



PROCESSO N 15/2016-CD-RECURSO. RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO DA SILVA. RECORRENTE: CARLOS ALBERTO DA FONSECA. RECORRIDOS: COMISSARIOS DESPORTIVOS DA 7ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO MERCEDEZ- BENZ CHALLENGE 2016.

**EMENTA:** Atitude antidesportiva - não configuração ante a apresentação de prova técnica (telemetria) e documental (fita de vídeo) produzida no julgamento. Recurso a que se DÁ PROVIMENTO para cancelar desclassificação, devolvendo-lhe os resultados obtidos na 7ª Etapa do Campeonato Brasileiro Mercedes- Benz Challenge 2016. Julgado em 29/11/2016.



Processo nº 15/2016

## RELATÓRIO

O piloto CARLOS ALBERTO DA FONSECA - Carro #60 contesta punição de desclassificação e multa impostas a ele pelos Comissários Desportivos na 7ª Etapa do *Campeonato Brasileiro Mercedes-Benz Challenge 2016*, decorrente da investigação do toque ocorrido na 14ª volta da corrida entre seu carro e o de nº #77 do piloto ARNALDO DINIZ (fls. 65/69).

Requeru também lhe fosse concedido efeito suspensivo à punição em comento visando à manutenção da pontuação alcançada até a solução da lide no que não foi atendido diante da celeridade da inclusão em pauta para julgamento do presente recurso – ocorrendo em data anterior a da próxima etapa do Campeonato em tela.

Alega ter largado na 7ª posição no *grid* e já na volta nº 14 disputava as primeiras colocações com os pilotos dos carros # 77 (Arnaldo Diniz) e carro # 37 (Lorenzo Varassin) quando, se posicionando para contornar a curva da vitória e entrar na reta dos boxes pela parte interna da pista (fl. 53) fora surpreendido pela alteração de trajetória realizada pelo piloto ARNALDO DINIZ (carro #77) e que esta manobra teria ocasionado leve toque deste com o Recorrente, resultando no incidente que afastara aquele da corrida e na penalização deste com sua desclassificação ao final da prova.

Procurados pelo Recorrente os Srs. Comissários Desportivos julgaram improcedente o pedido de reconsideração da penalidade imposta mantendo sua desclassificação, restando-lhe manejo de recurso junto a essa Comissão Disciplinar de modo a provar a ausência



de qualquer atitude antidesportiva que pudesse acarretar a penalidade sofrida e que diante das provas a serem produzidas nos autos, demonstraria, pelo contrário, haver a culpa exclusiva do piloto do carro #77 no incidente em tela.

Deferido o pedido de produção de prova técnica com a instrução de fls. 125/126 dos autos, no que diz respeito aos dados de telemetria do carro do piloto ARNALDO DINIZ (Carro #77) e junta também seus próprios dados de sua telemetria às fls. 178/183.

Prova audiovisual produzida em audiência e juntada aos autos .

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 29 DE NOVEMBRO DE 2016

**DARLENE BELLO DA SILVA**  
**RELATORA**

**Processo nº 15/2016**



Como relatado pelo Recorrente, na volta nº 14 da 7ª Etapa do *Campeonato Brasileiro Mercedes - Benz Challenge 2016* disputando as primeiras colocações com os pilotos dos carros #77 (Arnaldo Diniz) e o carro # 37 (Lorenzo Varassin) verifica-se ocorrência de toque entre o carro do Recorrente e o de nº #77 , resultando de tal incidente afastamento do carro do piloto Arnaldo Diniz da corrida.

A investigação do mencionado evento levou os Srs. Comissários Desportivos à conclusão de que houve prática de atitude antidesportiva por parte do Recorrente, penalizando-o com desclassificação da corrida e imposição de pagamento de multa (fl.145) e, mesmo após ter ele feito pedido de reconsideração os i. Comissários entenderam manter a penalidade ao caso (fl.142/144 ).

Observe-se, em que se pese a presunção relativa de veracidade dos fatos apontados pelos Srs. Comissários Desportivos, essa presunção não tem condão de afastar reanálise por parte dessa Comissão Disciplinar sobre a questão subjetiva trazida pelo Recorrente em conjunto com as provas por este produzidas e que passam a ser apreciadas na apuração sobre existência, ou não, de prática de atitude antidesportiva que justificasse a penalização aplicada de acordo com o Regulamento Desportivo da categoria.

O Recorrente, além de imagens de câmera *on board* , instrui os autos com prova técnica de TELEMETRIA , afirmando , inclusive esta não teria sido apreciada pelo Comissários Desportivos na investigação do incidente.

Afirma o Recorrente ter sido surpreendido pela alteração de trajetória realizada pelo piloto ARNALDO DINIZ (carro #77) quando se posicionava para contornar a curva da vitória e entrar na reta dos boxes pela parte interna da pista e que esta manobra teria ocasionado leve toque deste com o Recorrente, resultando no incidente que afastara aquele da corrida, mas por culpa exclusiva daquele. Tem-se, portanto, a



meu ver, como cerne da questão a essa Comissão Disciplinar trazida pelo recurso apreciarmos se houve, ou não, participação do recorrente (mesmo que culposa) no evento que afastou o carro #77 da corrida a ensejar a penalização imposta pelos Comissários Desportivos, conforme passo a julgar.

O Autor alega em suas razões de recurso junto aos Comissários desportivos, *verbis*:

*“Peço a revisão de vossa decisão pois não tive qualquer ‘intenção’ de criar nenhum tipo de ocorrência uma vez que sempre percorri em todas as minhas voltas pela parte interna da subida da curva da vitória, pois ali meu carro conseguiu maior atração e encurta caminho, foi impossível prever a reação do piloto do carro #77 que costumeiramente fazia aberto e percebendo que iria ser ultrapassado na subida fecha para cima de minha trajetória e aí recorrendo o toque dele em meu carro nº 60”.*

(fl.135)

Como dito, trouxe como meios de prova de suas alegações prova audiovisual e registros de telemetria em prova documental de fls.125/126 e fls. 178/183 que formam conjunto probatório imprescindível à convicção desta Relatora sobre o incidente em questão e desde já, registre-se, praticamente inepta as razões do Recorrente no tocante aos dados de telemetria, dados técnicos que, se bem analisados, podem sim esclarecer a dinâmica do evento e por isso mesmo não passaram despercebidos na presente análise. vEJAMOS:

A plausibilidade da alegação do Recorrente quanto a ter sido surpreendido pela manobra do piloto ARNALDO DINIZ (carro #77) pode ser verificado-se através das imagens de sua câmera *on board*, onde tem-se realmente o carro #77 parecendo invadir o traçado do recorrente para evitar o seu posicionamento interno no trecho de reta e a possibilidade de ser ultrapassado no seu final. Essas imagens audiovisuais demonstram que o Recorrente já se encontrava com as quatro rodas dentro da parte interna da pista e em ultrapassagem ao



piloto do carro #77, quando este abruptamente vem em sua direção, mas as imagens não são suficientes para se ter certeza sobre quem realmente teria 'tocado' em quem, mas, quando associadas aos registros da telemetria daquele momento podemos extrair dados que nos dão a certeza do que ali ocorreu .

Gize-se, a telemetria dos carros na corrida é ferramenta importante de registro matemático a cada ponto do trajeto e através dela se pode precisar a '*movimentação de volante*' ocorrida ou qual o '*percentual de acionamento do pedal*' a cada momento, ou a '*velocidade*' na pista, se houve ou não '*acionamento de freio*', entre outros dados de interesse. Eles formam uma fotografia da ação a cada ponto de interesse. Tomemos então os dados que instruem fls. 125/126 ( ARNALDO DINIZ (Carro #77)) em cotejo aos do Recorrente às fls. 178/183 (Carro #60):

- i) No registro de fl. 131 =fl.183, LAP1, podemos verificar que no trecho onde ocorreu o incidente este seria um ponto onde se inicia plena aceleração e aumento na curva de velocidade e onde também se encontra o marcador de percentual de acionamento de pedal a '100%', conforme a tabela '*Measuring Values* ali destaca : '*AccelPdPosn*'[%] 100, denotando a atitude então prevista ao piloto na condução de seu carro naquele trecho, o que comprova a alegação do Recorrente de **ser esperado ali que todos estejam dirigindo com 'pé embaixo'** para atingir plena aceleração do carro,
- ii) E por conseguinte a linha de freio permanece inalterada e sem acionamento. Depreende-se, por ser entrada de uma curva e um pouco antes dela, haver naturalmente a alteração do volante até a posição que depois permanece inalterada, pois efetuando-a de forma constante.



- iii) A equipe do carro # 77, atendendo ao Ofício dessa CD, disponibilizou registro juntado à fl.126, donde se verifica ter havido **POR PARTE DO CARRO #77 ABRUPTO MOVIMENTO DE PEDAL ANTERIOR AO INCIDENTE, ACOMPANHADO TAMBÉM DE ABRUPTA MUDANÇA DA POSIÇÃO DO VOLANTE E ACCIONAMENTO DO FREIO NO MOMENTO DO ACIDENTE**, ao passo que o registro de LAP14 – FL. 180 do carro #60 , mostra *Measuring Values – ‘AccelPdPosn’[%] 0.0*, comprovando o alegado pelo Recorrente que **teria ‘tirado o pé’ quando surpreendido pela manobra do piloto do carro #77 na tentativa de impedir o toque entre os carros..**

Acresça-se dispor o Código Desportivo de Automobilismo no art. 120 , Seção IX – ‘DA ULTRAPASSAGEM’ , observações necessárias para o correto procedimento de ultrapassagem, das quais destaca-se:

*Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:*

*[ ].....*

*X – Em defesa de posição, quando um carro tentar ultrapassar o outro em reta, será admitida apenas uma mudança de direção.*

*XI – A mudança prevista no item anterior não poderá ocorrer na direção do veículo que tenta a ultrapassagem, quando este já tiver colocado o carro ou parte deste na sua lateral.*

*.....omissis.....*

*XIII – Caso o veículo que estiver na frente escolha o lado interno da reta em relação à curva que se aproxima, não*



*poderá se movimentar para se posicionar na tomada da curva, caso o veículo que tenta a ultrapassagem esteja posicionado naquele espaço.*

Destarte, no caso concreto entendo assistir razão ao Recorrente quando ele afirma não ter concorrido para o evento e ser caso de atração do art. 161 do CBJD (*'Não há infração quando as circunstâncias que incidem sobre o fato são de tal ordem que impeçam que do agente se possa exigir conduta diversa'*), tendo o Recorrente se desincumbido de provar o alegado com as provas em menção e as produzidas em audiência, não havendo dúvida que na dinâmica registrada pela câmera *on board* e nos dados de telemetria em julgamento restou evidente a culpa exclusiva do piloto do 77 - piloto ARNALDO DINIZ , tendo este sofrido sozinho as consequências de sua própria conduta, inclusive, vale acrescentar ao mesmo piloto (carro #77) , ter se envolvido em evento investigado voltas antes do incidente e posteriormente a ele comunicado reconhecida a prática de atitude antidesportiva contra outro piloto (carro #33) na mesma corrida, consoante comunicado de penalização de fl. 59.

Na verdade, não são incomuns tais episódios no automobilismo dado o arrojo das disputas e a rapidez que os fatos ali acontecem, gerando mesmo dúvidas de complexa análise, motivo pelo qual, algumas vezes a análise subjetiva feita pelos ilustres e dedicados Comissários Desportivos pode chegar a conclusão de um fato quando , mais adiante, melhor analisado tecnicamente, pode se revelar de forma diferente. A título de exemplo menciono os julgados abaixo colacionados:

*"Considerando que ao compulsar os saltos e as provas trazidas em especial a reprodução da fita de vídeo apresentada pela parte recorrente restou patente a este Auditor que o piloto ora recorrente não agiu de forma anti-desportiva pois assim como o outro piloto envolvido no incidente , Emerson Duda(pick-up 12), ambos estavam travando uma disputa pelo melhor posicionamento em pista e embora tenham se envolvido em acontecimentos lamentáveis que interferiram no desempenho dos mesmos e nada teriam ferido a prática desportiva em questão e ante esta análise enxerga este Relator que não ocorreu nenhuma infração aos preceitos do capítulo XII, Seção I, que trata das ultrapassagens, mais especificamente o art. 94, itens I e III do CDA."*



*“Vistos e relatados, e, em face a prova audiovisual , ab initio, trazidas aos autos , prova esta que vista e revista inúmeras vezes me parecem retratar com clareza toda a dinâmica do evento que culminou no toque entre os dois competidores, levando o recorrente ao abandono da prova, fato este que entendi próprio da contenda porquanto pude perceber que o recorrente tendo no seu encaço no vácuo de seu veículo o piloto Cacá Bueno procurou na entrada da curva onde deu seu toque retardar a sua freada, vendo-se obrigado, destarte a abrir o seu Ângulo de tangência para adentrar a curva momento em que aproveitando-se impetuosamente da situação o piloto do carro nº 0 posicionou-se por dentro da curva com as quatro rodas dentro da pista de rolamento vindo o piloto recorrente só então procurar defender sua posição tentando ‘fechar a porta’ à passagem do piloto Cacá Bueno que já ultrapassava-o por dentro, dando-se então o toque fatal para o recorrido.*

*Analisando serenamente os fatos entendo que, in casu,houve inclusive demasiado rigor dos senhores comissários desportivos para com o piloto do carro nº 0 ao tipificarem o fato como conduta anti-desportiva, o que se não me pareceu estar caracterizado pelo que pude deduzir da dinâmica do evento descortinada no vídeo o que, pelo meu feeling, não passou de uma atitude oportunista e impetuosa própria de uma disputa entre ases do automobilismo brasileiro..*

(PROCESSO Nº 07/2006-STJD)

Por todo o exposto entendo assistir razão à pretensão recursal e por tal motivo, conheço do recurso e **LHE DOU PROVIMENTO** para cancelar a punição de desclassificação e devolver-lhe o resultado obtido na mencionada competição.

É O VOTO.

RIO DE JANEIRO, 29 DE NOVEMBRO DE 2016

**DARLENE BELLO DA SILVA**  
**RELATORA**