



FEDERACIÓN AÉREA MADRILEÑA

C/ Arroyo del Olivar, 49 – 28018 Madrid ESPAÑA NIF: G-78918901

Tel.: 91 477 30 95 Fax: 91 478 51 68 Web: www.aereamadrid.com

INFORMACIÓN EXAMEN PILOTO BIPLAZA DEPORTIVO N6

EXAMEN TEÓRICO

El examen para obtener el título de Piloto Biplaza Deportivo N6 se basa en las competencias a desarrollar hasta dicho nivel, del N1 al N6, descritas en el Anexo I del Reglamento de Titulaciones de Parapente FAM – Recomendaciones de Instrucción y Seguridad.

- Hay 1 hora para contestar 52 preguntas.
- Las preguntas se clasificarán en las siguientes categorías: Factor humano, Aeronave y Equipamiento, Aerodinámica, Meteorología, Normativa Aérea, Seguridad y Pilotaje.
- Cada pregunta vale 1 punto y para aprobar necesitas acertar el 75% del examen (39 preguntas).
- Las preguntas no restan puntos.
- Al finalizar el examen y con antelación al examen práctico te comunicaremos si has sido apto o no apto y recibirás un correo con tu calificación.

La mayoría de los contenidos se pueden encontrar en los libros especializados de parapente, publicaciones y normativa específica de aeronaves asimiladas, espacios aéreos, reglamentos federativos y otras normas. Si bien podrá haber preguntas basadas en la lógica y el sentido común para evaluar la capacidad de decisión de los pilotos.

EXAMEN PRÁCTICO - MANIOBRAS

En el examen práctico el piloto ha de demostrar su nivel de pilotaje y autonomía haciendo dos vuelos en una zona de vuelo habitual de vuelos biplaza. El pasajero deberá ser otro piloto con licencia y seguro. Estos vuelos serán supervisados por los examinadores, uno en el despegue y el otro en el aterrizaje, que los puntuarán según los criterios expuestos a continuación:

Preparación: El piloto ha de ser autónomo en preparar, chequear el equipo y elegir el lugar de despegue conforme a las condiciones: viento, pendiente, otros parapentes, etc. Ha de preparar al pasajero, realizar el briefing, preparar equipo, enganchar al pasajero, chequeo doble y realizar un recordatorio final al pasajero.

Despegue: El piloto ha de ser autónomo. Ha de controlar las tres fases del despegue y ha de saber adecuar su técnica a las condiciones del terreno (orientación y velocidad del viento, pendiente y longitud del terreno para despegar). Han de salir con la técnica adecuada a las condiciones del entorno.

Vuelo 1 de maniobrabilidad y precisión

Maniobra 1 - 2 giros, uno hacia cada lado, encadenados:

El piloto ha de hacer 2 giros de 360° encadenados en sentido contrario y en menos de 30", controlando los movimientos pendulares que se deriven. Se valora el tiempo, control en la ejecución de giros, así como la capacidad de recuperar una trayectoria prefijada después de hacer dos giros de 360° consecutivos. El tiempo se para cuando el parapente queda estable, sin ningún balanceo.

Maniobra 2 - aumento de la tasa de caída:

El piloto ha de hacer una maniobra de orejas para aumentar su tasa de caída de forma apreciable.

Vuelo 2 de maniobrabilidad y precisión –

Maniobra 3 - 2 giros centrífugados seguidos:

El piloto ha de hacer 2 giros de 360° en menos de 25", controlando los movimientos pendulares que se deriven. Se valora el tiempo, control en la ejecución de giros, así como la capacidad de recuperar una trayectoria prefijada después de hacer dos giros de 360° consecutivos. El tiempo se para cuando el parapente queda estable, sin ningún balanceo.

Vuelo 2 de pilotaje y control – delfines y control de cabeceo:

El alumno ha de demostrar un control del cabeceo siendo capaz de provocar cabeceos (delfines) de un mínimo de 45° de inclinación con un máximo de 4 acciones de pilotaje y parar correctamente una abatida (entre 30° y 60°).

Aproximación: considerada como el intervalo de vuelo que va desde que el alumno acaba la maniobra hasta que se encuentra a unos diez metros de altura, es decir, unos cinco segundos antes de aterrizar. Ha de perder altura para entrar a aterrizar lo más cerca posible de un punto establecido previamente. Se recomienda el método de giros en 8 o en S.

Aterrizaje: Ha de ser dentro del campo de aterrizaje establecido. Ha de ser de cara al viento si este es superior a los 5 km/h y regular. Se ha de tocar el suelo únicamente con los pies, ni el piloto ni el pasajero pueden tocar tierra con una parte del cuerpo diferente a los piés. Se valorará una larga trayectoria final recta y una frenada adecuada al viento.

Precisión: Se considera un buen aterrizaje un radio de hasta 20m. Se penaliza un aterrizaje más lejos de 20m.

CRITERIOS DE VALORACIÓN

Preparación de equipo y pasajero:

- | | |
|--|-----------------------|
| • Preparar el parapente y el material | APTO / NO APTO |
| • Preparación pasajero (Silla, cierres, casco) | APTO / NO APTO |
| • Briefing al pasajero adaptado a las condiciones | APTO / NO APTO |
| • Preparación del piloto (anclajes silla, vela, casco, paracaídas) | APTO / NO APTO |
| • Chequeo final de puntos vitales (cierres, casco, mosquetones, | |

- | | |
|--|-----------------------|
| frenos y trim), | APTO / NO APTO |
| • Recordatorio final al pasajero dirección carrera | APTO / NO APTO |

Despegue:

- | | |
|--|-----------------------|
| • Fases del despegue correctas: inflado, control, carrera, punto de no retorno, aceleración y trayectoria máxima pendiente | APTO / NO APTO |
| • Más de 3 intentos de despegue fallidos | NO APTO |
| • Plegada en el despegue por error de pilotaje | NO APTO |
| • Si suelta los frenos para sentarse o acomodar al pasajero | NO APTO |
| • Despegue cara a la vela con corbata/nudo/rama | NO APTO |
| • Si accidente, choque o acción peligrosa | NO APTO |
| • Tiempo máximo de despegue 15 minutos | NO APTO |

Vuelo 1 de maniobrabilidad y precisión: Delfines + control de abatida

- | | |
|---|-----------------------|
| • Abatida entre 45° y 60° con 4 movimientos | APTO / NO APTO |
| • Parada incorrecta de la abatida | NO APTO |
| • Abatida de más de 45° con 3/4 movimientos o parada de abatida incorrecta; (Abatida de menos de 45° con 4 movimientos, 12h, tarde, poco freno) -1 o parada de abatida incorrecta (vela detrás, plegada, pérdida) | NO APTO |

Vuelo 1 de maniobrabilidad y precisión: 2 giros de 360° al mismo lado - tiempo

- | | |
|------------------------|----------------|
| • Más de 25" | NO APTO |
| • No hacer la maniobra | NO APTO |

Vuelo 2 de maniobrabilidad y precisión: 2 giros hacia cada lado encadenados

- | | |
|---|----------------|
| • Más de 30" | NO APTO |
| • No encadenar los giros de la maniobra | NO APTO |
| • No hacer la maniobra | NO APTO |

Vuelo 2 Maniobra de orejas (aumento de tasa de caída)

- | | |
|---|-----------------------|
| • aumento apreciable de T. de C. / poco aumento de T. de C. | APTO / NO APTO |
| • No hacer la maniobra | NO APTO |

Aproximación

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| • Estructurada en 8, L o U | APTO / NO APTO |
|----------------------------|-----------------------|

- Desestructurada / caótica **APTO / NO APTO**
- Peligrosa (pasar bajo por encima de obstáculos no aterrizables) **NO APTO**
- Si hace giros bruscos innecesarios a poca altura (<20 m) **NO APTO**
- Acciones peligrosas (viento en cola, giros con mucho alabeo...) **NO APTO**

Aterrizaje

- No incorporarse antes de aterrizar (pasajero y piloto) **NO APTO**
- Frenada (simétrica, en el momento y con la intensidad adecuadas) **APTO / NO APTO**
- Maniobra peligrosa (pasar bajo sobre obstáculos, mal tráfico) **APTO / NO APTO**
- Si hace giros bruscos a poca altura del suelo, < 20m **NO APTO**
- Si crash: tocan el suelo con algo que no sean los pies y/o
violentamente, accidente/choque **NO APTO**
- Aterrizaje peligroso (viento en cola, con giro, abatida,...) **NO APTO**

Precisión (5 puntos)

- Correcta. Aterrizaje en un máximo de 20 metros de la diana **APTO / NO APTO**