
Apelo nº 7/2025

ACÓRDÃO

AFONSO NATÁRIO INÁCIO, Licenciado FPAK 5585, NIF: 265022452, residente na Rua Pereira Bastos, nº 1, 2610-137 Alfragide, piloto e concorrente, participante no Cascais Racing Weekend 2025 CPVCL 1300 na categoria CITY, veio nos termos do disposto nos arts.º 56º, 57º e 58º dos Estatutos da FPAK, art.º 15º do CDI e ainda do disposto no art.º 14º da PGAK, Apelar da Decisão CCD nº 10, proferida pelo Colégio de Comissários Desportivos em 23.11.2025 no âmbito da Prova C1 EUROcup – para viaturas de produção padrão Pré 30 de Abril 2014, Citroen 998cc, 3 Portas.

I- DA COMPETÊNCIA DO TAN:

De acordo com o disposto nos Estatutos da FPAK, no seu artigo 57º, nº 1, “o Tribunal de Apelação Nacional tem as competências definidas no Código Desportivo Internacional e no Regulamento do Tribunal de Apelação Internacional da FIA, e constitui para os Licenciados FPAK a última instância que decide, definitivamente, qualquer diferendo surgido em território Nacional, relativamente ao desporto automóvel em geral ou a uma competição em particular”. É, pois, este Tribunal de Apelação Nacional, por força do estatuído no art.º 15.4.1 do Código Desportivo Internacional (CDI), material e organicamente competente para apreciar o presente apelo.

II- DA LEGITIMIDADE DO APELANTE E DA TEMPESTIVIDADE DO APELO:

Antes de analisar a questão suscitada, importa aferir da legitimidade do Apelante para Apelar da decisão em causa o que se confirma por força do disposto no art.º 15.4.1, verificado o cumprimento dos requisitos do 15.4.3 e 15.4.4, do CDI, 2025, e do art.º 14.2 das Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting, 2025 (PGAK 2025).

O Apelante inscreveu-se na prova do campeonato nacional C1 EUROcup do presente ano como concorrente e como piloto, o que legitima a sua participação nesse apelo.

Concluída a prova, a viatura utilizada Citroen C1, PT 7947, inscrita na categoria CITY, foi sujeita a verificações técnicas finais e, após analisar o relatório de verificações técnicas nº 6, do Delegado Técnico da FPAK Rui Fonseca, titular da Licença PT25/0379, o Colégio de Comissários Desportivos, depois de ouvido o concorrente, proferiu a Decisão nº 10 de 23.11.2025, aplicando ao concorrente #5 Afonso Inácio a sanção de desqualificação da Corrida 2, ao abrigo do art.º 20.13 das PEV 2025, por infração ao art.º 11.1 do Regulamento Técnico da Categoria C1 EUROcup.

Esta decisão foi notificada ao concorrente que a visualizou e confirmou e nesse mesmo dia, pelas 18h34 e, não se conformando com tal decisão, o concorrente informou que pretendia apelar da mesma junto do Tribunal de Apelação Nacional, o que manifestou pelas 19h28 horas do mesmo dia.

Posteriormente o piloto e concorrente submeteu as suas alegações, dentro do prazo regulamentar, tendo depositado o correspondente preparo.

Pelo exposto, por ter legitimidade e estar em tempo, admite-se a Apelação que se passa a apreciar.

III- DA QUESTÃO DE FUNDO

a) Enquadramento Regulamentar

O Regulamento Técnico C1 Eurocup, aprovado pela FPAK, dispõe no seu artigo 11.1 que: “A altura mínima da viatura, será medida **sem o piloto**, do solo até à parte mais alta dos arcos das rodas frente e traseiras, e devem estar em conformidade com as medidas: **Altura dianteira 560mm / Altura traseira 580mm.**”

Adicionalmente, o artigo 6.6 estabelece que: “Qualquer não conformidade será tratada como violação do presente Regulamento.”

Resulta destes preceitos que a altura mínima é um valor **exato**, sem previsão de tolerâncias; **qualquer valor inferior** a 560 mm (dianteira) ou 580 mm (traseira) configura, por definição, uma não conformidade; não é exigida, no texto regulamentar, a utilização de equipamento de

medição com calibração metrológica certificada, nem são definidos procedimentos laboratoriais específicos de verificação.

b) Factos relevantes

Com base na própria Apelação apresentada pelo piloto, e na decisão do CCD, resultam os seguintes pontos essenciais: O CCD apurou uma altura de **540 mm** num dos eixos da viatura, valor que fundamentou a decisão de desqualificação por violação do artigo 11.1. O piloto não nega esse valor concreto, contestando **apenas** o método e o equipamento utilizados. Importa sublinhar que **em nenhum ponto da Apelação é apresentado qualquer valor alternativo de altura** obtido por medição independente, nem relatório técnico que demonstre um cumprimento efetivo dos mínimos de 560/580 mm.

c) Análise Técnica

Equipamento de medição

A utilização de fita métrica e régua rígida é prática corrente em verificações técnicas realizadas em qualquer troféu e campeonatos de nível semelhante, sendo estes instrumentos adequados para medições com precisão da ordem de milímetros, quando corretamente utilizados.

O Regulamento Técnico não exige instrumentos sujeitos a metrologia legal obrigatória, certificados de calibração nem qualquer norma específica quanto ao tipo de equipamento para verificação de altura.

Assim, a alegada falta de “aferição/calibração” não torna, por si só, a medição inválida, e é razoável assumir que o erro instrumental de uma fita métrica de uso corrente, é **muito inferior a 20 mm**, sobretudo em medições verticais simples.

d) Magnitude da não conformidade

A diferença entre o valor regulamentar (560 mm) e o valor medido (540 mm) é de **20 mm**. Mesmo admitindo pequenas irregularidades no piso, pequenas variações no ponto exato do arco da roda, um erro de leitura humano de alguns milímetros, é tecnicamente implausível que a soma destes efeitos origine, de forma sistemática, um desvio de 20mm.

Ou seja, para que o veículo fosse conforme (≥ 560 mm) e se obtivesse repetidamente ~540 mm, seria necessário um erro sistemático muito elevado do método e do equipamento, para o qual **não é apresentada qualquer prova técnica** pelo Apelante.

e) Repetição das medições

O próprio Apelante confirma que a medição foi efetuada “pelo menos cinco vezes”. Do ponto de vista técnico, a repetição de medições, ainda que com ligeiras variações de ponto, **tende a reduzir o risco de erro**. Se o resultado tivesse oscilado entre valores claramente abaixo e acima de 560 mm, seria expectável que essa disparidade tivesse sido expressamente invocada na Apelação, o que não sucede.

A ausência de qualquer referência a medições que indicassem conformidade sugere que as medições efetuadas convergiram consistentemente para um valor **abaixo do mínimo regulamentar**.

f) Outros fatores invocados (piso, danos, pneus, amortecedores, lastro)

Os argumentos adicionais apresentados pelo piloto Apelante (piso não nivelado, amolgadelas, pneus gastos, amortecedores cansados, lastro) não reforçam a conclusão de não conformidade. Pelo contrário, reforçam a ideia de que o **conjunto carro + condição de utilização** se encontrava efetivamente mais baixo do que o previsto. Com efeito, o **piso não nivelado**, pode introduzir pequenas variações, mas não é razoável assumir um erro na altura apenas por inclinação local, sobretudo não existindo prova pericial nesse sentido. **Amolgadelas na zona de medição**, decorrem da própria utilização competitiva; se reduzem a altura útil do arco, essa redução afeta a conformidade da viatura tal como se apresenta à verificação. O **desgaste de pneus e amortecedores**, são efeitos previsíveis do uso em corrida pelo que compete à equipa **garantir uma margem de segurança** na regulação da altura ao solo, precisamente para acomodar estes fenómenos ao longo da prova. Quanto ao **lastro associado ao piloto**, o regulamento exige medição sem o piloto, mas o lastro faz parte da configuração regulamentar de peso da viatura/piloto, não sendo comprovado que a sua

presença, por si só, seja suficiente para transformar um carro conforme em não conforme em 20 mm.

Em termos de engenharia, todos estes fatores explicam **por que motivo um carro regulado “no limite” pode acabar abaixo da medida mínima após a corrida**; não são, porém, justificação técnica para transformar uma medição objetiva de 540 mm num comprimento ficcional de 560 mm.

g) Ausência de prova técnica em contrário

Finalmente, é relevante salientar que o Apelante não junta qualquer relatório técnico independente que demonstre, de forma objetiva, que a viatura, medida com método e equipamento da sua confiança, cumpre efetivamente os 560/580 mm. Toda a argumentação do Apelante se centra em criticar o procedimento do CCD, sem apresentar um **valor alternativo credível**.

Ou seja, o Apelante não invocou factos concretos suscetíveis de conduzir ao levantamento da sanção: limitou-se a suscitar dúvidas quanto à altura do veículo, sem alegar que a altura fosse outra – nem qual – que não a constante da decisão impugnada.

Também não invocou quaisquer normas que impusessem certificação dos instrumentos de medição e a violação no caso em apreço dessas normas. Aliás, o Apelante teve oportunidade de acompanhar as medições e não alega ter suscitado no decurso das mesmas qualquer questão relativamente aos instrumentos de medição ou às condições em que as mesmas foram feitas.

Do ponto de vista técnico, e em matéria de controlo de conformidade, mantém-se a validade da medição oficial repetida, sobretudo quando a diferença apurada é significativa (20 mm).

Acrescente-se que, a não conformidade do veículo é só por si motivo de desqualificação: é irrelevante apurar se essa não conformidade trouxe ou não alguma vantagem competitiva para o veículo.

À luz do exposto, e considerando exclusivamente os aspetos técnicos e regulamentares, concretamente que:

1. O Regulamento Técnico C1 Eurocup estabelece valores mínimos de altura ao solo (560 mm dianteira / 580 mm traseira) de forma clara e sem tolerâncias.
2. A medição efetuada pelo CCD, repetida várias vezes, apurou um valor de 540 mm, ou seja, **20 mm abaixo do mínimo exigido**.
3. O tipo de equipamento utilizado (fita métrica/régua) é adequado ao contexto de verificação em troféus e, mesmo admitindo pequenos erros, não é tecnicamente plausível que tais erros expliquem uma diferença de 20 mm.
4. Os fatores invocados pelo Apelante (piso, danos, desgaste de pneus e amortecedores, lastro) não constituem prova de conformidade; são, sim, fenómenos que competem à equipa controlar, assegurando margem suficiente na regulação da altura.
5. Não foi apresentada pelo Apelante qualquer medição independente, com método e equipamento próprios, que demonstrasse que a viatura cumpria, de facto, os valores regulamentares de altura ao solo.

Em consequência, do ponto de vista técnico, **a viatura apresentava-se, no momento da verificação, em clara situação de não conformidade com o artigo 11.1 do Regulamento Técnico C1 Eurocup, não subsistindo dúvidas razoáveis quanto à ilegalidade da altura ao solo**. E, nos termos do artigo 6.6 do mesmo Regulamento, tal não conformidade configura validamente uma violação regulamentar suscetível de desqualificação.

De acordo com PEV - 20.13, como regra geral, as infrações de carácter técnico serão sancionadas numa manga ou corrida com a desqualificação da prova/evento e com a PGAK 10.8 - Não conformidade de um veículo - A não conformidade de qualquer veículo com as prescrições do Anexo J do CDI, com a ficha de homologação, passaporte técnico, ou com as normas do regulamento técnico correspondente, poderá implicar a desqualificação do concorrente sem prejuízo de outras penalidades aplicáveis nos termos do CDI.

DECISÃO

Assim, e sem necessidade de mais delongas, decidem os membros deste tribunal de apelação julgar improcedente o apelo, confirmando a irregularidade verificada, mantendo em consequência a decisão nº 10 do Colégio de Comissários Desportivos que determinou a desqualificação do Apelante da Corrida 2, ao abrigo do art.º 20.13 das PEV 2025, por infração ao art.º 11.1 do Regulamento Técnico da Categoria C1 EUROcup.

Custas pelo Apelante, com perda da caução, nos termos do disposto no artigo 15.5.4 do CDI - 2025

Notifique-se esta decisão ao Apelante, ao Ilustre Mandatário do Apelante, bem como ao Colégio de Comissários Desportivos.

Lisboa, 12 de janeiro de 2026

Joaquim António Diogo Barreiros (Relator)

Tiago Cardoso da Silva

Mariana Albuquerque Oliveira