



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

PROCESSO Nº 24/2023-CD-RECURSO

RECORRENTE: GUILHERME BOTTURA E OUTROS

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DAS 4ª E 5ª ETAPAS DO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE 2023 – 2023 – GOIÂNIA - GO**

RELATÓRIO

Cuida-se de **RECURSO** interposto pelos pilotos **GUILHERME BOTTURA, GAETANO GOMES E SOUZA DI MAURO, GUSTAVO BUFFARA KIRYLA, carro #117**, contra decisão proferida pelos Srs. **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DAS 4ª e 5ª ETAPAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE**, que penalizou os Recorrentes com a desclassificação e a pena de multa de 20 UPs, assim descrita – pg. 205, da Pasta da Prova:

DECISÃO

De: Comissários Desportivos **Decisão nº:** 01

Para: **Gaetano Di Mauro, Guilherme Bottura e Gustavo Kiryla - # 117**

Os Comissários Desportivos, no uso de suas atribuições, recebem o Comunicado Técnico nº 01 informando sobre vistoria técnica no veículo # 117 dos Pilotos Gaetano Di Mauro, Guilherme Bottura e Gustavo Kiryla, e DECIDEM:

Nº dos Pilotos: nº 117

Nomes: Gaetano Di Mauro, Guilherme Bottura e Gustavo Kiryla

Atividade: Prova

Fato: Conforme o Comunicado Técnico nº 01, "Durante a vistoria técnica realizada após a 4ª etapa, foi constatado que o carro numera #117



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

(Gaetano di Mauro, Guilherme Bottura, Gustavo Kiryla) apresentou o peso total de 960kg, estando assim em desacordo com o HANDICAP".

Decisão: Desclassificar da 4ª etapa o veículo #117 (Gaetano Di Mauro, Guilherme Bottura e Gustavo Kiryla) por estar em desacordo com o peso informado no Handicap, publicado na pasta da prova (documento 22) e aplicar multa pecuniária de 20(vinte) UPs, que deverá ser paga antes da próxima atividade em que vierem participar.

Fundamento: Código Desportivo do Automobilismo 'Art. 83'
Regulamento Desportivo e Técnico 'Art. 10.2'
Handicap

2. Ainda em pista, os Recorrentes apresentaram novo recurso dirigido aos Srs. Comissários Desportivos – pg. 214 - , assim arrazoado:

Prezados comissários,

Em virtude das altas temperaturas enfrentadas durante a corrida (64°C de temperatura de pista), é necessário que os veículos façam a volta de retorno para o box recebendo ventilação em seus trocadores de calor para haver o resfriamento correto. Entretanto, após a corrida, os carros foram orientados a seguirem pela extensão do *pit lane*, saírem da pista em baixa velocidade e percorrerem uma trajetória extremamente inadequada para o tamanho dos veículos em competição, os obrigando a trafegarem em baixíssimas velocidades, pararem para fazer uma curva de raio mecanicamente impossível e até mesmo trafegarem pela grama e terra fazendo-o ter um sobreaquecimento.

Com isto, após o início do procedimento de pódio, em regime de parque fechado sob fiscalização dos comissários técnicos, o sobreaquecimento resultou em um vazamento de fluido de arrefecimento. Os comissários técnicos foram informados do problema e verificaram que – realmente o veículo estava perdendo fluidos (e conseqüentemente, peso) durante o parque fechado.

Todavia, ao realizar o procedimento de vistoria, o resultado indicou que faltava 3kg para atingir o peso regulamentado e ocasionou uma desclassificação.

No entanto, como o veículo ainda permanece em parque fechado e sabendo que esta divergência no peso foi uma adversidade indesejada da equipe, solicitamos que seja autorizada a reposição de fluidos e uma nova pesagem do carro #117 para que possa ser comprovado que diferença no peso se dá exclusivamente por conta do vazamento testemunhado e documentado por fotos e vídeos.

Atenciosamente,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

3. Nova decisão proferida pelos Srs. Comissários Desportivos, como abaixo – pg. 215, da Pasta da Prova:

Decisão: Os Comissários Desportivos aceitam o Recurso como Tempestivo e indeferem o Recurso pois de acordo com o CDA – Código Desportivo do Automobilismo, em seu artigo 131.2 que diz “O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas, os resultados obtidos serão inapeláveis, independentes de qualquer argumento”.

Fundamento: Código Desportivo do Automobilismo ‘Art. 83’ e ‘Art 131.2’

4. Inconformados, interpuseram o presente recurso aduzindo que finalizaram a prova de 3hs de duração, em calor extremo, em 1º lugar, com a pista beirando os 65°C.

5. Que a pesagem do veículo ocorreu após toda a cerimônia de premiação e que restou constatado que o radiador estava expulsando água de seu reservatório, haja vista que estava fervendo.

6. Que os Recorrentes alertaram aos Comissários para que lhes fosse permitida a complementação do líquido de arrefecimento, o que foi indeferido.

7. Que o carro apresentou peso total de 960kg, estando em desacordo com o *hadicap*, que estipula peso mínimo de 963kg.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

8. Aduzem que após a pesagem oficial, completaram os líquidos do radiador e o carro pesou 964kg, portando alinhado com o regulamento.

9. Sustentam em seu favor o disposto no art. 131.1, do CDA, que diz que “Os veículos que, durante as vistorias técnicas, apresentarem problemas de falta de peso terão, no máximo, mais duas oportunidades seguidas para comprovarem estar no peso mínimo regulamentado para sua categoria.”

10. Argumentam que o Anexo I ao CDA define o peso do veículo da seguinte maneira:

PESO DO VEÍCULO: É o peso total do veículo, estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis normais, e o reservatório de combustível completamente vazio, sem o piloto, e sem a indumentária mínima exigida. De acordo com o regulamento da categoria, e a critério da direção da prova, os veículos poderão ser pesados de maneira diferente.

11. Então, afirmam que sofreram injustiça pois a pesagem não atendeu a todos os requisitos legais, deixando de considerar os líquidos do sistema de arrefecimento.

12. Argumentam que a inadmissibilidade recursal – art. 160, II, do CDA – não se aplica ao caso, uma vez que todas as regras não foram



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

cumpridas e, por fim, requerem o provimento do recurso para anular a penalidade.

13. Parecer da Procuradoria invocando o art. 23.10 do RPP, enfatizando o veículo é pesado em ordem de marcha e por isso a pesagem foi regular., pugnando pela manutenção da decisão dos Srs. Comissários Desportivos.

É o relatório.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 2023

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES

Auditor Relator – CD – STJD



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

PROCESSO Nº 24/2023-CD-RECURSO

RECORRENTE: GUILHERME BOTTURA E OUTROS

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DAS 4ª E 5ª ETAPAS DO
CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE 2023 – 2023 – GOIÂNIA - GO**

VOTO

1. A penalidade recorrida tem fundamento numa questão objetiva, qual seja o peso do veículo, mais precisamente o peso do veículo em ordem de marcha.

2. Segundo a decisão recorrida o veículo #117 foi desclassificado por estar em desacordo com o peso informado no Handicap.

3. Os Recorrentes afirmam que lhes foi impedido de completar os líquidos do radiador que se perderam por ocasião do super aquecimento do motor, e com isso o peso do carro se justificou. Que quando completados os líquidos, o peso ultrapassou o *handicap*.

4. O argumento dos Recorrentes é de que o PESO DO VEÍCULO não foi analisado dentro da lei, posto que os líquidos não estavam em seus níveis normais.

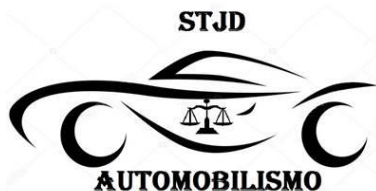
5. Por seu turno, a Procuradoria afirma que o peso do veículo deve estar em ordem de marcha, conforme ele entra no Parque Fechado.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

6. Eis o ponto nodal da questão.
7. No meu entender o peso do veículo em ordem de marcha é aquele apurado com o veículo com todos os elementos essenciais para o seu funcionamento, com todos os níveis de líquidos normais e o reservatório do combustível assim como chegar no final da prova.
8. Esse entendimento está em consonância com a definição do PESO DO VEÍCULO constante do Anexo I, do CDA, que determina que o **“PESO DO VEÍCULO:** É o peso total do veículo, estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis normais, e o reservatório de combustível completamente vazio, sem o piloto, e sem a indumentária mínima exigida. De acordo com o regulamento da categoria, e a critério da direção da prova, os veículos poderão ser pesados de maneira diferente.” – grifei -
9. O veículo com o sistema de arrefecimento sem líquidos não suportará o calor e afetará o motor como um todo, fundindo componentes indispensáveis para seu funcionamento.
10. Portanto, a reposição de líquidos, para igualar os níveis normais de água do radiador, por certo, aumentaria o peso final do veículo, deixando-o em peso em ordem de marcha.
11. O depoimento do I. Fábio Greco, presidente do CTDN, é elucidativo sobre o conceito do peso do veículo em ordem de marcha e define com exatidão esse conceito, na prática, robustecido pelas



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

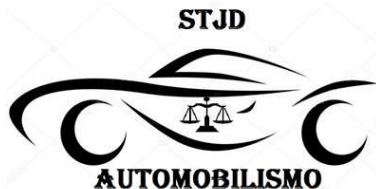
incisivas manifestações da Douta Procuradoria, na voz do I. Anderson Deóla.

12. Contudo, a letra da lei destoa do conceito empregado na prática.

13. E, nesse caso, penso que a interpretação filológica, ou seja gramatical, em que o intérprete considera o sentido literal das palavras, ganha força para beneficiar o apenado, ora Recorrente.

14. O PESO DO VEÍCULO conforme constante do Anexo I, do CDA, “É o peso total do veículo, estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis normais, e o reservatório de combustível completamente vazio, sem o piloto, e sem a indumentária mínima exigida. De acordo com o regulamento da categoria, e a critério da direção da prova, os veículos poderão ser pesados de maneira diferente.”, com os meus grifos.

15. O presente voto não se traduz numa ofensa aos ensinamentos prestados pelo I. Presidente do CTDN, mas uma sugestão de que a norma aplicável – Anexo I ao CDA, seja modificada, por acréscimo, para estipular uma definição precisa e condizente com as práticas desportivas **do peso do veículo em ordem de marcha dentro do ambiente de competições automobilísticas.**



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

16. Tampouco pretende-se criar um precedente danoso para o automobilismo, que permitirá a adoção de práticas heterodoxas e contrárias à lei desportiva para benefícios dos competidores.

17. Este não é o intuito deste Auditor.

18. O conceito de peso do veículo em ordem de marcha, buscado em normativos aleatórios, junto ao Inmetro¹, é definido exemplificativamente como:

“Massa do Veículo em Ordem de Marcha: É o peso próprio do veículo acrescido dos pesos da carroçaria e/ou equipamento, do combustível, das ferramentas e dos acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio, do dispositivo de sinalização refletora de emergência **e do fluído de arrefecimento do motor.**” – grifei -

19. Portando, considerando a existência da dúvida acerca da precisa definição do conceito empregado na norma positivada, voto no sentido de privilegiar o entendimento mais favorável ao Recorrente, dando provimento ao recurso interposto, para o fim de anular a penalidade imposta ao Recorrente, haja vista não ter sido permitido o complemento de líquidos do sistema de arrefecimento.

1

<https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fwww.inmetro.gov.br%2Frtac%2Fpdf%2FRTAC00734.pdf&psig=AOvVaw1yNAPYVTOEeJ9opOBiM6iT&ust=1700660926508000&source=images&cd=vfe&ved=OCAGQrpoMahcKEwiYtYfLntWCAxUAAAAAHQAAAAAQBA>



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR

20. É como voto.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 2023

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES

Auditor Relator – CD – STJD



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 24/2023-CD

RELATOR: Auditor Leonardo Pampillón

RELATOR PARA ACÓRDÃO: Auditora Darlene Bello

RECORRENTE: GUILHERME BOTTURA E OUTROS

RECURSO IMPROVIDO.

VOTO DIVERGENTE

Diante de algumas dúvidas que persistiam antes do julgamento e que entendi esclarecidas pelas informações técnicas prestadas em audiência pelo ilustre Presidente do CTDN, Sr. Fábio Greco, ali arrolado pela douta Procuradoria do STJD junto a essa Comissão Disciplinar, ousou divergir do voto que deu provimento ao recurso dos Recorrentes para votar, ao contrário do proficiente Relator, no sentido de manter a decisão dos Comissários Desportivos da 4ª e 5ª ETAPAS DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE 2023-2023 – GOIÂNIA-GO, consoante opinado em PARECER de páginas 36/45 do ilustre Procurador e razões que passo a expender:

Primeiramente o CDA determina como se proceder na pesagem dos veículos:

SEÇÃO XX – DA PESAGEM DOS VEÍCULOS

Art. 131 – *O equipamento oficial de pesagem deverá estar à disposição de todos os competidores durante o desenrolar das atividades, no local indicado para a vistoria técnica.*

131.1 – *Os veículos que, durante as vistorias técnicas, apresentarem problemas de falta de peso terão, no máximo, mais duas oportunidades seguidas para comprovarem estar no peso mínimo regulamentado para sua categoria.*

131.2 – *O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.*

Outrossim, o **ANEXO I do CDA** define em termos técnicos o 'PESO' do veículo:

PESO DO VEÍCULO: É o peso total do veículo, estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis normais, e o reservatório de combustível completamente vazio, sem o piloto, e sem a indumentária mínima exigida. De acordo com o regulamento da categoria, e a critério da direção da prova, os veículos poderão ser pesados de maneira diferente.

Por sua vez o **RPP - REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO 2023** aponta:

10 - DA VISTORIA TÉCNICA E/OU ADMINISTRATIVA

Art. 10.2 - *Os carros devem cumprir com o “Peso Mínimo Obrigatório” em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto, o carro e o time de pilotos em questão serão desclassificados, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.*

Art. 23.10 - *A critério dos comissários técnicos os veículos terão seus pesos verificados no final da classificação e da corrida com tanques drenados e em ordem de marcha sem piloto.*

Art. 23.10.1 - *O equipamento oficial de pesagem da prova (balança) é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.*

Note-se que o **RPP** não define especificamente o que seria 'peso em ordem de marcha', mas de forma costumeira se diz ser o peso do veículo pronto para rodar, com todos os fluidos necessários – mas sem contar os passageiros e a mesma idéia está contida no esclarecimento prestado em audiência pelo Presidente da CTDN, como se depreende do afirmado (sic) : ' ... é exatamente o jeito em que o carro chega, ele chegou e você tira o piloto, vai lá, pesa e vai embora"... 'sem o combustível.'

Ou seja, o carro 'estava rodando' na prova e logo após, dirigido ao Parque Fechado por seus próprios meios e no estado no qual terminou a prova e sem seu piloto terá seu peso em 'ordem de marcha' então aferido, repise-se, sem qualquer outra ingerência sobre o veículo antes dessa aferição.

Partindo desse entendimento o experiente Procurador opinou às **Págs. 36/45** pelo desprovimento do Recurso uma vez que o resultado da pesagem do veículo dos Recorrentes obtido em Parque Fechado pelos Comissários Técnicos foi de **960 Kg enquanto consoante seu *Handicap* o peso final sem piloto estipulado era de 963 Kg (Pág. 55 da Pasta de Provas)** em visível desacordo com peso mínimo em menção (**art. 10.2** do RPP da categoria) não sendo possível abrir exceção à regra com base no alegado superaquecimento dos líquidos de arrefecimento do veículo e vazamento documentado pelas fotos juntadas ao recurso. Acresce, inclusive, em seu PARECER:

[]...

Os pesos em qualquer carro de alta performance é essencial, assim, todas as equipes tentam aliviar o máximo a questão peso, incluindo como estratégia a diminuição do sistema de arrefecimento, tamanho de radiadores e trocadores de calor a fim de que menor quantidade de líquido e por conseguinte peso agregue ao carro.

Contudo o risco da perda de peças tais como um espelho parte da carenagem, combustível e ou fluidos, deve ser calculada ao ponto da falta de qualquer desses não ferir o peso mínimo do carro.

Isso porque, cada prova o peso mínimo pode ser alterado, visto que Handicap é diferente de pista, prova para prova, por haver modificação de lastro de sucesso por exemplo.

Assim, cada equipe tem sua estratégia, esta que pode estar no limite de peso arriscando, chegar ao final de prova, com a quantidade de combustível, líquidos e todas as carenagens intactas.

Para nivelar a competição, as pesagens e vistorias, acontecem em ordem de marcha, sendo que admitir que o veículo possa ter qualquer acesso dos mecânicos e ou pilotos que venha recompor, carenagens, espelhos e ou líquidos, seria desmerecer o trabalho estratégico utilizado pelas demais equipes.

Na mesma baila, com diminuição de radiadores e trocadores de calor, há conforme já dito diminuição de peso com aumento de performance, podendo ser essa opção da equipe, a causa do citado superaquecimento."

Por outro eito, ao ver do proficiente Relator, a vistoria técnica em Parque Fechado deveria ter garantido aos Recorrentes que houvesse reposição dos líquidos de arrefecimento em menção uma vez que a dicção consignada no ANEXO I do CDA afirma ser o PESO do veículo aquele a ser aferido com seu 'nível normal de líquidos', ou seja, aquele que inicialmente estaria compondo o veículo para que este tivesse participado da corrida e por essa razão, quando diante do alegado superaquecimento e perda de líquido no veículo detectados ocorridos em vistoria técnica, seria caso de antes de uma nova aferição de peso do carro houvesse possibilidade de recomposição a seus 'níveis normais' para prosseguir o procedimento previsto no art. 131.1 e como tal não foi permitido aos Recorrentes, estaria concordando, por fim, com as razões de recurso para provê-lo.

Nesse ponto e tentando melhor entender a dicção do regramento de definição do peso do veículo acabo por concluir **'não ser estanque a um determinado momento' o conceito de 'líquidos em seus níveis normais' contido no termo técnico 'peso do veículo' (ANEXO I do CDA) conforme sigo a expor.**

A definição de 'peso', em meu entender, **serve a qualquer momento da prova**, pois não se restringe ao que foi observado no momento 'inicial' do veículo em pista e pelo contrário, crível se altere ao longo da competição, tanto para mais como menos, dependendo das diversas situações de corrida.

O 'PESO' de um veículo que tenha durante uma prova da Endurance se envolvido num incidente de pista e perdido um retrovisor ou outra parte qualquer do carro por exemplo, gize-se, Categoria onde uma reposição de componente perdido durante a corrida não é possível, não será o mesmo peso daquele inicialmente aferido no início da prova quando aferido depois no Parque Fechado e nem por isso o carro deixou de ter peso em condição de corrida, como preconiza a definição '...estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, ou seja, incluídos todos os componentes EXISTENTES NO CARRO NAQUELE MOMENTO DE PROVA E QUE AINDA ASSIM PERMITIRAM QUE ELE CHEGASSE POR SEUS PRÓPRIOS MEIOS AO PARQUE FECHADO.

O veículo mesmo assim permaneceu em condição de corrida e será aprovado pela vistoria técnica se o resultado final estiver acima do peso mínimo determinado pelo seu Handicap mesmo ausente seu retrovisor, mas se a 'conta' estratégica da equipe tiver sido tão apertada que uma eventual 'perda do retrovisor' for capaz de deixar o carro abaixo de seu peso mínimo a regra terá sido desrespeitada e a penalidade aplicada.

Da mesma forma se presume normal que o sistema de arrefecimento ao longo da corrida sofra alguma perda de líquido, mas se o carro chegou ao final da corrida e em parque fechado por seus próprios meios, o peso ali aferido será aquele 'em condição de corrida' e como preconiza a sua definição '...estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis normais', assim entendendo como normais os então relativos a cada etapa da corrida... um nível 'normal' para o início da prova provavelmente não será o mesmo de um nível normal compatível à 3 horas de corrida... **ou seja, um nível 'normal' na verdade são vários possíveis níveis 'normais' ao momento de pista** e, assim como aconteceu com o retrovisor perdido no exemplo anterior, também as perdas de líquidos são passíveis dos carros sofrerem durante a corrida e DEVEM ESTAR CONTABILIZADAS NA ESTRATÉGIA DA EQUIPE de forma que ela considere iniciar a prova com uma margem para essas possibilidades, inclusive de 'casos fortuitos'.

Gize-se no caso concreto não se considerar hipótese onde piloto, ou sua equipe, não tivesse agido de boa-fé ou tivesse adotado prática contrária às regras de desporto para contornar uma vistoria que fosse prejudicar o brilhante resultado alcançado em pista, mas apenas considerando que os Recorrentes foram vitimados por caso fortuito no que se refere ao superaquecimento e perda de líquido de arrefecimento do veículo e que se refletiu por sua vez em perda de peso final antes da vistoria técnica, extrapolando a 'contabilidade estratégica' da equipe, mas tal acontecimento, nos termos do **art. 131.2** do CDA, não é capaz de justificar realização de nova vistoria Técnica lembrando ter restado **estabelecido de forma incontroversa em audiência que o procedimento padrão previsto art. 131.1 do CDA foi respeitado pelos Comissários Técnicos** (repetindo eles mais duas vezes a subida do carro na balança no momento da vistoria) para aferição do peso do veículo 'do

modo que chegou de pista' e assim constatada ali irregularidade de se encontrar o carro com peso abaixo do mínimo estabelecido para seu *handicap* e sua DESCLASSIFICAÇÃO da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Endurance – 2023 não pode ser evitada.

Dessarte entendo correta a DECISÃO Nº 03 que indeferiu autorização para reposição de fluidos e nova pesagem do carro #117, **a uma** porque o **art.131.2 do CDA** dispõe “ *o equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis*” e já tendo sido aferido e a decisão prolatada esta seria considerada pelos Comissários Desportivos inapelável, **a duas** porque o **art. 10.2 do RPP** também dispõe “ *Os carros devem cumprir com o “Peso Mínimo Obrigatório” em todos os momentos do evento.*’ ou seja, não importa se no início da prova, com o fluido no nível normal para a largada, ou no fim da prova, com o nível normal presumido para ocorrência de perdas após 3 horas de funcionamento do carro em condições de corrida, em qualquer hipótese a estratégia de corrida de cada equipe deve prever, **em todos os momentos do evento**, tenha o carro de respeitar o peso mínimo definido em seu HANDICAP numa eventual aferição técnica e por fim, **a três**, mesmo acreditando crível no caso concreto ocorrida hipótese de caso fortuito do superaquecimento do líquido de arrefecimento no Parque Fechado e de não ter nem piloto, tampouco sua equipe utilizado nenhum tipo de estratégia para contornar a dita irregularidade no peso em vistoria técnica, mas o peso do veículo ainda assim deve observar a regra estabelecida pois ela norteou todos os demais competidores e pelo mesmo princípio *pro competitione* não se pode desmerecer o trabalho estratégico utilizado pelas demais equipes para se assegurarem que eventualidades levem seus carros à situações de irregularidades técnicas semelhantes.

Por essas razões, ousou divergir do voto do ilustre Relator **NEGANDO PROVIMENTO** ao recurso do Recorrente e mantendo incólume a decisão recorrida.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE.

RIO DE JANEIRO, 14 DE OUTUBRO DE 2023

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA