



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO
AUTOMOBILISMO

COMISSÃO DISCIPLINAR - PAUTA de 18/05/2023
Processo nº 06/2023

RELATÓRIO

O piloto LUCAS FORESTI (carro #12) apresenta recurso em face da **DECISÃO Nº 3** dos Comissários Desportivos que o penalizou com acréscimo de 20s ao tempo final na 1ª corrida da 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES realizada no dia 23 de abril de 2023 no autódromo de Interlagos/SP por prática de atitude antidesportiva (ocorrência de condução perigosa).

Em breve síntese o piloto recorrente defende a teor do **art. 5.15 do Regulamento da Categoria** que não houve prática de atitude antidesportiva de sua parte uma vez que ressalta (sic) “ *Diante da circunstância daquele momento, e isso é facilmente comprovado com os vídeos apresentados, o piloto Recorrente não poderia agir de outra forma*” e que a análise do imbróglio posto em julgamento demonstrará não ter havido qualquer atitude antidesportiva que justificasse a penalização emitida pelos Comissários, razão pela qual ela deverá ser anulada por este Egrégio Tribunal.

Sucessivamente, caso haja o reconhecimento de culpa no episódio em tela, aponta haver excessividade na penalização que lhe foi imposta pelos Comissários Desportivos e destaca estarem presentes no caso concreto condições atenuante que devem ser consideradas para restabelecer o equilíbrio necessário ao contexto apresentado com nova análise quanto à dosimetria da pena aplicada no caso.

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 18 DE MAIO DE 2023

DARLENE BELLO

Auditor - Relator na Comissão Disciplinar/STJD



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 06/2023-CD

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO.
RECORRENTE: LUCAS FORESTI**

**INFRAÇÃO AO ARTIGO 5.15, 5.16 do
REGULAMENTO STOCK CAR PRO SERIES -
INOCORRÊNCIA.**

VOTO

O piloto LUCAS FORESTI (carro #12) apresenta recurso em face da **DECISÃO Nº 3** dos Comissários Desportivos que o penalizou com acréscimo de 20s ao tempo final na 1ª corrida da 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES realizada no dia 23 de abril de 2023 no autódromo de Interlagos/SP por prática de atitude antidesportiva (ocorrência de condução perigosa).

Quanto ao tema o REGULAMENTO DESPORTIVO DA CATEGORIA contem determinação expressa com relação aos cuidados dos pilotos no que diz respeito ao momento de realização dos procedimentos obrigatórios nos boxes ao longo das provas, principalmente quando deixando a faixa de trabalho para acessar a faixa rápida. Nesse sentido preconizam os **artigos 5.15 e 5.16 do Regulamento**:

Art. 5.15 – É de responsabilidade do piloto e de sua equipe ao deixar a faixa de trabalho e acessar a faixa rápida do pit lane, não colocar em perigo os demais pilotos. O simples fato de um piloto ter que diminuir a velocidade, já estando na faixa rápida, a fim de evitar uma colisão traseira com um piloto que acabou de sair na sua frente, não é considerado como atitude faltosa. Contudo, não será permitido sair da faixa de trabalho para a faixa rápida se neste momento já existir uma sobreposição com outro veículo na faixa rápida. Com as diferentes configurações dos pit lanes e autódromos, o diretor de prova irá acrescentar mais detalhes nos briefings, sobre a conduta correta abordada neste artigo.

Art. 5.16 – A conformidade com as prescrições de segurança acima citados para entrar e sair do pit lane será observada pelos comissários, sendo penalizados aqueles que infringirem tais determinações.

No caso concreto, inclusive, a referida sobreposição foi objeto de esquematização na **página 52 da PASTA DE PROVAS** para que não ocorresse durante as corridas e restará caracterizada ocorrida caso o carro do piloto venha a se alinhar de forma alguma com um carro que já esteja trafegando na faixa rápida no momento que aquele venha a iniciar sua passagem pela faixa branca que delimita a área de trabalho do box e a área de transição.

E nesses moldes é que os ilustres Comissários Desportivos, analisando as imagens oficiais da corrida após o término da 2ª ETAPA do CAMPAEONATO, entenderam através da decisão nº 03, criada às 18:49h - **PASTA DE PROVAS à página 226**, pela ocorrência de sobre posição do **carro #12** (o Recorrente/ LUCAS FORESTI) com o **carro #95** - Lucas Kohl que vinha pela Fast Lane, tocando-o lateralmente. Leia-se:

DECISÃO Nº 03

Fato: *O piloto Lucas Foresti #12, ao realizar o procedimento obrigatório, é liberado pela equipe, ocorrendo a sobre posição com seu concorrente #95 Lucas Kohl que vinha pela Fast Lane, tocando-o lateralmente com uma condução perigosa.*

Decisão: *Penalizar o piloto Lucas Foresti #12, com o acréscimo de 20 (vinte) segundos no seu tempo total de prova e a Equipe Amattheis Vogel com uma multa pecuniária de 20 (vinte) UP's, que deverá ser quitada até o início da próxima atividade oficial em que for participar.*

Fundamento: *Código Desportivo do Automobilismo 'Art. 83' Regulamento Desportivo da Categoria 'Art. 5.15, 5.16 e 5.17 - IV'*

A penalidade aplicada ao Recorrente se encontra prevista no **art. 5.17** e sendo caso de aplicação após o término da corrida vem o **inciso 'IV'** dispondo:

Art. 5.17 – *As penalidades para condução perigosa na área do pit lane serão:*

I.

II.

III.

IV. Caso o incidente seja na prova e constatado após a finalização da mesma, os Comissários Desportivos atribuirão penalidade em tempo ao Piloto infrator e a equipe do piloto será penalizada com uma multa de 20(vinte) UPs.

Então uma vez constatada a prática de condução perigosa os Comissários Desportivos, a princípio, aplicaram corretamente o Regulamento da Categoria dentro do limites discricionários que ali se impõe, restando passível de uma reanálise quanto à proporcionalidade ou não da aplicação da pena máxima ao caso concreto já que na escala específica da penalização em tempo, ditada pelo **artigo 15.4 do Regulamento Desportivo da categoria**, os Comissários Desportivos teriam concluído pela aplicação da mais severa delas – 20 segundos, enquanto a própria norma permitiria punição em tempo inferior – de 5 e 10 segundos. *In verbis:*

*Art. 15.4 - Poderão ser aplicadas penalizações em **tempo (5, 10 ou 20 segundos)** durante a prova, nas paradas obrigatórias (janela) ou ao final da prova. Outras penalizações como, por exemplo, o “Drive Through”, deverão seguir o regramento disposto no CDA 2023.*

Portanto, **o cerne do presente julgamento** cumpre-se em **analisar a ocorrência (ou não) de direção perigosa no pit lane por culpa do piloto Recorrente, carro #12**, o que caracterizaria a prática de atitude antidesportiva identificada pelos Comissários Desportivos e caso essa venha a ser verificada ocorrida, analisar ponderação quanto à escala de tempo prevista no **art. 15.4 do Regulamento da Categoria**, restrita apenas aos limites da modalidade ‘acréscimo de tempo’ vez que nos termos do **art. 5.17** sendo caso de ‘**conduta perigosa**’ com punição **após a corrida** não se admite outro tipo de penalidade.

Importante também, antes da análise *per se* do evento objeto da penalização do Recorrente, registrar-se algumas circunstâncias observadas na PASTA DE PROVAS da 2ª Etapa do Campeonato:

Primeiro - não constar na Pasta de Provas tenha havido Reclamação do piloto do carro #95 em face da apontada conduta adotada pelo Recorrente, o que pode levar a crer que a ausência de manifestação do **carro#95** demonstraria, a princípio, que este não teria sofrido prejuízo por culpa do Recorrente no evento em tela, frise-se, mesmo quando este teria sido supostamente tocado lateralmente na saída do box por ocasião da realização do procedimento obrigatório na volta 8 da corrida 1 (o imbróglgio para o **carro#95** poderia sido considerado por este um incidente de corrida....Fica a dúvida porque sequer do toque lateral se tem confirmação na pasta de provas).

Segundo - no item **08 do Relatório dos Comissários Desportivos** - **PASTA DE PROVAS à página 257**, observa-se que RELATÓRIO DE OCORRÊNCIAS lista 4 incidentes e dentre os listados, não se encontra menção à ocorrência de incidente que envolvesse o piloto do carro #12 e o carro#95, ou seja, inicialmente não estava o Recorrente sob investigação por uma suposta atitude antidesportiva.

Terceiro - a **Decisão nº 03 criada na Pasta de provas à página 226 às 18:49h**, foi tomada, como nela consigando, “*após análise de imagens oficiais*” e ao que tudo indica em momento deveras posterior ao término da prova e sem a análise das respectivas câmeras *on board* dos pilotos dos **carros #12 ou do carro #95 (art. 83.1 do CDA)**

Essas imagens não foram consideradas, pois não lhes foram solicitadas para investigação a essa hora avançada já que **às página 245 e 246 da PASTA DE PROVAS**, tanto na LISTA DE PRESENÇA NA SALA DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS, bem como na **RELAÇÃO DE CÂMERA ON BOARD** analisadas pelos

Comissários Desportivos não constam que aqueles tenham sido ouvidos por estes para qualquer esclarecimento.

Gize-se, a título de comparação, um caso semelhante de 'sobreposição' analisada pela DECISÃO Nº 02 com imputação de condução perigosa ao piloto do carro #30 sobre o carro #88, encontram-se ambos os pilotos constando das relações acima mencionadas e ouvidos na Sala dos Comissários às 15:30h.

Considerando esse contexto, o Recorrente se insurge contra a punição aplicada alegando não ter podido agir de outra forma no momento de término do procedimento obrigatório na volta 8 da corrida 1 diante das circunstâncias que passou a narrar produzindo também prova audiovisual com a imagens de sua câmara *on board*, bem como as imagens de visão 'da saída' do box' e a de 'frente' ao box de sua equipe para embasar seu relato.

O Recorrente alega os seguintes motivos que condicionaram sua conduta:

- " 1) Um piloto da equipe Ypiranga para o carro na área de trabalho imediatamente seguinte à sua;*
- 2) Em menos de 2 (dois) segundos o Recorrente para o carro na área de trabalho de sua equipe;*
- 3) Após ágil procedimento realizado, o Recorrente, já com o carro no chão, sai da inércia e inicia retorno à "faixa rápida", portanto, antes do concorrente da equipe à frente;*
- 4) O carro da equipe à frente, após o Recorrente já ter saído de sua área de trabalho, também inicial o retorno à "faixa rápida", onde começa todo o imbróglio."*

Acresce também que *"Somente após toda a dinâmica anteriormente narrada, é que aparece no vídeo o carro do piloto Lucas Kohl (#95), que não teve qualquer prejuízo, trafegando pela "faixa rápida".*

Em audiência defendeu que estava em aceleração progressiva quando obrigado a desviar dos mecânicos que realizavam os trabalhos no carro da frente, o box da equipe YPIRANGA - carro#16 (THIAGO CAMILO), que incluiu a troca de pneu, fato que teria obrigado o Recorrente a guinar seu volante mais à direita de maneira a sair do espaço ocupado pela equipe a sua frente, preservando, por óbvio, a integridade física e a vida daqueles profissionais e na sequência teria sido obrigado a virar ainda mais o volante a direita, devido a saída do box do carro #16 que realizava de forma concomitante o mesmo prosseguimento obrigatório em seu box contíguo ao do Recorrente, isso com os mecânicos recuando e encontrando o Recorrente que pelo lado direito ali passava em aceleração e por pouco, não foram atropelados se o Recorrente não tivesse aprofundado a diagonal com mais uma guinada à direita e entrando na faixa rápida, frisando por fim diante desse contexto quem poderia evitar eventual choque era o próprio piloto do carro#95 que vinha pelo *Fast Lane*, uma vez que nos termos do **art 5.15 do Regulamento da categoria** não seria caso de ocorrência de infração para o Recorrente caso seu concorrente que estivesse vindo pela faixa rápida fosse obrigado a diminuir a marcha para evitar uma colisão traseira.

Destarte, com base nas disposições normativas e diante das circunstâncias anteriormente mencionadas que se desenrolam e em dinâmica 'de segundos' associadas às provas audiovisuais produzidas no feito **entendo assistir razão ao Recorrente** para afastar a prática de conduta perigosa, consonante forme passo a aduzir.

Como já ressaltado, temos que a situação em julgamento não suscitou nenhuma reclamação do piloto do carro#95 que 'em tese' poderia ter sofrido algum prejuízo por conduta perigosa do Recorrente.

A esse fato, soma-se o fato de os Comissários Desportivos parecem não ter visualizado a situação de saída concomitante do Recorrente e do piloto do box subsequente (carro #16) que só pode ser exposta pela câmera on board do Recorrente, parecem também não ter visualizado a situação de saída concomitante do Recorrente e do piloto do box subsequente (carro #16) através das câmeras on board do Recorrente

e a de visão frontal do box, onde se constata que ter o Recorrente sido obrigado a sair mais ainda em diagonal tomada em direção ao Fast Lane PARA QUE NÃO SÓ NÃO ATROPELASSE O MECÂNICO DAQUELE BOX, COMO TAMBÉM PARA NÃO SE CHOCAR COM O PROPRIO CARRO #16 QUE TAMBÉM ESTAVA SAINDO LOGO EM SEGUIDA com mesma finalidade.

Observe-se também que em nenhuma imagem audiovisual se tem visão precisa se teria ocorrido sobre posição ou não do carro do Recorrente (carro #12) com o carro #95, mas o que entendo mais importante à essa dinâmica de pouquíssimos segundos é que, em havendo sobreposição com o carro#95, ela teria sido fruto do cuidado do Recorrente em sua forma de conduzir o carro para não ferir o pessoal do box contíguo, tampouco causar uma batida como carro#16, o que no meu entender exime o Recorrente de culpa no episódio.

Da mesma forma a visão sob ângulo da câmera de frente ao box do Recorrente também não nos dá a certeza de ocorrência de sobreposição (ainda mais porque nenhuma reclamação foi feita por parte do piloto do carro #95), mas ela pode até ter sido presumida ocorrida pelos experientes Comissários Desportivos em função do Recorrente ter sido obrigado a dar pequena guinada em seu traçado para se afastar do mecânico do box do carro#16 (que se constata da câmera on board do Recorrente) e depois uma segunda alteração de traçado para evitar choque com este mesmo carro #16 que saiu um pouco depois dele, mas se encontrava à sua frente e dessa forma ele teria ultrapassado a linha da faixa de transição a teor do esquema descrito na PASTA DE PROVAS .

Analisando quadro a quadro as imagens em tela, tem-se primeiro as imagens da câmera de visão frontal ao box da equipe do Recorrente, onde, além da visão do seu box, também se tem a da equipe YPIRANGA - carro #16 e nota-se:

. Aos 0:03' o **carro #16** chegar no box da equipe YPIRANGA posicionada subseqüente ao do Recorrente para realizar o procedimento obrigatório enquanto o carro do Recorrente ainda não chegou;

. Aos 0: 07' chega então o carro do Recorrente a seu box para o mesmo procedimento;

. E aos 0:12' o carro do Recorrente é liberado e inicia saída do box, frise-se, **enquanto ainda não finalizado o mesmo no box do carro #16;**

. Entre 0:12' e 0: 13' o carro #95 aparece na FAIXA RÁPIDA enquanto o Recorrente se encontra dentro da faixa de TRABALHO seguindo em direção da direita para ultrapassar o carro#16, frise-se, ainda parado e cercado por seus mecânicos realizando o procedimento obrigatório;

. Aos 0: 13', o carro #16 também foi liberado pela equipe e dá sua saída do box;

. Aos 0: 14' se verifica que o carro do Recorrente desvia de mecânicos da equipe do carro #16 que até mesmo pulam para sair do trajeto tanto do carro do Recorrente , como da saída do próprio carro #16 da equipe, consoante melhor se vislumbra quando analisamos as imagens da câmera *on board* do Recorrente a seguir, certo que as imagens quando gravadas através de câmera de grande angular possuem certo grau de distorção.

Mas a melhor visão desse imbróglio se tem através da câmera *on board* do Recorrente e frise-se, **como essa imagem não foi analisada pelos Comissários Desportivos consoante ausência de registro na Pasta de Provas** parece que não foi considerado que:

. Aos 0: 21' o Recorrente é liberado para saída do box, **enquanto ainda não finalizado o mesmo no box do carro #16;**

. Entre os 0: 21 e 0:26' o Recorrente está saindo de seu ponto de parada e efetuando manobra para passar ao lado da equipe YPIRANGA quando os mecânicos dali ainda rodeiam o carro#16;

- . Entre 0: 28'/0:29' claramente vê-se o rosto de um mecânico do carro #16 crescendo na frente do parabrisas do Recorrente (ele se afastava do carro#16) quando por sua vez o Recorrente joga seu volante mais à direita acentuando a diagonal em direção à faixa de transição,
- . Aos 0: 30'/0:31' percebe-se que o carro#16 foi liberado para saída e o faz ainda com o carro do Recorrente passando ao seu lado ;
- . Aos 0: 32' o carro #16, adotando trajeto diagonal para direita implica com que o Recorrente por sua vez, já tendo seu carro posicionado ao seu lado, sendo obrigado a guinar mais à direita, ultrapassando a faixa de transição, podendo-se visualizar as 2 faixas brancas que limitam a zona de transição já na metade esquerda do parabrisas de seu carro e nos moldes da sobre posição talvez o Recorrente já tivesse até mesmo preferência para entrar na faixa rápida (não existe imagem para tal conferência);
- . Entre os 0: 33' e 0:34' tanto carro #16, como o do Recorrente aceleram em direção à FAIXA RÁPIDA, percebendo-se claramente a tomada dianteira do carro#16 à frente do Recorrente obrigando-o a seguir em direção à Faixa Rápida e **nesse momento podemos observar aparecer o reflexo do carro#95** no retrovisor direito do Recorrente;
- . Entre os 0: 35' e 0:38' tanto o carro#16, como o do Recorrente estão acelerando para voltar à faixa rápida seguidos do carro#95 e assim os três carros acabam saindo nessa ordem do pit lane;

Diante de dinâmica que se desenrolou em frações de segundo e identificando, que a saída do box do carro#16 APÓS JÁ INICIADA A ACELERAÇÃO DO CARRO DO RECORRENTE, impôs a este **priorizar traçado que não pusesse em risco os mecânicos dali, não se podendo exigir que o Recorrente adotasse conduta diversa**, afasto dessa forma a configuração de infração passível de punição por não preencher os requisitos do **art. 156 c/c art. 161, ambos do CBJD**.

Por essas razões, considerando principalmente a prova audiovisual da câmera *on board* do Recorrente demonstrando visível proximidade do Recorrente com os mecânicos do carro#16 e a manobra que os preservou de potencial risco de acidente, corroborado pelo fato de ausência de reclamação do piloto do carro#95 que poderia apontar eventual prejuízo na dinâmica descrita e não o fez, entendo em suma não ter se caracterizado nesta dinâmica ocorrência de infração por parte do Recorrente de forma que **DOU PROVIMENTO** ao recurso para anular a DECISÃO Nº 03 dos Comissários Desportivos, afastando a penalidade de acréscimo de tempo de 20s sobre o tempo final obtido pelo Recorrente, bem como a multa correlata na corrida 1 da 2ª Etapa do CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE.

RIO DE JANEIRO, 18 DE MAIO DE 2023

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA