



Processo nº: 02/2026 – CD – Recurso

Recorrente: Gerson Campos de Souza Filho

Recorridos: Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Sprint Challenge Brasil 2026 – Interlagos/SP

VOTO

I – RELATÓRIO

Gerson Campos de Souza Filho (#82) interpôs recurso desportivo em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Sprint Challenge Brasil 2026 – Interlagos/SP, que, após denúncia, lhe considerou responsável pelo incidente havido com o piloto Daniel Neumann (#21), aplicando, por conseguinte, a punição de acréscimo de 5 (cinco) segundos ao tempo total da prova e de 2 (dois) pontos em sua cédula desportiva.

Segundo o Recorrente, a decisão recorrida merece reforma pois, além de o incidente ser pouco significativo e corriqueiro nas competições automobilísticas, quando muito, seria o piloto #21 o verdadeiro responsável pelo leve toque havido entre os veículos, e não o Recorrente.

Assevera o Recorrente que já teria conquistado a posição disputada com o adversário no momento do toque, tese alegadamente comprovada por meio de imagens da transmissão oficial do evento e dados de telemetria. Aduz que a manobra de ultrapassagem teria sido realizada de modo integralmente lícito, obedecendo aos ditames do artigo 120 do Código Desportivo do Automobilismo e respeitando os limites da pista, em conduta condizente com a sua experiência e renome profissional.



Por fim, o Recorrente deduz que não estaria presente qualquer espécie de culpa apta a configurar a responsabilização do atleta no âmbito disciplinar, o que levaria, inclusive, à desproporcionalidade da sanção aplicada, razão pela qual pleiteia, subsidiariamente, a substituição por alguma das espécies mais brandas do art. 133 do CDA.

Noutro vértice, a i. Procuradoria deste Superior Tribunal de Justiça Desportiva ofereceu parecer pelo desprovimento do recurso, valorizando a decisão guerreada, resumidamente com amparo na tese de que o Recorrente teria, de fato, praticado a manobra de “mergulho”, a qual é vedada pelo art. 120, inciso IV, “a”, do CDA, e consistiria na frenagem tardia para alterar a trajetória segura esperada em razão da geometria da pista (ou traçado ideal).

Desse modo, figurando a ilícita manobra de mergulho como a causa determinante para a conquista da posição, a decisão recorrida estaria correta ao aplicar as respectivas penas.

É o breve relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Conquanto as recentes alterações no Código Desportivo do Automobilismo sejam fato notório, esta Corte mantém a diretriz fundamental de que os atos decisórios dos Comissários Desportivos gozam de presunção de veracidade e legalidade, somente podendo ser reformados em caso de robusta produção probatória em sentido contrário, eis que são as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, detendo o conhecimento técnico necessário ao exercício de suas atribuições.



Todavia, sem prejuízo da deferência aos ilustres Comissários Desportivos, entendo que a decisão de origem deve ser reformada.

Com efeito, o Recorrente fundamenta o pedido de reforma da decisão de origem no artigo 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), recentemente alterado, responsável por regular as manobras de ultrapassagem nas competições automobilísticas nacionais, afirmando que a conduta praticada estaria de acordo com as suas previsões regulamentares, ao passo em que a d. Procuradoria de Justiça destaca a vedação à manobra de “mergulho”. Confira-se, assim, o dispositivo em questão, transcrito em seus trechos aplicáveis ao caso em tela:

Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue, exceto no kart, cujo procedimento específico será descrito no Regulamento Nacional de Kart 2026 – RNK.

I – Durante a atividade, de pista um veículo que estiver nela poderá usar toda a largura dela, demarcada por duas linhas brancas laterais. [...]

II - Fica estabelecido que um piloto que tenta a ultrapassagem tem prioridade a partir do espaço conquistado. É de responsabilidade do piloto defensor evitar uma colisão ou forçar o piloto que tenta a ultrapassagem para fora da pista. [...].

IV – Ultrapassagens em curvas. Para interpretação dos incidentes nas curvas, os Comissários Desportivos tomarão como referência o “traçado ideal” da mesma Serão passíveis de penalização de acordo com a interpretação dos Comissários Desportivos:

- a) **Frenagem tardia, mergulho**, movimento lateral durante a frenagem.
- b) Manobra tardia ou otimista.



c) Subesterço, sobresterço, travamento de rodas onde o piloto não esteja em pleno controle do veículo e que causem incidentes. [...].

VI - Turismo, Caminhões e Protótipos - **Ultrapassagem pelo INTERIOR de uma curva:** Para ter direito a espaço conquistado ao ultrapassar pelo interior de uma curva, o carro que tenta a ultrapassagem deve:

a) **Ter pelo menos uma parte do seu carro ao lado do veículo a ser ultrapassado, antes e no ápice da curva.**

b) **Ser pilotado de maneira totalmente controlada**, particularmente da entrada ao ápice da curva, **e não ter "mergulhado"**.

c) Na estimativa dos Comissários, **ter tomado uma linha de corrida razoável e ter sido capaz de completar a manobra permanecendo dentro dos limites da pista.**

Conforme exposto na citação acima, é permitida a ultrapassagem em curvas na categoria, desde que sejam observados os requisitos específicos (inciso VI), quais sejam, conquistar o espaço antes e no ápice da curva (tendo o carro ao lado do veículo a ser ultrapassado), pilotagem controlada, ausência de mergulho e adoção de uma linha de corrida razoável, respeitando os limites da pista.

Nesse contexto, a instrução probatória realizada no momento da interposição do recurso e, bem assim, na própria sessão de julgamento, leva a crer na tese recursal, isto é, de que a conduta do Recorrente quando da ultrapassagem cumpriu os requisitos exigidos pela normativa aplicável.



A um passo, o depoimento técnico de engenharia do informante explicitou maiores detalhes dos dados telemétricos inseridos nas razões recursais, revelando que o Recorrente realizou a frenagem na curva em questão com a mesma cautela aplicada às demais voltas no local. A bem da verdade, observou-se não só uma frenagem contemporânea às voltas anteriores, como também se atingiu uma velocidade significativamente inferior a de outras ocasiões, estando o veículo com movimento a 64 km/h (sessenta e quatro quilômetros por hora), quando, anteriormente, atingira 72 km/h (setenta e dois quilômetros por hora) na mesma localidade – logo, tendo ainda maior controle sobre o veículo do que em episódios antecedentes.

A dois, a câmera *on board* do carro #82 corrobora os dados telemétricos e o próprio depoimento pessoal do Recorrente no que diz respeito ao momento da frenagem ter sido prudente, condição ilustrada pela barra vermelha no canto inferior direito da tela (coluna “brake”), que dispara com o acionamento tempestivo dos freios.

A três, as imagens da transmissão oficial do evento denotam que, quando do toque, o espaço já havia sido legitimamente conquistado pelo Recorrente, fazendo concluir pela ausência de culpa e, por consequência, pela ausência de responsabilidade no âmbito disciplinar.

Assim, com todas as vênias, a tese da i. Procuradoria de Justiça atinente à um possível “mergulho” por parte do Recorrente não encontra amparo nas provas acima elencadas, na medida que a manobra vedada exigiria uma frenagem excessivamente tardia por parte do piloto, colocando a si e ao concorrente em situação de risco por imprudência, o que não ocorreu no caso concreto.



Outrossim, o Recorrente observou os limites da curva, na forma do art. 120, I, do CDA, sendo fato incontroverso que o local corresponde a um dos trechos de maior amplitude da pista de Interlagos e, por isso, um dos pontos mais propícios para a realização da manobra em questão com baixo risco aos competidores.

Sendo assim, entendo que o recurso deve ser provido, a fim de reformar integralmente a decisão recorrida, de modo a afastar a punição de acréscimo de tempo e de pontos na cédula desportiva do piloto Recorrente.

III – DISPOSITIVO

Posto isso, voto pelo provimento do recurso, reformando-se integralmente a decisão recorrida para afastar a condenação do Recorrente às penas de acréscimo de 5 (cinco) segundos ao tempo total de prova e de 02 (dois) pontos à sua cédula desportiva.

Rio de Janeiro, 06 de abril de 2026.


GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

**AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD DO
AUTOMOBILISMO**