



Convocatoria Oficial a examen de Habilitación Técnica Deportiva de Paramotor de la Federación Aérea Madrileña.

Organizado por la Comisión de Aeronaves Asimiladas FAM

Colaboran Clubes ParamotorMadrid y Denubeanube

Fechas y lugar:

- Examen teórico (online): **07 de mayo de 2026**
 - Horario 19:00 - primeros 20 minutos se explicará el formato del examen. Desde las 19:20 no se podrá entrar.
 - Examen Teórico, será el mismo para todas las modalidades monoplaza.
 - Formato online, necesario ordenador de sobremesa o portátil más teléfono móvil (no es posible utilizar sólo el móvil).
- Examen práctico (presencial): **09 y 10 de mayo de 2026**
 - Horario: de 9:00 a 14h.
 - Cuatro maniobras en un único vuelo.
 - El aspirante tendrá derecho a un máximo de dos intentos en dos vuelos.

El examen para la obtención del título de piloto de paramotor será realizado por un instructor examinador reconocido por la Comisión de Aeronaves Asimiladas de la FAM y con la ayuda del club deportivo convocante del examen.

ATENCIÓN: La participación en el examen práctico estará condicionada a la superación del examen teórico.

Ubicación:

El examen teórico será online, pudiéndose realizar desde cualquier ordenador.

El examen práctico se hará en el Campo de vuelo ParamotorMadrid, Camino del Carrizal S/N, Valdemorillo, Madrid

<https://maps.app.goo.gl/Eyb2BsrrvpNuDUx6A>

Requisitos:

Los pilotos pendientes de regularización para convalidar la Habilitación Técnica Deportiva (HTD) deberán cumplir:

Requisitos del piloto:

- Estar federado en la FAM
- Certificación de la finalización curso de paramotor en una escuela asociada a una federación aérea nacional.
- 15 horas de vuelo adicionales a las del curso de paramotor
- Experiencia en vuelo en paramotor mínima de 1 año.
- Ser mayor de edad o consentimiento paterno por escrito.

Requisitos del material:

- Parapente homologado DGCA o EN, sin daños ni reparaciones de fortuna con menos de 10 años o en caso de tener más de 10 años, presentar test de calado y porosidad con fecha no superior a 6 meses.
- Arnés sin signos de desgaste, roturas o reparaciones de fortuna que comprometan su integridad o correcto funcionamiento
- Paramotor en perfecto estado (hélice, motor, mangueras, chasis, piezas plásticas/goma)
 - Hélice en perfecto estado o signos leves de uso y desgaste, sin fisuras o partes faltantes de más de 5 milímetros.
 - Motor con ralentí estable, sin pérdidas, sin partes flojas o faltantes, su aceleración y rpm máximas deben alcanzarse con normalidad
 - Mangueras de combustible sin endurecimiento o agrietamiento
 - Chasis sin fisuras o dobleces que afecten a la integridad o seguridad del piloto
 - Piezas plásticas y de goma sin endurecimiento, o agrietamiento
- Casco con protección auditiva y comunicación homologado.
- Radio VHF. Frecuencia de examen 146.250.

ATENCIÓN: Todo el material será revisado y validado para la ejecución del examen por el examinador. Si el examinador valora que el material no es apto para realizar el examen con seguridad, el aspirante no podrá realizar las pruebas prácticas considerándose NO APTO.

Inscripciones

- A través de la web de la FAM: <https://www.aereamadrid.es/inscripcion-examenes/>
- Fecha límite: 05 de mayo de 2026.
- Convocatoria por orden de preinscripción y número de plazas
- Bases publicadas en web, enviadas a clubes y preinscritos
- Los pilotos que deseen aspirar a varias habilitaciones el mismo día deberán abonar una única tasa de examen teórico y las correspondientes al número de exámenes prácticos que desee realizar (PF1, PL1, PF2 y PL2).

Pago y confirmación de inscripción:

- Las tasas para el examen de Piloto paramotor de cualquier modalidad son:
 - Examen teórico, 10€
 - Examen práctico, 40€
- Deberá abonarse por transferencia bancaria a la Federación Aérea Madrileña. IBAN: ES69 2100 2544 5813 0015 4390

Periodo de alegaciones y revisión de examen:

El alumno, la escuela de vuelo donde haya recibido la última formación o el club al cual pertenece el alumno, podrán hacer alegaciones o solicitar una revisión de examen en caso de suspender y no estar de acuerdo con el resultado o la evaluación.

Las alegaciones deberán presentarse por escrito en un plazo máximo de 7 días después de la fecha del examen solicitando la revisión de examen. Al escrito deberá acompañar el ingreso de la cuota de examen, 50,00 €, en concepto de fianza en la cuenta corriente de la Federación Aérea Madrileña.

Este importe le será reembolsado en caso de resultar aceptada la reclamación y obtener un resultado positivo en la revisión. En caso negativo, no se devolverá el dinero.

La revisión del examen la hará otro examinador diferente de los que hayan participado en el examen, elegido por la Federación Aérea Madrileña.

El plazo para dar respuesta a las alegaciones es de 15 días a partir de la recepción del escrito en la Federación Aérea Madrileña.

Consultas y preguntas acerca de la convocatoria:

- Alejandro Blanco Aoiz, Club ParamotorMadrid.
 - Tel: 637 490 379
 - Email: paramotormadrid@gmail.com

Pruebas a superar para la HTD de piloto de paramotor monoplaza a pié y con ruedas. (pf1 y pl1)

1. Prueba Teórica.

Hay 1 hora para contestar 50 preguntas. Constará de 5 categorías: Aerodinámica, Espacios Aéreos, Material y Equipo, Meteorología y Pilotaje.

El aprobado requiere el 75% de aciertos (38 preguntas acertadas) y las preguntas no restarán puntos. Al finalizar el examen, le mostraremos si ha sido apto o no apto y recibirá un correo con su calificación. **Temario:**

- Legislación.
- Espacios aéreos.
- Técnica de vuelo avanzada.
- Meteorología aplicada al paramotor.
- Conceptos básicos de mecánica.
- Radiocomunicaciones.
- Seguridad.

2. Prueba Práctica.

- Aptitudes de seguridad pasiva y activa

- Despegue y aterrizaje
- Habilidad y manejabilidad
- Maniobras de seguridad

Examen de maniobras.

En el examen práctico el alumno ha de demostrar su nivel de pilotaje y autonomía haciendo dos vuelos en una zona de vuelo. Estos vuelos serán supervisados por el examinador, que puntuará según los criterios establecidos expuestos a continuación:

Despegue: el alumno ha de ser autónomo. Ha de controlar las tres fases del despegue (inflado, control y aceleración) y ha de saber adecuar su técnica a las condiciones del terreno (orientación y velocidad del viento, pendiente y longitud del terreno para despegar), despegando con la técnica adecuada a las condiciones del entorno y con seguridad.

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. Método de aproximación; de giros en 8, en S o en U.

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 o con las ruedas en caso de trikes. Se valorará una larga trayectoria final recta y una frenada adecuada al viento.

Precisión: Se considera un buen aterrizaje un radio de hasta 40m. Se penaliza un aterrizaje más lejos de 40m.

ATENCIÓN: De no cumplir estos criterios el vuelo examinado se considerará NO APTA.

Prueba 1 de maniobrabilidad y precisión

Maniobra 1 - Giros encadenados:

El alumno ha de hacer varios giros encadenados en modo slalom evitando unos conos situados en el suelo, con una altura segura controlando los movimientos pendulares que se deriven.

Se valora el control en la ejecución de giros, así como la capacidad de recuperar una trayectoria prefijada después de hacer varios giros consecutivos.

El control del balanceo será el fin a evaluar en esta prueba.

Maniobra 2 - aumento de la tasa de caída:

El alumno ha de realizar una maniobra que aumente la tasa de caída de su parapente.

Como opciones de maniobra se podrá realizar Orejas con acelerador o barrena.

Se valora la obtención de una tasa de caída superior al planeo normal del parapente.

Maniobra 3 - Giros de 360° consecutivos en menos de 30 segundos:

El alumno ha de hacer 3 giros de 360° 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 los giros de 360° consecutivos. El tiempo se para cuando el parapente queda estable, sin ningún balanceo en la dirección prefijada.

Maniobra 4 - 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°).

Valoración y puntuación de las maniobras:

Despegue: (6 puntos)

- Más de 3 intentos en el entorno NO APTO
- Plegada en el entorno por error de pilotaje NO APTO
- Despegue cara a la vela con corbata/nudo/rama NO APTO
- Despegue de frente al viento con corbata NO APTO / con nudo/rama -1
- preparar vela +1 / -1
- anclaje piloto-silla-vela y revisión final +1 / -1
- Si no lleva el casco puesto NO APTO
- Si queda alguna cinta de la silla sin cerrar NO APTO
- inflado +1 / 0
- control +1 / 0
- aceleración +1 / 0
- Si accidente/choque NO APTO
- Si suelta los frenos cerca del suelo tras el despegue para sentarse bien NO APTO
- Intentar sentarse bien sin soltar los frenos (pérdida o negativo) NO APTO

1.- Giros hacia cada lado encadenados - control y manejo del parapente (4 puntos)

- Control de todos los giros y salida en la misma dirección +4
- Control de todos los giros y salida en cambio de rumbo menor a 45° +2
- Control de la mayoría de los giros y salida controlada con cambio de rumbo menor a 45° +2
- No encadenar los giros de la maniobra NO APTO.
- Terminar la maniobra con un cambio de rumbo mayor a 45° NO APTO.

- No hacer la

maniobra NO APTO 2.-

Aumento de tasa de caída (3

puntos)

- Orejas y acelerador con aumento apreciable de T. de C. +2.
- Finalización de la maniobra de orejas con menos de 45° de variación del rumbo +1
- Barrena con salida controlada +3
- No hacer la maniobra NO APTO

3.- Giros de 360° al mismo lado en menos de 30" - tiempo (4 puntos)

- Menos de 30" +4
- 30"-40" +2
- Más de 40" NO APTO

- No hacer la

maniobra NO APTO 4.- Delfines

+ control de abatida (3 puntos)

- Abatida de más de 45° con 3 movimientos y parada de abatida correcta +3
- Abatida de más de 45° con 4 movimientos y parada de abatida correcta +2
- 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

Aproximación (5 puntos)

- Estructurada en S, 8, L o U +5

- Desestructurada / caótica -1

- Peligrosa (pasar bajo por encima de obstáculos no aterrizables) NO APTO
- Si hace giros bruscos innecesarios a poca altura (<20 m) -3
- Si hay un viento superior a 5-10 km/h y se pone: o viento en cola a poca altura (<20 m), perdiendo el campo de vista -3

Aterrizaje (3 puntos)

- Incorporarse antes de aterrizar +1 / -1
- Frenada (simétrica, en el momento y con la intensidad adecuadas) +2 / 0
- Si aterriza viento en cola con un viento regular superior a 5-10 km/h NO APTO
- Si toca el suelo con algo que no sean los pies/ruedas y/o violentamente (accidente/choque) NO APTO

- Aterrizaje con

giro NO APTO Precisión (5

puntos)

- Correcta. Aterrizaje < 10 metros de la diana +5
- Correcta. Aterrizaje entre 10 y 40 metros de la diana +2
- Aterrizaje > 40 metros de la diana 0
- Fuera del campo NO APTO

Pruebas a superar para la HTD de piloto de paramotor biplaza a pié y con ruedas. (PF2 y PL2)

Dado que para presentarse a este examen, es requisito previo tener el título de piloto paramotor monoplaza, solo se requerirá realizar las siguientes pruebas prácticas.

El piloto debe acreditar 2 años como piloto monoplaza y al menos 25 vuelos o 25 horas de vuelo biplaza mediante cartilla.

Será evaluado en un máximo de dos

vuelos en: o Aptitudes de seguridad

pasiva y activa.

Manejo y preparación del motor y

la vela. +5 o Adoctrinamiento al

pasajero.

Colocación, introducción y relajación del

pasajero. +5 o Despegue y aterrizaje.

Inflado, control y aceleración al despegue. +5

Aproximación, toma y precisión en el aterrizaje +5

o Habilidad y manejabilidad.

DOS giros consecutivos con diferente dirección, enlazados y con salida controlada manteniendo rumbo y altura en un máximo de 20 segundos. +5

Vuelo rasante con altura controlada a 2m sobre la pista de aterrizaje. +5

o Maniobras de seguridad.

- Descenso rápido.
 - Barrena mantenida 5 giros de 360° en menos de 20 segundos +5

ATENCIÓN: La no ejecución correcta de alguna de estas maniobras supondrá la NO SUPERACIÓN del examen.