



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

CONSELHO DE DISCIPLINA

PROCESSO DICIPLINAR N.º: 06/2017
ARGUIDO: RUI JORGE RODRIGUES NUNES
LICENCIADO FPAK N° 16408

ACÓRDÃO

I - No dia 4 de Julho de 2017, a Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, remeteu a este Conselho de Disciplina, a participação que lhe foi feita relativa a **RUI JORGE RODRIGUES NUNES**, com a licença FPAK nº 16408, na sequência dos factos ocorridos na apresentação do "60º Ralicross - Circuito da Lousada II -", que decorreu nos dias 1 e 2 de Julho de 2017.

Na sequência dessa participação foi instaurado o presente processo disciplinar contra o Arguido, tendo sido proferido despacho pela Direcção da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, adiante designada como FPAK, a nomear o Senhor Dr. **Bernardo Champalimaud Simões**, Instrutor do Processo Disciplinar à margem identificado, em que é Arguido:

- **RUI JORGE RODRIGUES NUNES**, com a licença de concorrente emitida pela FPAK com o nº 16408.

II - Notificado da acusação contra si deduzida, o Arguido não apresentou oposição.

III - Apreciados todos os elementos constantes dos autos, resultam como provados, com interesse para a decisão da causa os seguintes factos:

DOS FACTOS

1. O Arguido participou no 60º Ralicross - Circuito da Lousada II -, prova que ocorreu nos dias 1 e 2 de Julho de 2017;



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

CONSELHO DE DISCIPLINA

2. O Arguido participou na referida prova com o Kartcross Semog Bravo a que foi atribuído o nº17;
3. No dia 2 de Julho de 2017, pelas 16h, o Arguido foi notificado pelo Director de Prova de que seriam efectuadas verificações técnicas finais ao seu Kartcross a qual se realizaria na oficina de kart do circuito;
4. Após a realização das verificações técnicas, constatou-se que o Kart nº17 tinha instalada uma injeção do ano de fabrico de 2011 e um motor fabricado em 2007;
5. No dia 3 de Julho de 2017, pelas 1h15m, o Arguido foi notificado da decisão nº27 do Colégio de Comissários Desportivos, o qual decidiu pela sua desqualificação da prova.

DO DIREITO

Dos factos constantes nos artigos 1 a 4, o Arguido praticou uma infracção disciplinar grave, prevista e punida no artigo 28º i) do Regulamento Disciplinar da FPAK (RDFPAK):

“São consideradas graves, puníveis com as penas de multa ou suspensão até 1 ano as seguintes faltas:

(...)

i) Utilização de viatura detetada com infracção técnica;...”

Dispõe o artigo 10.8 das PGAK 2017:

“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, implicará a desqualificação do concorrente, excepto nos casos, em que a regulamentação específica dessa prova, preveja outra penalidade, sem prejuízo de outras aplicáveis nos termos do CDI.”

Dispõe o Regulamento Técnico do Campeonato Nacional de Kartcross 2017, art. 2º:

Art. 2 - MOTORES AUTORIZADOS e CARBURADORES

2.1 - Motores

2.1.1 - Motores a 4 tempos com o máximo de 4 cilindros e cilindrada máxima de 600 cm³ de uma produção de moto de série, conforme lista de homologações da FIM (Federação Internacional de Motociclismo) emitidas até 2016. O motor deve ser estritamente de origem não sendo permitida nenhuma modificação.

2.1.2 - São proibidos quaisquer aligeiramentos, polimentos ou maquinações, assim como todo o tipo de tratamentos físicos e químicos e de equilibragem.

2.1.3 - É também interdita qualquer redução ou adição de material nas peças de origem assim como adicionar ao ou eliminar peças do motor.

2.2 - Carburadores

2.2.1 - Motores de Carburador - o sistema de carburação de origem tem de ser mantido podendo ser alterada a quantidade de combustível (Gigleurs), mas não a quantidade de ar. Os cones terão de ser de origem sem qualquer tolerância. Caixa do filtro de ar : manter-se-á a de origem. O elemento filtrante é livre mas está proibida a sua supressão. Pode desligar-se o alternador mas o motor terá que ter um sistema de arranque com os meios existentes a bordo, sendo proibida a utilização de baterias auxiliares. O sistema de ignição, centralina, grau térmico das velas e fios são livres.

2.2.2 - Motores de injeção - os motores e seus componentes têm que ser estritamente de série (origem) não sendo permitida nenhuma alteração. Têm estes elementos de funcionar normalmente, não sendo autorizada a sua anulação ou desactivação.

O alternador terá de manter-se na sua posição original, mas pode ser desactivado definitiva ou temporariamente. No entanto, o motor tem de ter um sistema de arranque com os meios disponíveis a bordo, sendo expressamente proibido o uso de baterias auxiliares. Unicamente é permitido eliminar na instalação eléctrica, os cabos, actuadores e sensores que não enviem informação à centralina e que façam parte da instalação original, tais como faróis, piscas, interruptor de descanso, sensores de capotamento e similares. Podem ser alterados os fios eléctricos relativamente ao seu



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

comprimento mas não relativamente à sua secção e funções. Pode substituir-se o comutador de arranque de origem por outro, assim como o botão de desconexão. O sistema de injeção original tem de ser mantido, os injectores podem ser modificados ou substituídos com a finalidade de modificar o débito de combustível, mas terão que ser mantidos o seu princípio de funcionamento e as suas fixações. Todos os elementos do sistema de injeção situados depois do sistema de medição de entrada de ar que regula a dosagem de gasolina admitida na câmara de combustão podem ser modificados mas não suprimidos, não podendo de maneira alguma alterar-se a quantidade de ar na admissão. Todos os captores e accionadores têm de manter-se de origem e na sua posição original, excepção feita aos injectores como atrás referido. Não são permitidos captores e accionadores suplementares. Na rampa de injeção não é permitido desmontar nem desligar as borboletas de ar (choke). As centralinas de injeção ou de gestão combinada, Ignição - Injeção, são livres assim como o número.

2.3 - A marca e o grau térmico das velas são livres, mas o comprimento da zona roscada terá ser respeitado de acordo com as velas de origem. Nenhum trabalho na vela e/ou na respectiva zona de assentamento na cabeça do motor é autorizado

2.4 - O concorrente terá de em qualquer momento provar que as peças do motor da sua viatura são peças de origem.

Verifica-se, no caso concreto, que o motor era de série e fabricado em 2007 e que a injeção, também de série, era do ano de 2011.

Numa interpretação meramente literal do referido regulamento, poder-se-ia afirmar que o Arguido não teria praticado qualquer infracção, uma vez que motor e injeção eram, ambos, de série.

Não deve porém, quem aplica a lei, cingir-se à sua letra, devendo antes reconstituir, a partir do texto da referida lei, o pensamento legislativo, tendo em conta as circunstâncias em que foi redigida e a sua finalidade.



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

CONSELHO DE DISCIPLINA

Ora, a norma em causa, ao obrigar a que os motores e injeção sejam de série (origem), visam em última análise, que os concorrentes compitam em condições de igualdade, tornando a competição mais justa.

Se fosse permitida a conjugação de diversos componentes de anos diferentes, ainda que de série (origem), seria estar a permitir que os concorrentes competissem em condições de desigualdade entre eles.

Acresce que o próprio regulamento acaba por dissipar dúvidas, ao determinar que não é permitida qualquer alteração ao motor e seus componentes.

Dito isto, apesar de se admitir alguma insuficiência no texto do Regulamento, parece-nos claro que a "ratio legis" vai no sentido de impedir e punir situações como aquela que foi detectada no kartcross nº17.

Para que a conduta de um agente possa ser punível, necessário se torna que a mesma tenha sido praticada culposamente e que haja nexos entre o facto praticado e a vontade do lesante.

O Arguido sabia que o motor e injeção tinham sido fabricados em anos diferentes. Porém, parece-nos que o Arguido, ao conjugar motor de 2007 com injeção de 2011 no mesmo kartcross, não previu sequer a hipótese de estar a violar o regulamento, por serem ambos de série. Actuou pois com negligência inconsciente.

O Arguido não tem averbado qualquer processo disciplinar, o que milita a seu favor como facto atenuante (artigo 20º a) do Regulamento de Disciplina).



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

CONSELHO DE DISCIPLINA

DECISÃO

- a) Assim, e depois de devidamente ponderada a gravidade dos factos, o grau de culpa e censurabilidade, julga-se a acusação deduzida contra o Arguido **RUI JORGE RODRIGUES NUNES** - licenciado FPAK com o nº 16408, como procedente por provada, condenando-se o mesmo pela prática de uma infracção grave, prevista e punida pelo artigo 28º al. i) do RDFPAK, com uma pena de suspensão de 2 (dois) meses.
- b) No entanto, atentas as circunstâncias atenuantes supra referidas e convencidos, que a simples censura do facto e a ameaça do cumprimento de pena efectiva, realizam de forma adequada e suficiente as finalidades da punição, nos termos do Art. 12º, nº 1 al. d) e nº 5 do RDFPAK, a pena de suspensão pelo período de 2 (dois) meses aplicada ao Arguido, é suspensa na sua execução pelo período de 6 (seis meses).
- c) Custas, nos termos do art. 5º do Regulamento de Custas da FPAK, a cargo do Arguido, as quais se fixam em 690,00 €.

Registe-se e notifique-se o Arguido.

Lisboa, 24 de Outubro de 2017

O Conselho de Disciplina,



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING
