
PROCESSO N.º: 03/2020
APELANTE: ANTÓNIO ALEXANDRE ROMA VIEIRA BESSA FALCÃO
APELADO: DECISÃO CCD N.º 42 - TROFÉU C1 LEARN & DRIVE -
CIRCUITO ARTUR LEMOS - ESTORIL 4/6 SETEMBRO 2020

ACÓRDÃO

ANTÓNIO ALEXANDRE ROMA VIEIRA BESSA FALCÃO, licenciado n.º PT20/3494, veio apelar da decisão n.º42, proferida pelo Colégio de Comissários no dia 1 de outubro de 2020 relativa à prova do Troféu C1 Learn & Drive Circuito Artur Lemos, designadamente, como consta da decisão:

"o CCD analisou a alegada irregularidade técnica, tendo sido verificado que as 3 velas montadas no veículo diferiam, em termos de fabricante e de referência, das permitidas pelo artigo 12.16 do regulamento Técnico do Troféu C1 Learn & Drive. De acordo com o Art.10.8 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting, o CCD decidiu pela Desqualificação do Concorrente."

Para opor àquela decisão alega o apelante, em síntese:

- que pode utilizar componentes similares, conforme disposto no ponto 5.2 do Regulamento Técnico do Troféu C1;
- que a vela da marca NGK, descrita no relatório técnico "LFR6C" não existe no catálogo da marca;
- que a referência mais próxima seria a NGK LFR6C11;
- que a mesma é idêntica e equivalente à Denso K20HR-U11, indicada no regulamento;
- para o que indicou uma tabela oficial de comparação entre as marcas Denso e NGK;
- acrescentando uma tabela comparativa dos dois modelos de velas, as quais apresentam valores exatamente iguais para as diversas especificações das mesmas velas, indicando com o fontes:

<https://www.densoproducts.com/product.aspx?zpid=10981>

<https://www.ngk.com/product.aspx?zpid=9872>

- mais alega o apelante que, a ser desqualificado, o deveria ter sido apenas na corrida 2 e não, também, na corrida 1, pelo que conclui com a nulidade desta decisão de desqualificação nas duas corridas.

Foram feitas diligências destinadas a completar a informação disponível, na sequência das quais entendeu o tribunal ouvir testemunhas que clarifiquem as dúvidas ainda subsistentes.

Foi designada audiência para o efeito, sendo ouvidas por videoconferência a 10/12/2020 as testemunhas Mário Rodrigues e Rui Vale Carvalho, respetivamente Comissário Técnico Chefe e Presidente do Colégio de Comissários Desportivos da prova em questão, Troféu C1 Learn & Drive - 4 - 6 setembro 2020. Foi também ouvido, a pedido do apelante, o preparador técnico da viatura conduzida pelo apelante, Carlos Rodrigues.

Notificado para a inquirição de testemunhas, o Apelante não compareceu e constituiu representante na pessoa do seu colega piloto, Rui Miguel Andrade Maia, ao final da manhã de 10/12/2020, já depois de ouvidas as testemunhas inquiridas de manhã, o qual não compareceu para a inquirição da tarde.

Prestados os seus depoimentos e esclarecidas as dúvidas e questões suscitadas pelos membros do TAN, foi declarada encerrada a audiência, sem prejuízo da junção aos autos de informação complementar, por parte da testemunha Mário Rodrigues, respeitante a características técnicas das velas utilizadas pelo apelante na sua viatura, na prova objeto dos presentes autos de apelação, em resposta a pedido formulado pelo próprio TAN durante a sua inquirição.

Desta informação, e com interesse para a apreciação dos presentes autos, transcreve-se o seguinte:

Grau térmico

Denso: Conforme Catálogo em anexo, na sua página 7, pode ter índice 14, 16, 20, 22, 24, 27 ou 31 em que quanto maior o valor do índice mais fria é a vela (possui menor isolamento térmico, isto é, tem maior dissipação de calor). Vela autorizada K20HR-U11, isto é, com grau térmico 20.

Bosch: Conforme documento em anexo explicativo da lógica de referências Bosch, o índice poderá ter o número 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 09, 08, 07 e 06 da vela mais quente para a mais fria, respectivamente. Isto é, lógica inversa à utilizada pela Denso. Velas autorizadas FR8 SC+ e FR7 SE, isto é, grau térmico 8 e 7 respectivamente.

NGK: Conforme catálogo em anexo, na sua página 3 (EN) ou 15 (PT), pode ter índice 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 em que quanto maior o valor do índice mais fria é a vela (similar à Denso). Vela utilizada pelo apelante: LFR6C (podemos assumir, conforme falado, a referência LFR6C-11 pois é a única em catálogo com a referência LFR6C, 11 refere-se à folga do polo ser de 1,1mm), isto é, com grau térmico 6.

Eléctrodo central/polo positivo

Denso: Níquel, formato Standard (cilíndrico) - Conforme especificações em anexo.

Bosch: Níquel, formato Standard (cilíndrico) para ambas as referências - Conforme especificações em anexo. Pelas fotos no final de cada documento consegue-se verificar isto mesmo.

NGK: Conforme catálogo em anexo, página 108, a referência LFR6C-11 faz parte da gama V-line. No folheto em anexo é possível ver que as velas desta gama possuem eléctrodo central com geometria em "V". Segundo o fabricante, esta geometria permite várias melhorias de desempenho tais como uma melhor chama e ignição da mesma.

Das especificações de catálogo da mesma vela, destaca:

- **Extended Description:** NGK V-Power spark plugs offer reliable performance and improved ignitability over standard nickel plugs. Actual OE or equivalent replacement spark plug.
- **Caption:** The special V-cut center electrode and concave ground electrode of NGK's V-Power spark plug increases ignitability. Engineered specifically for OE applications.
- **Features and Benefits:** NGK V-Power spark plugs are tested to the highest OE standards. Trivalent metal plating eliminates the need for anti-seize. For even greater performance consider upgrading to a NGK Iridium IX Spark Plug.

O próprio fabricante refere as vantagens e melhorias de desempenho do eléctrodo de níquel em V face ao tradicional eléctrodo de níquel standard. Embora desenvolvida de modo a substituir segundo padrões OE, conforme referido acima, não deixa de ter melhorias de desempenho face ao standard.

Nota final para que, na tabela de compatibilidades presente na página 109 do catálogo NGK em anexo, a vela LFR6C-11 não possui um equivalente Bosch. Ainda na mesma página, a vela NGK equivalente à vela autorizada por regulamento Bosch FR8 SC+ é a NGK LFR6B (também da gama V-Line/Power).

Nas fotos das velas Bosch FR8SC+ poderão verificar a existência de perfil em U no polo negativo, mas o mesmo também acontece nas velas Denso K20HR-U11 (ver documento de especificações).

Entende este tribunal que o processo contém todos os elementos necessários para uma adequada avaliação da questão em apreço.

Cabe, assim, decidir.

A) Da (des)conformidade técnica das velas

Alega o apelante que as velas que utilizou na competição em causa eram, em tudo, semelhantes às que se encontram referenciadas no art.12.16 do Regulamento Técnico do Troféu C1. No seu depoimento, o preparador técnico da viatura do apelante reafirmou que, por utilizar elevada quantidade de velas, dado preparar 8 carros para aquela competição, encomendou ao seu

fornecedor as velas Denso mas que, por o respetivo stock se encontrar esgotado, recebeu parte da encomenda integrada pelas velas NGK que utilizou em, pelo menos, dois carros - um dos quais o objeto da presente apelação. Acrescentou que utilizou aquelas velas NGK, com a referência que consta dos autos, por as mesmas serem equivalente à vela standard, ou padrão standard, como aliás o apelante alegou juntando as tabelas que constam dos pontos 6 e 7 do requerimento de apelação.

Procedeu-se à comparação das tabelas de especificação técnica da vela NGK LFR6C11 com as da DENSO K20HR-U11, tendo o tribunal detetado algumas diferenças, designadamente na forma ou perfil dos polos e na amplitude térmica, o que foi assinalado pelo comissário Mário Rodrigues, no seu depoimento e no esclarecimento que fez juntar aos autos através do texto reproduzido supra.

Conclui, assim, o tribunal que, independentemente da motivação que levou à utilização das velas NGK, a verdade é que estas não são exatamente equivalentes às velas padrão standard, o que contraria o disposto no Regulamento Técnico do Troféu C1, nomeadamente o seu art.12.16 que dispõe que *"É obrigatório a utilização de velas standard ou de padrão standard, com os seguintes números de peças: Denso K20HR-U11, Bosch FR8 SC+ ou Bosch FR7 SE"*. Aliás, próprio fabricante das velas, refere que a geometria do eléctrodo central em "V", permite várias melhorias de desempenho, tais como uma melhor chama e ignição da mesma. Ora dúvidas não restam, que independentemente de estas poderem, ou não, proporcionar melhor rendimento ao motor e da interpretação que se possa extrair da expressão "velas standard ou de padrão standard" que, a admitir-se o uso de qualquer outra vela, esta teria que ter as mesmas exatas especificações que as velas padrão standard, o que não é o caso das velas detetadas no motor do veículo nº 26, do apelante.

O Apelante, ao omitir no artigo 7º do requerimento de Apelação precisamente as especificações em que se regista diferença entre a vela standard e a utilizada, evidencia que, pelo menos quando apelou, tinha consciência dessas diferenças e omitiu-as, assim tentando induzir em erro o TAN, o que não se pode deixar de censurar.

De resto, tendo sido reconhecido quer pelo comissário Mário Rodrigues, quer pelo preparador técnico da viatura conduzida pelo apelante, Carlos Rodrigues, que as velas *Bosch FR8 SC+* e *Bosch FR7 SE* não são velas standard, a interpretação mais adequada do preceito parece ser a de que, além das velas standard Denso K20HR-U11, as únicas velas admitidas são as padrão standard *Bosch FR8 SC+* e *Bosch FR7 SE*.

Assim conclui o tribunal que se verificou que as velas encontradas no veículo do apelante não estavam conformes com o regulamento técnico, desconformidade que implica a desqualificação do concorrente.

B) Da amplitude da sanção

Pretende ainda o apelante que a ser admissível a sanção de desqualificação, esta deveria apenas aplicar-se à corrida 2 e não às duas corridas.

Diga-se, desde já, que lhe não assiste razão, atendendo a que, nesta matéria, o Regulamento Desportivo do Troféu C1 Learn & Drive se apresenta claro na enunciação.

Assim, desde logo, o art.2 estabelece que este troféu é constituído por 3 competições pontuáveis:

- Circuito Ricardo Pina - Algarve - 4 e 5 de julho - jornada dupla 6 + 6 horas
- Circuito Artur Lemos - Estoril - 5 e 6 de setembro - jornada dupla 6 + 6 horas
- Circuito Joaquim Matos - Braga - 14 e 15 novembro - 6x1 hora

No artigo 11 estabelece que, em cada competição, haverá lugar a uma verificação administrativa (n.1) seguida de uma verificação técnica (n.2) e os quatro primeiros classificados, assim como outros concorrentes nomeados, serão sempre verificados tecnicamente no final da competição

(n.3). Conclui esta norma estabelecendo, no seu n.4, que *"qualquer valor fora dos parâmetros definidos no regulamento técnico, implica desqualificação da competição do troféu C1 Learn & Drive"*.

Constata-se, pois, que o legislador desportivo estabeleceu como padrão a **competição**, a qual, em dois casos (entre eles o dos presentes autos) constitui uma unidade incindível o que justifica, como se diz no n.4 do artigo 11, que os efeitos sancionatórios recaem sobre a competição (composta, neste caso, por duas corridas) e não apenas sobre uma delas.

Bem andou, pois, o Colégio de Comissários Desportivos ao interpretar, desta forma, o regulamento desportivo, aplicando a sanção disciplinar de desqualificação à competição e não apenas a uma ou outra das corridas que a integravam.

C) Decisão

Assim, e sem necessidade de mais delongas, decidem os membros deste tribunal de apelação:

a) julgar improcedente o apelo, confirmando a irregularidade das velas utilizadas pelo apelante no sistema de ignição do seu veículo, em violação do disposto no artigo 12.16 do Regulamento Técnico do Troféu C1 Learn & Drive;

b) julgar improcedente o apelo por entender que a sanção prevista no artigo 11.4 do Regulamento Técnico do Troféu C1 Learn & Drive foi corretamente aplicado pelo Colégio de Comissários Desportivos.

Custas pelo apelante, com perda da caução.

Notifique-se esta decisão ao Colégio de Comissários Desportivos da prova em questão, Circuito Artur Lemos, realizado no Estoril, em 5 e 6 de setembro de 2020, para o Troféu C1 Learn & Drive.

Lisboa, 13 de dezembro de 2020



Luis Paulo Relógio (Relator)



José Leite

Tiago Cardoso da Silva