



FEDERACIÓN ARAGONESA
DEPORTES AÉREOS

COMISIÓN TÉCNICA
PARAMOTOR

NORMATIVA GENERAL
PARAMOTOR

Zaragoza 30 de Septiembre de 2010



1. PRINCIPIOS RECTORES.

2. GENERALIDADES.

- 2.1. Especialidad Deportiva Base.
- 2.2. Definición de Paramotor.
- 2.3. Historia.
- 2.4. Objetivo del Reglamento General de Paramotor.
- 2.5. Ámbito de aplicación.
- 2.6. Normativas de referencia.

3. COMISIÓN TÉCNICA.

- 3.1. Composición.

4. ESQUEMA DE LA ESPECIALIDAD DEPORTIVA.

- 4.1. Despegue a Pie (PF1 y PF2).
- 4.2. Despegue Mecánico (PL1 Y PL2).

5. TITULACIONES.

5.1. DISPOSICIONES GENERALES.

- 5.1.1. Título.
- 5.1.2. Habilitación.
- 5.1.3. Hoja o Ficha de Progresión.
- 5.1.4. Libro de Registro de Vuelos.

5.2. ESTAMENTO DE DEPORTISTAS.

- 5.2.1. Certificado “Alumno Piloto”.
- 5.2.2. Certificado “Piloto en Prácticas”.
- 5.2.3. Titulación “Piloto” (PF1 y PL1).
- 5.2.4. Habilitación “Biplaza” (PF2 y PL2).

5.3. ESTAMENTOS DE TÉCNICOS.

- 5.3.1. Titulación “Monitor”.
- 5.3.2. Titulación “Instructor”.
- 5.3.3. Habilitación “Biplaza”.
- 5.3.4. Titulación “Examinador”.



6. ENSEÑANZA.

- 6.1. Escuela Reconocida.
- 6.2. Director de Escuela.
- 6.3. Cursos de Paramotor.
- 6.4. Plan de Estudios.

7. NORMAS Y RECOMENDACIONES.

- 7.1. Normas de Tráfico para el Vuelo en Paramotor.
- 7.2. Prohibiciones de vuelo en Paramotor.
- 7.3. Recomendaciones de vuelo.
- 7.4. Equipamiento Obligatorio en Vuelo.
- 7.5. Equipamiento Recomendado en Vuelo.

8. RÉGIMEN DISCIPLINARIO.

- 8.1. Regulación.

9. DISPOSICIONES ADICIONALES, TRANSITORIAS Y FINAL.

- 9.1. Disposiciones adicionales.
- 9.2. Disposiciones transitorias.
- 9.3. Disposición final.

10. ANEXOS.

- 10.1 Anexo 1: Examen de Piloto (PF1 y PL1).
- 10.2 Anexo 2: Examen de la habilitación de Piloto Biplaza.



1. PRINCIPIOS RECTORES.

Los principios rectores en los que se basa el presente Reglamento son los siguientes:

- El fomento de la práctica del vuelo en paramotor, difundiendo su imagen de deporte accesible a toda la sociedad y como vía de acercamiento a otras modalidades aéreas.
- La promoción del paramotor entre la juventud, como instrumento en la formación de los valores de la persona, y para el conocimiento, puesta en valor y cuidado del medio natural en el que se desarrolla su práctica.
- La coordinación de las actividades relacionadas con esta especialidad deportiva, promovidas por la Comisión Técnica de Paramotor (CTPRM), los Clubes o Secciones de Paramotor y sus Escuelas respectivas.

2. DISPOSICIONES GENERALES.

2.1. Especialidad Deportiva Base.

La Especialidad Deportiva Base de este Deporte se denomina Paramotor, y se establecen las siglas “PRM” para referenciarla de manera abreviada.

2.2. Definición de Paramotor.

El Paramotor (parapente motorizado) es un aerodino con motorización auxiliar, dotado de un ala denominada parapente, que no contiene elementos rígidos en su estructura, cuyo mando se realiza mediante control aerodinámico. Puede llevar uno (monoplaza) o dos tripulantes (biplaza), no necesita de instalaciones aeronáuticas para su despegue o aterrizaje, para lo que puede utilizar como tren principal el esfuerzo físico de las piernas de sus tripulantes (Despegue a Pie), o asistirse de la ayuda de un dispositivo mecánico que lo sustituya (Despegue Mecánico).

2.3. Historia.

El Paramotor es un planeador sin estructura rígida primaria, que puede despegar y aterrizar mediante sistemas a pie o mecánico, ayudado por un motor propulsor auxiliar, que le permite despegar aprovechando el empuje de su hélice, desde un terreno llano con una trayectoria ascendente.

La necesidad de volar en parapente sin tener que utilizar de forma obligatoria el despegue de ladera o el remonte por torno, desarrolló la propulsión auxiliar (motor) del parapente, que proporcionaba la posibilidad de volar utilizando los mismos parapentes en zonas distintas a las habituales, aumentando los tiempos de vuelo y las distancias recorridas, sin tener que estar relacionadas con las condiciones meteorológicas o a la tecnificación del piloto en vuelo libre. Esta autonomía para despegar en llano juega a favor de esta nueva forma de volar, circunstancia que atrae a muchos pilotos de parapente que comienzan a sacarse la habilitación “con motor” en la especialidad de parapente.



2.4. Objetivo del Reglamento General de Paramotor.

Este reglamento tiene como objetivo la regulación de:

- La organización administrativa.
- Las titulaciones.
- La enseñanza.

2.5. Ámbito de aplicación.

El ámbito de aplicación es el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón.

2.6. Normativas de referencia.

Los aspectos de tráfico aéreo que no estén regulados por este Reglamento, se regularán de acuerdo al Reglamento de Circulación Aérea y demás normativa aplicable.

3. COMISIÓN TÉCNICA DE PARAMOTOR.

Corresponde a la Comisión Técnica de Paramotor “CTPRM”, la dirección, promoción y control de las actividades de esta especialidad deportiva.

3.1 Composición.

3.1.1 El presidente.

Es elegido y revocado por el presidente de la Federación Aragonesa de Deportes Aéreos.

3.1.1.2 Funciones:

- Organiza la estructura de la CTPRM.
- Elabora el Programa anual de actividades de la especialidad.
- Gestiona el presupuesto de la especialidad de acuerdo con la política general emanada de la FADA, proponiendo las adquisiciones y contrataciones necesarias para el desarrollo de las actividades.
- Propone a la Asamblea General de la FADA las Normas y Reglamentos de la especialidad deportiva de paramotor, así como sus modificaciones y resuelve las posibles dudas de interpretación.

3.1.1.3 Requisitos:

- Titulo de Técnico Deportivo ó acreditación equivalente de PARAMOTOR.



4. ESQUEMA DE LA ESPECIALIDAD.

- “Paramotor” (PRM)
 - Despegue a Pie (PF1)
Habilitaciones:
 - Biplaza (PF2)
 - Despegue Mecánico (PL1)
Habilitaciones:
 - Biplaza (PL2)

Se entiende por Habilitación aquella autorización federativa cuyo desempeño precisa necesariamente de una titulación deportiva que la soporte, PF1 ó PL1.

4.1. Despegue a Pie (PF1).

Se denomina “Despegue a Pie” a la especialidad deportiva de paramotor que utiliza como tren principal para los despegues y aterrizajes el esfuerzo físico de las piernas de su tripulante.

4.1.1. Habilitación Biplaza , Despegue a Pie (PF2)

Cuando el piloto está calificado para llevar un pasajero.

4.2. Despegue Mecánico (PL1).

Se denomina “Despegue Mecánico” a la especialidad deportiva de paramotor que utiliza como tren principal para los despegues y aterrizajes medios mecánicos en sustitución de las piernas del tripulante, (ruedas, patines, deslizadores etc.....)

4.2.1. Habilitación Biplaza, Despegue Mecánico (PL2)

Cuando el piloto está cualificado para llevar un pasajero.



5. TITULACIONES.

5.1. Disposiciones Generales.

5.1.1. Título.

Es el reconocimiento federativo de poseer los conocimientos y habilidades necesarios para realizar la actividad deportiva correspondiente.

5.1.1.1. Concesión de los títulos.

Los Títulos, Habilitaciones y Reconocimientos del estamento de deportistas y Técnicos serán concedidos por la FADA tras la presentación por parte de la CTPRM de los documentos que acrediten la superación de los requisitos recogidos en el presente Reglamento para la obtención de dichas titulaciones.

5.1.1.2. Convalidaciones de títulos.

Las convalidaciones de titulaciones de deportistas y técnicos de otras Comunidades Autónomas o países estarán de acuerdo a los requisitos, reconocimientos y aptitudes que se exigen en esta FADA y descrito en este Reglamento para cada título correspondiente al estamento de deportistas.

5.1.2. Habilitación.

Es el reconocimiento federativo de poseer las habilidades y conocimientos necesarios para realizar una actividad deportiva de manera ampliada. Toda habilitación necesita para su obtención de una titulación deportiva que le dé soporte, ya sea PF1 ó PL1.

5.1.3. Hoja o Ficha de Progresión.

La Hoja o Ficha de Progresión del Alumno es un documento interno de las escuelas que se utiliza para acreditar el paso por las diferentes fases y objetivos del Plan de Estudio del “Curso de Paramotor”.

5.1.4 Libro de Registro de Vuelos.

Es el documento oficial que utilizan los pilotos para registrar los vuelos realizados, una vez obtenido el certificado de “Piloto en Prácticas”.

5.1.4.1. Apertura:

El libro será diligenciado con expresión de la fecha de inicio (apertura), por el Director de la Escuela, una vez obtenido el certificado de “Piloto en Prácticas”. Dicha fecha de apertura, coincidirá con la fecha de concesión del certificado.

La CTPRM podrá realizar la apertura inicial del Libro Oficial de Registro de Vuelos, en aquellos supuestos de titulaciones o certificaciones obtenidas con anterioridad a la entrada en vigor de este reglamento, por convalidaciones, al haber sido obtenidas en otras Federaciones o por la apertura de un nuevo libro por pérdida, deterioro, robo o agotamiento.



5.1.4.2. Registro de los Vuelos:

Los vuelos serán registrados por el propio Piloto, que será el único responsable en el caso de que los datos registrados no coincidan con la realidad.

5.2. Estamento Deportistas.

5.2.1. Certificado “Alumno Piloto”.

5.2.1.1. Definición:

- Se considera “Alumno Piloto” a todo practicante de esta especialidad deportiva durante el periodo de tiempo que transcurre desde la fecha de inicio hasta la finalización del “Curso de Paramotor” en una Escuela Reconocida.

5.2.1.2 Requisitos:

- Ser mayor de edad o mayor de 14 años con autorización de su representante legal.
- No padecer problema físico o psíquico para el desarrollo de la actividad.
- Disponer desde el inicio de su actividad deportiva, de la correspondiente licencia federativa en vigor.
- Inscribirse en una escuela reconocida por la FADA.

5.2.1.3 Derechos y Obligaciones:

- Cumplir y velar por el cumplimiento del presente reglamento.
- Comunicar a su técnico cualquier accidente o incidente de vuelo del que sea testigo.
- Volar en paramotor con parapentes monoplaza con certificación de homologación DUVL-1 o DUVL 1-2 u homologación equivalente, controlado por un Técnico de la Escuela de Paramotor Reconocida en la que esté realizando el curso.
- Ser poseedor del certificado de “Alumno Piloto” que lo expide la escuela en la cual esta realizando el curso.

5.2.1.4. Vigencia:

- El periodo de validez del certificado de “Alumno Piloto” comienza con la comunicación del comienzo del curso a la CTPRM y concluye con la comunicación a la CTPRM de la superación del curso.

5.2.2. Certificación “Piloto en Prácticas”.

5.2.2.1. Definición:

- Es considerado “Piloto en Prácticas” todo aquel “Alumno Piloto” que ha terminado con éxito el “Curso de Paramotor” en una escuela reconocida.
- Es considerado “Piloto en Prácticas” todo aquel “Alumno Piloto” que ha obtenido la certificación por cualquiera de los medios reconocidos por la CTPRM.



5.2.2.2. Requisitos:

- No padecer problema físico o psíquico para el desarrollo de la actividad.
- Haber superado con éxito las pruebas de aptitud de las áreas teórica y práctica del “Curso de Paramotor” impartido por escuela reconocida.
- En el caso de Pilotos con antigüedad reconocida haber superado con éxito las pruebas de aptitud de las áreas teórica y práctica propuestas por la CTPRM.

5.2.2.3. Derechos y Obligaciones:

- Cumplir y velar por el cumplimiento del presente reglamento.
- Comunicar al Presidente de su Club, cualquier accidente o incidente de vuelo del que sea testigo.
- Volar en paramotor con parapentes monoplaza con certificación de homologación DUVL-1 o DUVL 1-2 u homologación equivalente.
- Anotar en el Libro de Registros de Vuelos los vuelos realizados de la especialidad y tipo de despegue que posea.

5.2.2.4. Vigencia:

- El periodo de validez de la titulación de “Piloto en Prácticas” es indefinido, quedando automáticamente sin vigencia a todos los efectos, en el momento que deje de estar en vigor la licencia federativa.
- Aun que no es obligatorio, se recomienda al Piloto en Prácticas la presentación al examen de Piloto de Paramotor en cualquiera de las especialidades en un tiempo no superior a 2 años desde la certificación como Piloto en Prácticas.

5.2.2.5. Inhabilitación:

- Por expediente sancionador, previo informe de la CTPRM.

5.2.3. Titulación “Piloto Paramotor” (PF1 y PL1).

5.2.3.1. Requisitos:

- Estar en posesión del certificado de “Piloto en Prácticas” de la especialidad deportiva a la que aspira, dicho certificado lo expide una escuela reconocida por FADA.
- Tener registrados en el Libro Oficial de Registro de Vuelos en Paramotor un mínimo de 50 vuelos y 25 horas de vuelo, de la especialidad deportiva y tipo de despegue a la que aspira, certificados por un Instructor reconocido por la FADA.
- Superar con éxito las fases teórica y práctica del examen correspondiente a esta titulación, el temario está recogido en Anexo 1.

5.2.3.2. Derechos y Obligaciones:

- Puede participar en competiciones de carácter autonómico, de la especialidad y homologaciones deportivas que ostente y en aquellas de carácter ínter autonómico, nacional o internacional cuyo reglamento se lo permita.
- Cumplir y velar por el cumplimiento del presente reglamento.
- Comunicar al Presidente de su club, cualquier accidente o incidente de vuelo del que sea testigo.



5.2.3.3 Vigencia:

- El periodo de validez de la titulación de “Piloto” es indefinido, quedando automáticamente sin vigencia a todos los efectos, en el momento que deje de estar en vigor la licencia federativa.

5.2.3.4 Inhabilitación:

- Por expediente sancionador, previo informe de la CTPRM.

5.2.4. Habilitación “Biplaza”.

5.2.4.1. Requisitos:

- Poseer el Título de Piloto de Paramotor con una antigüedad mínima de dos años y 100 horas de vuelo.
- Tener un Certificado de aptitud para realizar examen de piloto biplaza, dicho certificado lo expide una escuela reconocida por FADA.
- Haber realizado un mínimo de 15 vuelos en biplaza, incluyendo los realizados durante la formación, debidamente recogidos en el Libro de Vuelos (especificados como vuelos de biplaza en el libro) y certificados por Instructor.
- Superar el examen federativo correspondiente a esta habilitación. (El contenido del examen se recoge en el Anexo 2).

5.2.4.2. Derechos y Obligaciones:

- Pilotar bajo su responsabilidad paramotores biplazas, del tipo de despegues que de la habilitación que ostente.
- Participar en aquellas competiciones oficiales cuya reglamentación se lo permita.
- Realizar vuelos pedagógicos en una Escuela de Paramotor del tipo de despegue de la habilitación biplaza que posea PF2 ó PL2.
- Realizar vuelos recreativos con el tipo de habilitación Biplaza que posea PF2 ó PL2.

5.2.4.3. Vigencia:

- El periodo de validez de la “Habilitación Biplaza” es indefinida, quedando automáticamente sin vigencia a todos los efectos, en el momento que deje de estar en vigor la Licencia Federativa.

5.2.4.4. Inhabilitación:

- Por expediente sancionador, previo informe de la CTPRM.



5.3. ESTAMENTOS DE TÉCNICOS.

5.3.1. Titulación “Monitor”.

- El Monitor de Paramotor realiza funciones de iniciación y enseñanza elemental en una escuela de Paramotor, bajo la supervisión del instructor responsable de dicha escuela.

5.3.1.1. Requisitos:

- Tener dieciocho años cumplidos.
- Estar en posesión del Título de Piloto de Paramotor.
- Haber realizado un Curso de Monitor federativo de Paramotor, organizado por FADA o alguna de las Federaciones autonómicas integradas y habiendo superado el correspondiente examen.
- El temario mínimo del bloque específico se desarrolla en el anexo 3.
- La carga lectiva del curso de Monitor federativo no será inferior a las 80 horas.

5.3.1.2 Expedición.

- Tras el cumplimiento de todos los requisitos anteriores FADA remitirá al Monitor su título con un Libro de Prácticas de monitor.
- En el Libro de Prácticas del monitor el Instructor-Director de la escuela detallará el número de horas de práctica, las fechas en que se realizan y el nombre y número de licencia de los alumnos a su cargo.

5.3.2 Título de “Instructor de Paramotor”.

- El Instructor es el responsable de la enseñanza en una Escuela de vuelo en Paramotor.

5.3.2.1 Requisitos.

- Estar en posesión del título de Monitor de Paramotor.
- Haber realizado prácticas como monitor por un periodo de 200 horas en una escuela reconocida, participando en la enseñanza de al menos 25 pilotos. Dichas practicas deberán ser certificadas por el instructor responsable de la escuela en el Libro de Prácticas del Monitor, indicando los nombres y número de licencia de los alumnos en cuya enseñanza haya participado.
- Haber asistido a un Curso de Instructor organizado por FADA o por alguna de las federaciones territoriales integradas.
- El Curso de instructor tendrá una duración mínima de 100 horas lectivas de enseñanza teórico prácticas.
- Haber superado el examen correspondiente al Título de Instructor.
- El contenido teórico de la parte específica de Paramotor del Curso de Instructor se desarrolla en el anexo 4.



5.3.2.2 Facultades.

- Crear una escuela de vuelo, dirigirla y enseñar el vuelo en Paramotor en una escuela reconocida por la FADA.
- Emitir certificados de Piloto en prácticas.
- Certificar vuelos a alumnos y pilotos en su Libro de vuelos.
- Certificar las horas de práctica de los monitores en práctica en su escuela.

5.3.2.3 Obligaciones.

- Cumplir y procurar por el cumplimiento del presente reglamento.
- Comunicar a los responsables de la Comisión Técnica de Paramotor cualquier accidente o incidente de vuelo producido en su escuela o en su zona de vuelo habitual mediante parte de accidente.

5.3.2.4 Validez.

- La validez de esta titulación es indefinida, pero ante cambios significativos en la teórica y práctica de esta especialidad se podrá exigir por parte de la Federación asistencia y superación de un curso de reciclaje.

5.3.2.5 Inhabilitación.

- Por voluntad propia.
- Por expediente sancionador, previo informe de la Comisión Técnica de Paramotor, por incumplimiento de los planes de enseñanza y de las normas de reconocimiento de las escuelas de Paramotor que supongan un grave peligro para la seguridad de los alumnos.

5.3.3 Habilitación al título de Instructor “Biplaza”.

5.3.3.1. Requisitos.

- Estar en posesión del título en vigor de Piloto de Paramotor habilitado para Biplaza.
- Estar en posesión del título de Instructor de Paramotor.
- Haber realizado al menos 400 vuelos en Paramotor biplaza, debidamente acreditados en el libro de vuelos de piloto biplaza por el pasajero.
- Realizar un curso organizado por FADA o por una de las Federaciones integradas para la obtención del título de instructor de Paramotor Biplaza, superando su examen correspondiente.

5.3.3.2 Facultades.

- La habilitación de instructor de Paramotor biplaza faculta a su poseedor a impartir la enseñanza destinada a la obtención del título de piloto de Paramotor Biplaza.
- El plan de enseñanza para la habilitación de piloto de Paramotor biplaza se detalla en el anexo 5.



5.3.3.3 Validez.

- El período de validez de la habilitación de instructor biplaza es indefinido.
- Ante cambios significativos FADA podrá determinar la obligatoriedad de la realización de cursos de reciclaje para prorrogar la validez de esta habilitación.

5.3.4 Título de “Examinador”

- El “Examinador” es el responsable de las pruebas teóricas y practicas para la obtención de todos los títulos y habilitaciones reconocidos por la CTPRM.

5.3.4.1 Requisitos.

- Ser mayor de 18 años.
- Estar en posesión del título de Instructor de Paramotor Biplaza.
- Superar curso específico para “Examinador” propuesto por la CTPRM.
- Amplia experiencia demostrada en todas las categorías de Paramotor.

5.3.4.2 Facultades.

- Confección y Realización de los cuestionarios para examen de las distintas titulaciones, tanto teóricas como practicas.
- Registro e identificación de cuestionarios ante CTPRM.
- Realización de Actas de Examen y su tramitación ante la FADA.
- Tramitación ante FADA las titulaciones obtenidas tras los exámenes.
- Control y supervisión de las pruebas teóricas y practicas para la obtención de títulos ó habilitaciones.
- El examinador puntualmente podrá designar a uno o varios Instructores para apoyo en sus labores como Examinador en las pruebas de examen teórico y practico.

5.3.4.3 Obligaciones.

- Cumplir y procurar por el cumplimiento del presente reglamento.
- Comunicar a los responsables de la Comisión Técnica de Paramotor cualquier accidente o incidente de vuelo producido en su escuela o en su zona de vuelo habitual mediante parte de accidente.
- Comunicar a la CTPRM el incumplimiento de la presente normativa por parte de Pilotos ó Instructores
- Presencia en todos los cursos de reciclaje para Técnicos promovidos por la CTPRM.
- Presencia en todos los Exámenes promovidos por la CTPRM.

5.3.4.4 Validez.

- El período de validez del titulo de Examinador es indefinido.
- Ante cambios significativos FADA podrá determinar la obligatoriedad de la realización de cursos de reciclaje.



6. ENSEÑANZA.

6.1. Escuela Reconocida.

Las Escuelas Reconocidas son centros de aprendizaje y perfeccionamiento del vuelo en Paramotor, donde la formación corre a cargo de técnicos.

La CTPRM, otorgará el Reconocimiento de Escuela a aquellas que cumplan los requisitos exigidos. Este reconocimiento será condición imprescindible para la tramitación de las Licencias Federativas de sus alumnos, que serán solicitadas a través del club al que pertenece.

La Escuela sólo podrá impartir los cursos que tengan reconocidos por la CTPRM y que corresponderán a los méritos de los técnicos que estén integrados en la plantilla de técnicos de la Escuela. Las Escuelas podrán solicitar por escrito y de forma razonada a la CTPRM la autorización pertinente para poder utilizar un nombre comercial, en las campañas de promoción que realice, utilizando siempre para todos los asuntos federativos el nombre oficial por el que fue reconocida la Escuela.

En aplicación del presente reglamento, toda actividad de enseñanza de la especialidad deportiva de Paramotor, efectuada dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón, deberá realizarse bajo el amparo y dirección de una escuela de paramotor reconocida por esta federación ó supervisada por la CTPRM.

6.1.1. Requisitos:

- Solicitud de Presidente del Club Deportivo o Asociación a la CTPRM.

Aportando:

- Certificado expedido por CTPRM aprobando la solicitud de la creación de la escuela.

- Memoria explicativa de creación de la escuela en donde se especificará:

- 1.- Datos de la Escuela.
- 2.- Relación de Técnicos.
- 3.- Plan de Estudios de los cursos a impartir.
- 4.- Contrato Escuela-Alumno.

Para la redacción de la Memoria explicativa de la creación de la Escuela que utilizarán los Clubes que soliciten el reconocimiento de su Escuela se utilizará el modelo oficial que publicará la CTPRM.

6.1.2. Obligaciones:

- Estar al corriente del pago de la cuota federativa anual.
- Tener a disposición de los alumnos una copia en vigor del Reglamento de Paramotor de la FADA.
- Tramitar, antes del comienzo de las clases, las Licencias Federativas de los alumnos a través del club al que pertenece la Escuela.
- Comunicar a la CTPRM las fechas de alta, baja y de finalización de los cursos impartidos y sus resultados.
- Comunicar a la CTPRM todas las altas y bajas que se produzcan en la plantilla de técnicos de la escuela.

6.1.3. Equipamiento:

El equipamiento deportivo de las escuelas reconocidas, estará condicionado a los planes de estudio de los cursos que tenga autorizados impartir.



6.1.4. Pérdida de la condición de Escuela Reconocida:

- Por expediente sancionador, previo informe de la CTPRM, por incumplimiento de los planes de estudio, del Reglamento de Paramotor o impago de las tasas federativas.
- Por solicitud expresa del presidente del club Deportivo o Asociación a la que pertenece.

6.1.5. Plantilla técnica mínima:

- Un técnico con la titulación de "Instructor".

6.1.6. Ayudante de Escuela:

Se denomina Ayudante de Escuela al Piloto con Habilitación Biplaza, que realiza labores de ayuda en una Escuela Reconocida.

Estas labores de ayuda solo podrán realizarse en fases de tierra, con excepción de los vuelos de acomodación que realice con los alumnos a petición de los técnicos de la escuela.

El Director de la Escuela comunicará a la CTPRM las fechas de alta y baja de los Ayudantes de Escuela, con expresión del nombre y apellidos, DNI y número de licencia federativa.

6.2. Director de Escuela.

6.2.1. Requisitos:

- Un técnico con la titulación de "Instructor".
- Ser propuesto por escrito a la CTPRM por el Presidente del club al que pertenece la escuela ó en su caso por el propio interesado directamente a la CTPRM.

6.2.2. Funciones:

- Dirigir la Escuela y certificar los méritos de los Alumnos.
- Certificar los méritos de la plantilla de técnicos de la escuela.
- Crear y dirigir el Plan de Estudios y aplicar los métodos de enseñanza.
- Admitir a los técnicos y ayudantes de la escuela e incluirlos en la plantilla.

6.2.3. Obligaciones:

- Realizar las pruebas de aptitud de las fases teórica y práctica de los cursos que tenga reconocidos la escuela y certificarlo a la CTPRM.
- Hacer cumplir y aplicar el presente reglamento.
- Comunicar a la CTPRM las altas y bajas de los técnicos y ayudantes de escuela.
- Realizar la apertura a los alumnos del Libro de Registro de Vuelo, tras la superación del Curso.
- Comunicar a los responsables de la Comisión Técnica de Paramotor cualquier accidente o incidente de vuelo producido en su escuela o en su zona de vuelo habitual mediante parte de accidente.

6.2.4. Cese en sus funciones:

- Por voluntad propia.
- Por solicitud expresa del club Deportivo o Asociación al que pertenece.



6.2.5. Inhabilitación:

- Por expediente sancionador, previo informe de la CTPRM.

6.3 Cursos de Paramotor

- Curso de Piloto Paramotor despegue a pie PF1
- Curso de Piloto Paramotor despegue mecánico PL1
- Curso de Habilitación Paramotor Biplaza despegue a pie PF2
- Curso de Habilitación Paramotor Biplaza despegue mecánico PL2
- Curso de Monitor de Paramotor
- Curso de Instructor Paramotor
- Curso de Habilitación Instructor Biplaza

6.4 Plan de Estudios

Es el conjunto de materia específica (carga lectiva) de cada curso concreto, tanto teórico como práctico, serán impartidas al alumno durante la realización del curso por parte de una escuela reconocida por CTPRM.

7. NORMAS Y RECOMENDACIONES.

7.1. Normas de Tráfico para el Vuelo en Paramotor.

- Los cruces de dos paramotores en la misma dirección y sentido contrario, se efectuarán desviándose cada uno de los paramotores a su derecha.
- Si uno de los paramotores tuviera una ladera u obstáculo continuado a su derecha, tiene preferencia de paso y el paramotor que deja la ladera u obstáculo continuado a su izquierda, debe apartarse con antelación a su derecha para dejarle paso.
- Entre dos paramotores volando a diferente altura, tiene preferencia el que vuela más bajo.
- En caso de trayectorias laterales convergentes, tiene preferencia la aeronave más lenta o de menos margen de maniobra.
- El orden de preferencia de paso entre aeronaves es: globo, paracaídas, parapente, ala delta, planeador, paramotor, aviones a motor.
- Ante cualquier otra situación se regirá por la Norma de Vuelo Visual “VFR”

7.2. Prohibiciones de vuelo en Paramotor.

- Dentro del área de seguridad de aeropuertos “CTR”, aeródromos, pasillos aéreos, zonas restringidas, prohibidas y peligrosas, así como las derivadas de los reglamentos, siempre que no se tenga autorización expresa por parte de la autoridad pertinente.
- Sobre núcleos de población.
- Sobre aglomeraciones de personas.
- En todas las zonas o espacios en las que esté prohibido al vuelo.
- De Ocaso a Orto.
- Aquellas otras que establezcan las autoridades aeronáuticas competentes.
- Si existe prohibición expresa del los propietarios del despegue, aterrizaje ó de las autoridades.
- En el interior de las nubes.
- En remolque directo desde vehículos, barcos o sistemas de arrastre que carezcan de homologación para tal efecto.



7.3. Recomendaciones de vuelo.

No volar solo, en caso de tener que hacerlo notificar al club ó familia, el lugar del despegue y el recorrido previsto.

No volar si una parte del recorrido esta cubierta de nubes.

No volar con aerología turbulenta.

No despegar con viento el cola.

No volar por debajo de 150 metros de altura , hay que recordar la norma VFR, dice que tan solo en el caso del momento del despegue y aterrizaje se puede volar a menos de 150 metros de altura, ya sea tierra o agua y en ningún caso por encima de 300 metros (salvo autorización previa de la autoridad competente)

7.4. Equipamiento Obligatorio en Vuelo.

La no utilización de los elementos de seguridad obligatorios en vuelo, serán calificados como infracción al Reglamento de carácter Grave.

- El Casco con orejeras destinado a Paramotor.

7.5. Equipamiento Recomendado en Vuelo.

- Radio transmisora/receptora acoplada a las orejeras del casco (en el caso de la enseñanza es también obligatorio cuando así este recogido en el Plan de Estudio).

- Se propone como frecuencia de radio recomendada para la actividad de Paramotor 146.485 Mhz, con el fin de unificar a todos los Paramotores de España en una única frecuencia.

- Botas con protección para los tobillos.

- Mono de vuelo

- Guantes.

- Vario.

- GPS.

- Mapa.

- Teléfono Móvil.

- Paracaídas de emergencia. (Es recomendable el plegado del paracaídas de emergencia al menos una vez cada 12 meses, en cualquier caso es obligatorio realizarlo en los plazos fijados por el fabricante).

8. REGIMEN DISCIPLINARIO.

8.1. Regulación.

El régimen disciplinario de la especialidad deportiva de paramotor estará regulado por las siguientes normas, y siguiendo esta prelación:

- Reglamento Disciplinario de la FADA.

- Reglamento Disciplinario de Paramotor.



9. DISPOSICIONES ADICIONALES, TRANSITORIAS Y FINAL.

9.1 Disposiciones adicionales.

Primera.

Las titulaciones expedidas por FADA serán válidas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón. Este ámbito territorial podrá ser ampliado por convenio de reciprocidad, por acuerdos y/o convenios de integración firmados con la Real Federación Aeronáutica Española (RFAE) o con otras federaciones o entidades, autonómicas y/o extranjeras.

Segunda. Las titulaciones y habilitaciones del Estamento de Deportistas expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente normativa como piloto de paramotor se entenderán realizadas y obtenidas por la especialidad de “Despegue a Pie” PF1

Tercera.

La CTPRM será el órgano que decida sobre las posibles dudas de interpretación del presente Reglamento así como en lo no regulado en él y que no lo estuviera por norma de rango superior.

Cuarta.

Todas las titulaciones y habilitaciones no recogidas en esta normativa se registrarán según la normativa general de paramotor de RFAE.

9.2 Disposiciones transitorias.

Única.

Con anterioridad a la entrada en vigor de la presente normativa se ha realizado un curso extraordinario por parte de un Instructor de reconocida experiencia y profesionalidad para la adaptación y regularización del personal Técnico de la CTPRM.

9.3 Disposición final.

Única.

El presente reglamento entrará en vigor tras la aprobación en junta de FADA.

10. ANEXOS.

10.1 Anexo 1: Contenido del Examen de Piloto PF1 y PL1

10.2 Anexo 2: Requisitos Habilitación Biplaza

10.3 Anexo 3: Requisitos Título Monitor

10.4 Anexo 4: Requisitos Título Instructor

10.5 Anexo 5: Requisitos Instructor Biplaza



ANEXO 1: Examen de “Piloto” (PF1 y PL1)

A) Parte Teórica:

Bloques:

- 1.- Aerodinámica.
- 2.- Meteorología.
- 3.- Normativas y reglamentos.
- 4.- Equipo y material de vuelo en Paramotor.
- 5.- Técnica de vuelo y pilotaje.

El examen teórico se realizará previamente al examen práctico, consistiendo en un tipo test de 75 preguntas, con 3 respuestas alternativas, de las cuales sólo una es la verdadera. Las preguntas se basarán en el libro “Manual de Paramotor”. Se observará rigurosamente el tiempo máximo de 120 minutos para la realización del examen teórico, transcurrido el mismo se procederá a la recogida de los cuestionarios. Para aprobar el examen teórico, será necesario tener un mínimo del 75 % de respuestas correctas.

B) Parte Práctica:

B.1.- Bloques:

- 1.- **Preparación del Equipo de Vuelo:** Se evalúa la capacitación del piloto para realizar una preparación del equipo de vuelo para el despegue y posterior vuelo sin poner en peligro a su persona ni a otras. A ser posible se hará en una zona llana y con viento en calma, sin obstáculos en las cercanías. Será considerado no apto en caso de no llevar casco, de no abrocharse alguna de las cintas de la silla o si obtiene ayuda externa no autorizada para la práctica de cualquiera de las fases a evaluar.
- 2.- **Despegue:** Se evalúa la capacitación del piloto para realizar un despegue limpio. El piloto tendrá tres ocasiones para realizar el despegue, no entendiéndose como intento aquél en el que el piloto voluntariamente decide detener técnicamente la maniobra. Será considerado no apto si durante la carrera del despegue toca el suelo con alguna parte del chasis del paramotor.
- 3.- **Pericia a Baja Altura:** Se evalúa la capacitación del piloto para realizar una serie de maniobras a baja altura. Será considerado no apto si durante el "Touch and Go" (tocar y seguir) toca el suelo con alguna parte del chasis del paramotor.
- 4.- **Maniobrabilidad:** Se evalúa la capacitación del piloto para realizar un circuito de maniobrabilidad. Se considerará no apto si no ejecuta la secuencia de giros en el orden indicado.
- 5.- **Aproximación y Aterrizaje:** Se evalúa la capacitación del piloto para realizar un aterrizaje en una zona delimitada sin la utilización del motor. Esta zona será definida con anterioridad al examen. Se considerará no apto, si no aterriza en la zona delimitada. Igualmente será considerado no apto si en la toma golpea con el suelo cualquier parte del piloto o del paramotor.
- 6.- **General:** Se considerará no apto, si durante el examen el piloto pierde el control del aparato poniendo en peligro su persona, a terceras personas, a bienes materiales o si desacata las órdenes o instrucciones del Instructor examinador.

B.2.- Pruebas a realizar:

Para poder realizar el examen práctico deberá haberse superado previamente el examen teórico. Las pruebas de que constará el examen práctico serán las siguientes:

- Despegue en área prefijada.
- Pasada viento en contra a 10 metros de altura en "vuelo rápido".
- Pasada viento en contra a 10 metros de altura en "vuelo lento".
- Toma y despegue en área prefijada “Touch and Go”.
- Circuito de trébol a 50 metros de altura.
- Tráfico y aterrizaje, en zona prefijada con el motor parado, desde 150 metros de altura.



ANEXO 2: Examen de la habilitación de Piloto Biplaza.

Prevuelo.

1. Instrucciones Prevuelo al pasajero (puntuación: de -6 a +7 puntos).
 - 1.1. Sobre la carrera: progresiva y sin límite.....1 punto
 - 1.2.1 Sobre las prohibiciones:
 - 1.2.1 No sentarse1 punto
 - 1.2.2 No saltar1 punto
 - 1.3. Sobre como acomodarse en vuelo 1 punto
 - 1.4. Mentalización sobre la facilidad del vuelo
(confianza y dependencia en el piloto).....1 punto
 - 1.5. Relajación y tranquilización del pasajero1 punto
 - 1.6. Tiempo invertido (correcto de 1 a 3 min)-1 +1 punto
 - 1.7. Defectos y nerviosismo en la explicación
de las instrucciones-4 a 0 punto

PREPARACIÓN DE DESPEGUE.

Se puntuará por tiempo esta fase (puntos 2 a 6) completa:

- Hasta 10 minutos+ 5 puntos
 - Por cada minuto de más- 1 punto
2. Despliegue e instalación del parapente.....1 a 0 puntos
 3. Adecuación del parapente (0 a 6 puntos):
 - Con viento: prehinchado.....6 a 0 puntos
 - Sin viento:
 - revisión suspentes2 a 0 puntos
 - revisión frenos.....2 a 0 puntos
 - apreciación subjetiva conjunto2 a 0 puntos
 4. Equipamiento del pasajero (-3 a +3 puntos):
 - 4.1. Regulación de la silla.....-1 a +1 punto
 - 4.2. Colocación correcta de cintas y cierres.....-1 a +1 punto
 - 4.3. Colocación casco pasajero y regulación.....-1 a +1 punto
 - 4.4. No equipamiento del pasajeroNO APTO
 5. Anclaje final al parapente de piloto y pasajero:.....NO APTO a 0
 6. Revisión final del equipamiento (-6 a +6 puntos, o NO APTO).
 - 6.1.Revisión de los cierres de las cintas de pierna
derecha y tensión cintas.....-2 a +2 o NO APTO
 - 6.2. Revisión cinta pierna izquierda.....-2 a +2 o NO APTO
 - 6.3. Revisión del cierre y de la tensión de la
cinta de pecho.....-2 a +2 o NO APTO
 7. Recordatorio final de las instrucciones al pasajero (4 a 0).
 - 7.1. Preparación para iniciar la carrera.....1 punto
 - 7.2. Prohibición de intentar sentarse durante la carrera de despegue.....1 punto
 - 7.3. Prohibición de saltar en el despegue.....1 punto
 - 7.4. Relajación del pasajero.....1 punto



DESPEGUE.

8. Elección del momento de despegue (de -2 a +1 punto).
- 8.1. Momento correcto.....1 punto
 - 8.2. Momento inapropiado.....-1 punto
 - 8.3. Exceso de espera con buenas condiciones.....-1 punto
9. Hinchado (de -1 a +1 punto)
- 9.1. Hinchado correcto1 punto
 - 9.2. Hinchado incorrecto:soltar bandas pronto/tarde.....-1 punto
(Nota: un mal hinchado por causas ajenas al piloto e impredecibles como cambio repentino del viento, enganchón, no supondrá penalización. Habrá opción a repetir).
10. Estabilización del parapente tras el inflado (-7 a +7 puntos)
- 10.1. Adelantamiento del ala por falta de mando y plegada frontal.....-2 puntos
 - 10.2. Retraso del ala por exceso de mando y caída hacia atrás del parapente.....-2puntos
 - 10.3. Adelantamiento del parapente con plegada frontal durante estabilización en carrera, sin que el piloto se aperciba ni pare.....NO APTO
 - 10.4. Atrasamiento del ala durante estabilización en carrera, sin que el piloto se aperciba ni pare.....NO APTO
 - 10.5. Exceso de corrección lateral con caída del ala-2 puntos
 - 10.6. Exceso de corrección lateral durante la fase de estabilización en carrera, con caída lateral del parapente y sin intención de pararNO APTO
 - 10.7 Dejar caer el ala ante una causa justificada.....0 puntos
 - 10.8. Igual que el anterior, pero sin ordenar parar al pasajero.....-1 punto
 - 10.9 Puesta en presión correcta2 puntos
 - 10.10. Estabilización correcta5 puntos
11. Aceleración (de -7 a +3 puntos).
- 11.1. Carrera correcta3 puntos
 - 11.2. Poca carrera del piloto con salida al aire ajustada.....0 puntos
 - 11.3. Poca carrera del piloto sin salida al aire.....-1 punto
 - 11.4. Movimientos bruscos del freno en la carrera-3 puntos
 - 11.5. Insistir en despegar con clara oposición del pasajero.....-3 puntos
12. Salida al aire
- 12.1. Soltar los frenos nada más despegar.....NO APTO
 - 12.2. Crash en el despegue.....-1 a NO APTO

VUELO Y DESCENSO RAPIDO.

13. No lograr el aprovechamiento de ascendencias en condiciones favorables.....-2 a 0 puntos
14. Realización de maniobras de descenso rápido, a elegir:("orejas",plegada asimétrica controlada, "Bes").....-3 a 2 puntos
15. Barra.15.1. 90° respecto a la vertical5 puntos
- 15.2. Entre 90° y 45° respecto a la vertical-4 a 1 punto
 - 15.3. Menos de 45° respecto a la verticalNO APTO
16. Penalizaciones por errores en vuelo:
- 16.1. Más de cinco segundos en comenzar maniobra 14-1 punto
 - 16.2. Más de 10 segundos en comenzar maniobra 15-1 punto
 - 16.3. Ayuda del pasajero en las maniobras-2 a -10 puntos



- 16.4. Entrar en autorrotación en maniobra 14-3 puntos
16.5. Entrar en barrena plana en maniobra 14-5 puntos
16.6. Parachutaje a la salida de la maniobra 14,
no recuperado antes de 4 segundos-5 puntos
16.7. Posición incorrecta del pasajero en vuelo:
Pasajero "de pie"-3 puntos
Pasajero "inclinado"-1 punto
- ATERRIZAJE.**
17. Fuera de campoNO APTO
18. Fuera de diana.....-2 puntos
19. CRASH: impacto con otra parte del cuerpo además de los pies.
19.1. Por maniobras forzadas para entrar en diana-5 puntos
19.2. Caída suave por falta de viento o pasividad del pasajero-1 punto
19.3. Crash violento, a criterio del examinador:..... -3 a NO APTO
20. Penalizaciones en el aterrizaje muy graves:
20.1. No frenarNO APTO
20.2. Frenar muy altoNO APTO
20.3. Aterrizaje viento en colaNO APTO
21. Aterrizaje en diana5 puntos
- PLEGADAS FORTUITAS:**
22. Plegada fortuít a más de 20 m. del suelo:
no recuperar inmediatamente-5 puntos
23. Plegada fortuít a menos de 20 m. del suelo,
con recuperación inmediata- 5 puntos
24.Plegada fortuít a menos de 20 m. del suelo,
no recuperada inmediatamente.....NO APTO

RESULTADOS:

Será considerado Apto con un mínimo del 70% de los puntos totales conseguidos es decir 44 puntos, siempre y cuando no exista ningún NO APTO.