

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE VOO LIVRE (F.P.V.L.)

Fundação - 2 de Junho de 1995

Ficha
Atualização
31.08.2015

SEDE

Av. Cidade de Lourenço Marques
Praceta B, Módulo 2
1800-093 Lisboa

CONTATOS

Telefone: (+351) 218 522 885
Telefaxe: (+351) 218 551 576

E-Mail: fpvl@fpvl.pt
Sítio Internet: www.fpvl.pt

UTILIDADE PÚBLICA

Despacho n.º 4929/2013 de 01.04.2013
DR, IIª Série, n.º 71, de 11.04.2013

UTILIDADE PÚBLICA DESPORTIVA

Despacho n.º 52/96, de 15.05.1996
DR, IIª Série, n.º 124, de 28 de Maio de 1996

Despacho n.º 13231/2014, de 23.10.2014
DR, IIª Série, n.º 211/2014, de 31.10.2014



Fins estatutários

«Promover, regulamentar e dirigir a prática desportiva das modalidades de Parapente, Asa Delta, e outras similares que tenham por uso Aerodinos e Asa inflável ou inflada, rígida ou semirrígida, em todo o território nacional.»

(Extrato do artigo 3.º dos Estatutos da F.P.V.L.)

Órgãos Sociais (Artigo 13.º dos Estatutos)

A FPVL comporta a seguinte estrutura orgânica:

- Assembleia Geral;
- Presidente;
- Direção;
- Conselho Fiscal;
- Conselho de Arbitragem e Competições;
- Conselho de Disciplina;
- Conselho de Justiça.

Composição da AG - 58 Delegados (Artigos 15.º e 16.º dos Estatutos)

- A Assembleia Geral é composta por 58 delegados, distribuídos da seguinte forma:
- 41 Representantes dos Sócios efetivos;
 - 9 Representantes dos Praticantes Desportivos;
 - 4 Representantes dos Treinadores Instrutores;
 - 4 Representantes dos árbitros e juizes.

Atual Direção

Presidente: Eugénio Franco Brito de Almeida e Silva
Presidente Mesa da Assembleia Geral: Paulo Francisco Gomes Branco

Órgãos Sociais

http://www.fpvl.pt/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=10&Itemid=39

Voo Livre

Modalidade não olímpica

O voo livre agrupa um conjunto de disciplinas cujo objectivo comum é voar utilizando as forças da natureza e recorrendo à força do próprio piloto para descolar e aterrar. Estas disciplinas são a Asa Delta, o Parapente e o Paramotor. As primeiras tentativas do homem voar com asa de estrutura rígida e movidas pelo impulso de um homem, ocorreu no fim do séc. XIX pelo engenheiro alemão Otto Lilienthal.

História do Parapente

«O parapente, como aeronave, descende em linha direta do paraquedas-asa, inventado nos anos 50 pelos engenheiros da NASA como meio de descer naves espaciais após a sua entrada na atmosfera. Este e muitos outros inventos foram na altura abandonados, dando lugar aos paraquedas circulares, vindo a ser descobertos pela aviação desportiva dezenas de anos mais tarde.

Em meados dos anos 80 nos Alpes, alguns paraquedistas franceses experimentaram saltar em paraquedas-asa, descolando em corrida a partir de vertentes bem acentuadas. Esta curiosa e simples forma de voar tornou-se moda das regiões alpinas, convencendo e fascinando montanhistas, paraquedistas, esquiadores e voadores. Fazendo nascer então aeronaves especificamente destinadas a este desporto.

A partir dessa data e até aos nossos dias o parapente não parou de evoluir, passando em poucos anos de um ângulo de planeio de 3-1 para 11-1; ou de um afundamento de 3 m/s para 1 m/s; possibilitando percorrer distâncias impensáveis, como é o caso do actual recorde mundial estabelecido por Aljaz Valic em Dezembro de 2006, com um voo de 426,8 kms em De Arr, África do Sul.

Mas o trabalho mais importante foi efectuado ao nível da segurança e da estabilidade dos modernos parapentes, dando destaque ao conceito de performance em segurança das asas intermediárias, tornando o parapente acessível a um número cada vez mais alargado de adeptos.

História do Parapente em Portugal

O parapente Surge em Portugal por volta de 1987, com a notícia dos primeiros voos efectuados por Manuel Pombinho. Em Mondim de Basto o Sr. Albano foi fazendo também alguns voos com paraquedas transformados que trouxe da França. Em Vale de Unhais voou pela primeira vez o Luís Miguel Matos e depois, o Américo Sousa no Marão.

O 1º curso de pilotos em Portugal ocorreu em Setembro de 1989 promovido pelo Manuel Pombinho. Em Agosto de 1989 o Gil Gonçalves tirou o curso em Espanha, por sua vez, o Gil ensinou em Janeiro de 1990 o Vítor Baía.

O Clube Vertical nasceu em Janeiro de 1990 dando o seu primeiro curso em Abril e outro em Junho onde foi titulado o Heitor Araujo, para já detentor do recorde nacional não oficial de voo em distância bilugar com 87 Km.

Em 8 de Julho de 1990 os praticantes criaram a Comissão Nacional de Voo em parapente (CNVP) dentro do Aero Club de Portugal atualmente ainda membro da FAI no âmbito do parapente. Nessa altura surgiram vários clubes, organizações e algumas escolas que pouco a pouco, contribuíram para o desenvolvimento do Parapente.

Em 1991 foi organizada a primeira competição no Alentejo em "Mértola.

	<p>Em 15, 16 e 17 Agosto de 1992 ocorreu o "1º Open de Linhares da Beira" organizado pelo Inatel com o Vítor Baía como diretor de prova.</p> <p>Em 1992 a CNVP realiza o primeiro curso de instrutores de parapente e a modalidade passa a ter um calendário com provas organizadas anualmente.</p> <p>No memorável dia 3 de Agosto de 1994 foi batido, por quatro parapentistas, o record europeu de distância em Linhares da Beira. Nessa tarde quatro parapentistas fizeram 165, 184, 201 e 203 km catapultando esta linda aldeia para o top dos melhores locais de voo em Parapente da Europa! Escusado será dizer que o nosso país tem excelentes condições para a prática da modalidade.</p> <p>Em 1995 o parapente autonomizou-se e foi criada a Federação Portuguesa de Voo Livre que aglutinou os clubes e passou a regular a modalidade no âmbito desportivo, tornando-se o órgão responsável pelas modalidades de Parapente e Asa delta.»</p> <p><i>Fonte: FPVL</i></p> <p>Criação da federação</p> <p>A F.P.V.L. constituiu-se em 1995. Obteve estatuto de UPD em 1996.</p> <p>Desde 1 de Janeiro de 2014, a FPVL passou a ser a responsável direta na FAI, pelas modalidades de Asa-delta, Parapente e Paramotor, assegurando a representação de Portugal junto das respectivas comissões, as Representação de Portugal nos Campeonatos do Mundo e da Europa e emitindo diretamente as licenças desportivas internacionais e os IPPI cards.</p> <p>Após indeferimento do pedido de renovação do estatuto de UPD, através de Despacho n.º 6482/2013, de 06.05.2013 (Publicado no DR, IIª Série, n.º 96, de 20.05.2013), a Federação Portuguesa de Voo Livre, ultrapassados os obstáculos formais referentes à filiação internacional, tornou-se Associate Member da FAI, tendo-lhe sido atribuído de novo o Estatuto de UPD, publicado em Diário da República, em 31 de outubro de 2014.</p> <p>Representação Nacional</p> <p>Comité Olímpico de Portugal (COP) http://comiteolimpicoportugal.pt/federacoes-nao-olimpicas/ Confederação de Desporto de Portugal (CDP) http://www.cdp.pt/cdp/confederacao/associados.html?start=50</p> <p>Representação Internacional</p> <p>FAI - Fédération Aéronautique Internationale (Associate Member) http://www.fai.org EHPU - European Association of Hang Gliding and Paragliding Associations (Membro Fundador) http://www.ehpu.org/</p>
Historial	http://www.fpv1.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=331:fpvl-torna-se-fai-associate-member&catid=9:comunicados&Itemid=42 http://www.fai.org/about-fai/history http://www.fpv1.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=35&Itemid=36
NIF	503 715 590
Estatutos	Aprovação em AG - 15.11.2014 - Escritura - 28/01/2015 http://www.fpv1.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=279&Itemid=65
Atividade desportiva	<p>Voo Livre</p> <p>O voo livre agrupa um conjunto de disciplinas cujo objectivo comum é voar utilizando as forças da natureza e recorrendo à força do próprio piloto para descolar e aterrar. Estas disciplinas são a Asa Delta, o Parapente e o Paramotor.</p> <p>Asa Delta</p> <p>A Asa Delta com desenho próximo ao atual foi inventada e testada em 1963 pelo Australiano John Dickenson baseado na asa Rogallo.</p> <p>Parapente</p> <p>Os parapentes foram desenvolvidos a partir da década de 60, mas só chegaram à Europa em 1978, altura em que se começou a praticar o voo livre em zonas montanhosas.</p> <p>Os longos anos de evolução por que passaram estas disciplinas, o crescente aumento do conhecimento científico neste domínio e o surgimento de novos materiais de alta tecnologia têm consolidado estas disciplinas como as mais divulgadas da aviação.</p> <p>Os riscos inerentes a toda a atividade aérea existem também no voo livre.</p> <p>No entanto, a experiência adquirida ao longo dos anos, a qualidade de ajuste e o rigor dos procedimentos de certificação das aeronaves e o conhecimento adquirido em termos do ensino contribuíram grandemente para o aumento de segurança destas modalidades desportivas e de lazer.</p> <p>O voo livre é um desporto sem paralelo, já que voar era o sonho mais antigo do Homem, agora é uma paixão.</p> <p>http://www.fpv1.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=19&Itemid=46</p> <p>Tipos de aeronaves</p> <p>Existem dois tipos de aeronaves para praticar voo livre: Asas Delta e Parapente. Ambos se baseiam nos mesmos princípios aerodinâmicos, mas são contudo diferentes:</p> <p>A Asa delta é uma aeronave fabricada com alumínio, fibra de carbono e tecido. O piloto voa deitado suspenso sob a aeronave que é dirigida pela deslocação do seu corpo no interior do trapézio.</p>

A velocidade de voo varia entre 26 e 130km/h.
O parapente é um derivado longínquo do paraquedas. Ele transporta-se às costas dentro de um saco que contém todo o material necessário. Esta modalidade tem tido um progresso extraordinário tanto em termos de segurança, como de performance. Os parapentes têm velocidades entre 25 e 60km/h.

As asas rígidas são engenhos semelhantes a asas delta que descolam pelo pé do piloto mas com uma estrutura rígida e tem uma performance mais elevada porém com um custo também mais elevado. O seu controlo não é feito com a deslocação do peso mas por movimentação de superfícies aerodinâmicas à semelhança do que ocorre com os planadores.

O parapente tem a vantagem de ser mais leve e de fácil arrumação, a sua aprendizagem é mais rápida, descola e aterra mais lentamente e em locais mais pequenos. O parapente por vezes pode subir mais rapidamente em correntes ascendentes mais estreitas, devido à sua reduzida velocidade e ao facto de rodar mais apertado.

Asas delta e parapentes normalmente partilham o ar em harmonia. Ambos são capazes de voar longas distâncias. A asa delta tem a vantagem de ser mais rápida por isso conseguir descolar e voar numa gama mais larga de ventos (0-50 km/h) e possuir maior coeficiente de planeio (até 1:19) o que lhe permite percorrer maiores distâncias.

Onde se pode voar?

Um pouco por todo o lado: Voa-se no litoral junto à praia em ascendente orográfica. Voa-se no interior do país, em montanha, com ascendente orográfica e térmica, onde existem muitos locais de voo mantidos pelos diferentes clubes/escolas de voo livre, com descolagens e aterragens oficiais. Também se voa na planície com recurso a métodos mecânicos de traccionado e rebocado onde se pode subir largas centenas de metros em questão de minutos

Regulamentação e Licenciamento

O parapente e a asa delta são considerados "desportos com algum risco" tal como o surf, queda livre, mergulho, escalada, etc. Como tal, é importante uma boa formação técnica para contornar os riscos.

É importante um bom treino da mecânica de voo, meteorologia, pilotagem, procedimentos de emergência e avaliação pessoal dos riscos. As asas são testadas segundo standards, passando por um processo de verificação da estrutura e aerodinâmica da asa, com o intuito de determinar o comportamento geral e maneabilidade do aparelho.

A maior variável a considerar é o piloto. Se a formação recebida for boa com uma progressão lenta, se se praticar um tipo de voo cauteloso, em condições atmosféricas adequadas e com equipamento bem conservado a probabilidade de existirem acidentes é muito reduzida.

A prática da atividade de voo em asa-delta, parapente e paramotor é uma atividade exigente, requerendo uma aprendizagem contínua e especializada, e um elevado sentido de responsabilidade.

A sua prática é enquadrada por um conjunto de legislação de âmbito desportivo e de âmbito aeronáutico.

Este enquadramento destina-se a garantir o controlo da qualidade de instrução e através do licenciamento garantir que todos os praticantes recebem formação adequada e praticam a modalidade de forma segura no respeito pelas regras do ar.

Todos os pilotos devem estar devidamente licenciados e enquadrados dentro dos mecanismos legais vigentes, estando sujeitos a ações de fiscalização por parte das autoridades e a penalizações caso não estejam.

Uma coisa é certa: o voo livre não se aprende sozinho!

Ao contrário de alguns outros desportos, as consequências da aprendizagem por meios próprios/autodidata ou através de "amigos" pode ser desastrosa.

Aprender a voar é fácil na condição de se ser enquadrado por técnicos competentes. Nada é mais simples que aprender a pilotar um parapente ou uma asa delta, mas o voo livre é uma disciplina que tem uma componente teórica importante. É necessário aprender com os experientes que impedirão que se cometam erros, frequentando um curso de iniciação.

Existe em Portugal uma rede de Escolas de voo livre com instrutores profissionais experimentados que têm métodos de ensino garantidos pela FPVL.

Regulamento de Instrução e Titulações

Obedece e articula os princípios pedagógicos e didáticos definidos pelo Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de dezembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 283/2007, de 13 de agosto, do regulamento n.º 191/2009, de 15 de maio, do regulamento n.º 164/2006, de 8 de setembro, com as alterações introduzidas pelo regulamento n.º 510/2008, de 18 de setembro, do Decreto-Lei n.º 248-A/2008, de 31 de dezembro e ainda, nos documentos "safe pro" e "para pro", respectivamente relativos às modalidades de Asa Delta e Parapente, os quais definem o que internacionalmente é aceite como a identificação do nível de conhecimentos do piloto através do cartão internacional IPPI (International Pilot Proficiency Identification) e, da FAI Federacion Aeronautique Internationale), Section 7 para o Voo Livre e Section 10 para o Paramotor.

Assim, deve a FPVL assumir a direção de toda a formação do Voo Livre e Paramotor Nacional consubstanciada nas diretrizes que fundamentam este Regulamento, devendo o INAC, o IDPJ e em quem tal função lhes seja delegada pelo estado português, se assumirem como as entidades fiscalizadoras de todo o processo adiante estabelecido.

http://www.fpv.pt/images/stories/docs_2013/RIT2014V2.pdf

Relacionamento com organismo nacionais

A FPVL estabelece contatos com um conjunto de entidades, para além do IPDJ, I.P. e da Secretaria de Estado do Desporto e Juventude, com vista a intensificar e garantir o desenvolvimento da modalidade com segurança, designadamente:

- Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC);
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (GPIAA);
- Instituto do Ambiente/Instituto de Conservação da Natureza - Parques Naturais e Municípios;
- Aero clube de Portugal (AeCP);
- Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM).

	<p>Gabinete de Segurança e Prevenção A FPVL desenvolve a instituição deste Gabinete tendo por objeto a recolha, análise e partilha de informação, experiências e boas práticas, procurando instrumentos que contribuam para a melhoria da segurança das atividades nas diferentes modalidades e ao mesmo tempo, contribuam para aumentar a credibilidade das mesmas junto da sociedade e das demais entidades/instituições.</p> <p>Projeto ÍCARO Projeto de captação de potenciais praticantes que a FPVL vai continuar a desenvolver, através de ações de divulgação e sensibilização da modalidade.</p> <p>Sistema de Handicap A utilização de um sistema de handicap tem como principal objetivo possibilitar aos pilotos de parapente, asa delta e paramotor uma melhor e mais fácil aferição das marcas dos seus voos em distância, relativamente a pilotos mais experientes e cujas marcas em distância são habitualmente superiores, visto que o fator handicap irá permitir uma ponderação harmonizada dessas mesmas marcas, em função da performance de cada piloto, face àquele que em cada época desportiva (correspondente ao ano civil, de 01 Jan a 31 Dez) funcionará como o referencial. Este fator ajustará as marcas obtidas pelos pilotos e a ordenação crescente neste ranking (do primeiro para o último piloto que o integra, na respetiva modalidade de voo) será efetuada de acordo com a ordenação decrescente da soma dessas marcas ajustadas pelo handicap (do piloto com maior soma ajustada pelo fator handicap para o piloto com menor soma ajustada por esse mesmo fator), considerando, em cada ano civil, os 6 (seis) melhores voos de Cross Country (XC) de cada piloto, medidos em Km XC Free Flight (ou distância livre), tal como decorre dos "optimization details" do voo, com arredondamento ao hectómetro (hm), equivalente à décima de quilómetro (10-1 Km) ou centena de metros (102 m), em sistema de OLC (On Line Contest).</p> <p>A introdução em 2015, a título experimental, pela Federação Portuguesa de Voo Livre (FPVL) deste sistema de handicap, visa motivar e incentivar a prática do voo livre (parapente e asa delta) e paramotor na variante de XC (OLC), de modo a que cada piloto possa aferir da sua evolução num universo com referenciais definidos e delimitados, no qual o piloto poderá melhor perceber, pela comparação possível face à redução a um denominador comum, o seu nível de desempenho. O fator handicap® visará assim, tanto quanto possível, proporcionar uma aferição de diferentes níveis de experiência e da performance que dela, normalmente, resulta, permitindo a comparação de marcas diferentes em condições de maior equidade. Por outro lado, cada piloto poderá ter por objetivo a redução do seu valor absoluto de handicap, já que isso significará, muito provavelmente, uma evolução qualitativa no universo de pilotos que integram o ranking.</p> <p><i>Fonte - FPVL</i></p>
<p>Filiados</p>	<p>Elementos provisórios recolhidos no âmbito do IPDJ, I.P. apontam para a existência de 569 praticantes em 2014, sendo 20 mulheres. <i>Fonte - IPDJ, I.P. (Sujeito a confirmação)</i></p>
<p>Regulamentos</p>	<p>Regulamento Eleitoral - Aprovado Reunião Dir. 6 de Setembro 2014 http://www.fpvl.pt/images/stories/docs_2014/Regulam_FPVL_Eleitoral_2014_final.pdf</p> <p>Regulamento de Disciplina - Aprovado Reunião Dir. 6 de Setembro 2014 http://www.fpvl.pt/images/stories/docs_2014/Regulam_FPVL_Disciplina_2014_final.pdf</p> <p>Regulamento de Prevenção da Violência - Aprovado em Reunião de Direção de 26 maio de 2010 http://www.fpvl.pt/images/stories/documentos/regulamento_cvrxi_fpvl_2010.pdf</p> <p>Regulamento Antidopagem - Aprovado Reunião Direção 30 Junho 2010 http://www.fpvl.pt/images/stories/documentos/Regulam_FPVL_ADOP_2010v2.pdf</p> <p>Regulamento de Instrução e Titulações 2014 - <i>Aprovado Fevereiro 2014</i> http://www.fpvl.pt/images/stories/docs_2014/RIT2014V2.pdf</p> <p>Regulamentos de Competições - Aprovado Maio 2015 http://www.fpvl.pt/images/stories/docs_2015/FPVL_RC2015-V1.1.pdf</p> <p><i>Para mais informação, consultar a FPVL</i> http://www.fpvl.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=42&Itemid=98</p>
<p>Planos de Atividades e Relatórios</p>	<p>Plano de Atividades e Orçamento 2015 http://www.fpvl.pt/images/stories/docs_2015/Plano_Activ_Orcam_2015Assinado.pdf</p> <p>Plano de Atividades e Orçamento 2014</p> <p>Plano de Atividades e Orçamento 2013 http://www.fpvl.pt/images/stories/docs_2013/FPVL_Plano_Activ_Orcam_2013(ass).pdf</p>

	<p>Plano de Atividades e Orçamento 2012 http://www.fpvf.pt/images/stories/docs_2012/FPVL_Plano_Activ_e_Orcam_2012.pdf</p> <p>Plano de Atividades e Orçamento 2011 http://www.fpvf.pt/images/stories/docs_2011/Plano_Actividades_2011ass.pdf</p> <p>Relatório e Contas 2013 http://www.fpvf.pt/images/stories/docs_2014/Relat_Actividade_Direcao_2013.pdf</p> <p>Relatório e Contas 2012 http://www.fpvf.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=274:relatcontas2012&catid=55:relatorios-e-contas&Itemid=339</p> <p>Relatório e Contas 2011 http://www.fpvf.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=242:relatcontas2011&catid=55:relatorios-e-contas&Itemid=339</p> <p>Relatório e Contas 2010 http://www.fpvf.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=241:relatcontas2010&catid=55:relatorios-e-contas&Itemid=339</p> <p><i>Para mais informação, consultar a FPVL</i> http://www.fpvf.pt/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=55&Itemid=339</p>
<p>Contratos-Programa</p>	<p>Contrato n.º 763/2011 - D.R. n.º 158, Série II de 2011-08-18 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º CP/225/DDF/2011, celebrado entre o IDP, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre - Enquadramento Técnico http://dre.pt/pdf2sdip/2011/08/158000000/3384633848.pdf</p> <p>Contrato n.º 767/2011 - D.R. n.º 158, Série II de 2011-08-18 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º CP/224/DDF/2011, celebrado entre o IDP, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre - Desenvolvimento da Prática Desportiva http://dre.pt/pdf2sdip/2011/08/158000000/3385333855.pdf</p> <p>Contrato n.º 896/2011 - D.R. n.º 181, Série II de 2011-09-20 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º 59/DF/2011, celebrado entre o IDP, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre - Programa Nacional de Formação de Treinadores http://dre.pt/pdf2sdip/2011/09/181000000/3768037681.pdf</p> <p>Contrato n.º 932/2011 - D.R. n.º 187, Série II de 2011-09-28 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º 67/DF/2011, celebrado entre o IDP, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre - Formação de Recursos Humanos http://dre.pt/pdf2sdip/2011/09/187000000/3860738608.pdf</p> <p>Contrato n.º 88/2012 - DR 26 SÉRIE II de 2012-02-06 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º CP/58/DDF/2012, celebrado entre o IDP, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre - aditamento aos contratos-programa de desenvolvimento desportivo n.º 224/DDF/2011 e n.º 225/DDF/2011 http://dre.pt/pdf2s/2012/02/026000000/0441304414.pdf</p> <p>Contrato n.º 494/2012 - DR 156 SÉRIE II de 2012-08-13 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º CP/222/DDF/2012, celebrado entre o IPDJ, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre http://dre.pt/pdf2s/2012/08/156000000/2832428326.pdf</p> <p>Contrato n.º 513/2012 - DR 165 SÉRIE II de 2012-08-27 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º CP/223/DDF/2012, celebrado entre o IPDJ, I. P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre http://dre.pt/pdf2s/2012/08/165000000/2997129972.pdf</p> <p>Contrato n.º 624/2012 - DR 215 SÉRIE II de 2012-11-07 Contrato-programa de desenvolvimento desportivo n.º CP/38/DFQ/2012, celebrado entre o IPDJ, I.P., e a Federação Portuguesa de Voo Livre http://dre.pt/pdf2s/2012/11/215000000/3649736498.pdf</p> <p>Contrato n.º 229/2015 - Diário da República n.º 64/2015, Série II de 2015-04-01 Contrato-Programa de Desenvolvimento Desportivo n.º CP/83/DDF/2015, celebrado entre o Instituto Português do Desporto e Juventude, I. P. e a Federação Portuguesa de Voo Livre - Atividades Regulares https://dre.pt/application/file/66879193</p> <p>Contrato n.º 599/2015 - Diário da República n.º 154/2015, Série II de 2015-08-10 Contrato-Programa de Desenvolvimento Desportivo n.º CP/29/DFQ/2015, celebrado entre o Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. e a Federação Portuguesa de Voo Livre - Formação de Recursos Humanos https://dre.pt/application/file/69965845</p>

	<p><i>Para mais informação, consultar sítio Internet do IPDJ, I.P.</i> http://www.idesporto.pt/ContratosPrograma.aspx?id=82&idMenu=3</p>
<p>Legislação específica aplicável</p>	<p>Legislação Aeronáutica Aplicável</p> <p>Regime de utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves</p> <p>Decreto-Lei 283/2007, de 13 de agosto Estabelece o regime de utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves e os requisitos para a obtenção da licença de pilotagem das aeronaves ultraleves. Altera (primeira alteração) o Decreto-Lei n.º 238/2004, de 18 de Dezembro, que estabelece o regime de utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves e os requisitos para a obtenção da licença de pilotagem das aeronaves ultraleves e republica-o. http://dre.pt/pdf1s/2007/08/15500/0520705225.pdf</p> <p>Regulamento (CE) N° 785/2004 Estabelece os requisitos de seguro para operadores de aeronaves http://www.fpvl.pt/images/stories/documentos/CE_785-2004.pdf</p> <p>INAC Regulamento 191/2009 Regula a Operação de Aeronaves de Voo livre de acordo com o estabelecido nos Decretos- Leis 283/2007 e 238/2004. http://dre.pt/pdf2s/2009/05/094000000/1919819212.pdf</p> <p>INAC Regulamento 510/2008 Alterações e complementos ao regulamento 164/2006 http://dre.pt/pdf2s/2008/09/181000000/3965039661.pdf</p> <p>INAC Regulamento 164/2006 Regula a Construção, Certificação e Operação de Aeronaves de Ultraleves de acordo com o estabelecido nos Decretos-Leis 283/2007 e 238/2004 http://dre.pt/pdf2s/2006/09/174000000/1816618193.pdf</p> <p>Autoridade Nacional da Aviação Civil</p> <p>Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril Aprova a orgânica do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (Agora, designado por Autoridade Nacional da Aviação Civil) http://dre.pt/pdf1s/2007/04/08200/27122719.pdf</p> <p>Portaria n.º 543/2007, de 30 de Abril Aprova os Estatutos do Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P.</p> <p>Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto Lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos sectores, privado, público e cooperativo http://dre.pt/pdf1s/2013/08/16500/0518405196.pdf</p>