fondeadero.

Apartado 7. Maniobras de seguridad

Hombre al agua (1 hora): precauciones para evitar un hombre al agua. Lanzado de un objeto flotante de un diámetro aproximado de 30 cm figurando ser el hombre al agua mientras se navega a vela en ceñida. Asignación de tareas a bordo: un tripulante deberá simular el lanzamiento de un aro salvavidas y otro similar y controlar visualmente el hombre al agua, otro tripulante deberá preparar un bichero y otro dedicarse al ajuste y posterior arriado de las velas. Una vez localizado el hombre al agua, se arribará y se arriará la vela de proa. Al llegar a la altura del hombre al agua se orzará con cuidado de no golpearlo, se aproará la embarcación y se detendrá, se rescatará al hombre al agua llevándolo hacia el lugar más seguro y practicable para subirlo a bordo. Repetición de la maniobra pero navegando con viento portante y volviendo en ceñida hacia el hombre al agua. Riesgos de un hombre al agua navegando con spinnaker y como se coloca en bandera en caso de hombre al agua mediante el disparado del mosquetón rápido de la braza.

Rizado de mayor y reducción de vela de proa (1 hora): determinación de la necesidad de reducir trapo. Comprobación de que el cabo de rizo esté claro y firme en la parte trasera de la botavara, así como su pasado por el ollao correspondiente de la vela. Comprobación del estado de la faja de rizos y de los matafiones. Aproximados o ciñendo con la mayor largada, se largará driza de mayor hasta que el ollao de la faja de rizos en el gratil esté a la altura de la coza de la botavara. Se pasará este ollao por la orejeta de la coza de la botavara y se cobrará driza. Se cobrará el cabo de rizo. Una vez templado, se recogerá el paño sobrante mediante los matafiones. Reducción de la vela de proa: diferentes modos en función

de enrollador, carril de estay o garruchos. Ajuste del escotero de génova a las dimensiones de la nueva vela. Velas de capa y tormentín: función, aparejado y peculiaridades.

Apartado 8. Seguridad en la navegación a vela

Riesgos relativos al material (1 hora): desarbolado y quedarse al garete, aparejos y timones de fortuna. Prevención de averías, puntos de roce de velas y cabos. Tensiones de trabajo y diferentes tipos de cabos. Desgastes de escotas y drizas en roldanas y reenvíos. Roce de drizas con las crucetas, precauciones en el amarre en la base del palo. Revisión de arraigos de aparejos, roldanas y guiacabos. Revisión de grilletes y mosquetones. Afirmado, control y encintado de tensores de obenque y obenquillos, control de estado de cables, varillas y terminales. Revisión de candeleros y guardamancebos, comprobación de estado y tensión. Orzas abatibles: holguras y cuidado de su mecanismo. Caña, rueda y pala de timón. Amarrado de la caña en puerto. Importancia del arranchado. Uso de drizas como jarcia auxiliar en caso de rotura. Problemas habituales del uso de enrolladores. Cuidado de las velas: doblado y enrollado, endulzado, secado y prevención de la humedad; efectos de la radiación UV sobre las velas.

Riesgos relativos a la maniobra (1 hora): peligros derivados de la limitación de la visibilidad por las velas, estructuras y capotas. Efectos de llevar demasiado trapo, riesgo de rotura, sobretensiones y estiramiento. Determinación rápida de la necesidad de reducir trapo en función de escora y timón a barlovento. Riesgos en las viradas, escotas con cocas y problemas con las escotas en los winches. Riesgos en las trasluchadas, uso de la trapa de mayor y seguridad en la trasluchada, riesgos de llevar la trapa poco tensa, metida de timón demasiado grande, paso de la escota, riesgos de rotura de pinzote de botavara y de desarbolado, peligro de trasluchar con poca velocidad y viento fuerte, elección de la virada frente a la trasluchada en vientos duros. Golpes con la botavara, necesidad de mantener a los tripulantes por debajo de la altura de la botavara y libres del paso de la escota de mayor. Peligros de navegar con mares de popa con poco trapo. Peligro en los planeos. Peligros de la navegación con spinnaker, irse de arribada e irse de orzada. Uso del arnés y de las líneas de vida, su mantenimiento, revisión y trincaje. Importancia del uso de líneas de vida y arneses en maniobras de proa, nocturnas y con mal tiempo. Precauciones en caso de mal tiempo. Navegación en solitario: precauciones. Importancia de la protección contra el frío. Efectos en la vista de la reflexión de la luz solar en las velas. La insolación y la deshidratación. Función y colocación del reflector de radar. Navegación nocturna: precauciones, luz de compás, linternas e iluminación de la vela como método para ser visto. El uso de la mayor navegando a motor como ayuda para mantener el rumbo. Las defensas en cubierta y sus riesgos. Precauciones en una maniobra con helicóptero: generalidades, aproado de la embarcación, riesgos para el rescatador con el mástil, izado desde cubierta y desde al agua.

6. Evaluación de las prácticas.

El instructor deberá evaluar la capacidad del alumno, de acuerdo a los siguientes puntos. Pudiendo no firmar el certificado de prácticas correspondiente si no se cumple cualquiera de ellos:

- **Puntualidad y asistencia a las prácticas.** No se permite un nivel de asistencia inferior al 95%.
- **Aceptación de las normas de la escuela náutica de recreo.** El alumno deberá aceptar las normas de la escuela para la impartición de las prácticas.
- **Participación activa.** El alumno deberá participar activamente durante la totalidad de las prácticas, siendo receptivo a la formación

7. Comunicación a la administración competente y certificación.

Una vez realizadas las practicas, la escuela náutica de recreo comunicará a la administración competente la realización de las mismas.

De acuerdo con el artículo 16.10, las escuelas deberán llevar un registro en el que se hará constar para cada embarcación las navegaciones realizadas y por cada aspirante las prácticas y cursos de formación realizados en relación con el título y/o atribuciones que se pretenda obtener, el lugar o

lugares, fechas y horas detalladas de realización de dichas prácticas y cursos, y copia de la certificación que corresponda emitir a la escuela en su caso. Al registro, en relación con cada práctica y curso de formación, deberá incorporarse el nombre, apellidos, DNI y la firma del director de la escuela, el instructor correspondiente y el alumno.

Cuando las prácticas se certifiquen en una Comunidad Autónoma con competencias transferidas en náutica de recreo y deban presentarse ante otra Comunidad Autónoma también con competencias transferidas o ante la Dirección General de la Marina Mercante para la expedición del título correspondiente, los certificados de prácticas llevarán el visado de la Comunidad Autónoma en la que se realizaron.

Cuando las prácticas se certifiquen dentro del ámbito de competencias de la Dirección General de la Marina Mercante y deban presentarse ante una Comunidad Autónoma con competencias transferidas en náutica de recreo, para la expedición del título correspondiente, los certificados de prácticas llevarán el visado de la Dirección General de la Marina Mercante.

Tanto el visado de las Comunidades Autónomas con competencias transferidas en náutica de recreo como el de la Dirección General de la Marina Mercante, no eximen al instructor de las prácticas o al director de la escuela náutica de recreo de su responsabilidad en la correcta impartición y certificación de las mismas, o de la imposición de las medidas reguladas por la legislación vigente en caso de detectarse algún tipo de incumplimiento o irregularidad en la impartición o certificación de las prácticas. Siendo dicho visado una mera confirmación de que el instructor y la escuela náutica de recreo están reconocidos de acuerdo a la legislación vigente, para la impartición y certificación de las prácticas de cara a su aceptación por otra Comunidad Autónoma o la Dirección General de la Marina Mercante.

Las prácticas realizadas en cualquier Comunidad Autónoma serán aceptadas en el resto de Comunidades.

A continuación se determina el modelo para la certificación de las prácticas utilizado por la Dirección General de la Marina Mercante. La Comunidad Autónoma que haya asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y no utilice dicho modelo, publicará el que al efecto establezca; además lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante y a las otras Comunidades Autónomas, para su conocimiento y efectos correspondientes.

CERTIFICADO DE PRÁCTICAS REGLAMENTARIAS DE NAVEGACIÓN A VELA

D/D^a ⁽¹⁾: _____ ,
con DNI / NIE / pasaporte ⁽²⁾: _____ ,
en posesión del título de ⁽³⁾: _____ ,
en calidad de instructor de la academia ⁽⁴⁾: _____ ,
declaro bajo mi responsabilidad que D/D^a ⁽⁵⁾: _____ ,
con DNI / NIE / pasaporte ⁽⁶⁾: _____ ,
ha realizado y superado con éxito las prácticas reglamentarias de NAVEGACIÓN A VELA de acuerdo a los requisitos
y exigencias contenidos en la Orden (*).
Las prácticas para la obtención de la habilitación a vela, se realizaron en la embarcación ⁽⁷⁾:
_____ de matrícula ⁽⁸⁾: _____ ,
el ⁽⁹⁾: _____ en el puerto de ⁽¹⁰⁾: _____ .

Y para que conste y a petición del interesado, expido el presente certificado, copia fiel de lo que figura en el registro
que a tal efecto se dispone.

En _____, a _____ de _____ de _____

Firmado:

Firmado:

El Instructor (nombre y apellidos):

El Director (nombre y apellidos):

NIF: _____

NIF: _____

Firmado:

Espacio para la administración competente.

El Interesado (nombre y apellidos):

NIF: _____

- (1). Nombre y apellidos del instructor de prácticas.
- (2). DNI / NIE / pasaporte del instructor de prácticas.
- (3). Título por el cual, puede impartir las prácticas de navegación a vela.
- (4). Nombre de la academia de prácticas.
- (5). Nombre y apellidos de la persona que ha recibido las prácticas.
- (6). DNI / NIE / pasaporte del alumno.
- (7). Nombre de la embarcación de prácticas.
- (8). Matrícula de la embarcación de prácticas.
- (9). Fecha/s de realización de las prácticas.
- (10). Puerto en el que se realizaron o bien el de salida si se trata de prácticas en régimen de travesía.
- (*). Nombre de la orden FOM según su publicación.

