

Processo nº: 13/2025 – CD – Recurso

Recorrente: Ciro Oliveira Sobral, assistido por José Silva Sobral Neto

Recorridos: Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 FIA Brasil 2025– Interlagos/SP

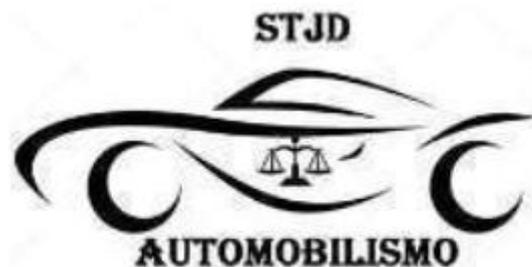
VOTO

I – RELATÓRIO

Ciro Oliveira Sobral (#71) interpôs recurso desportivo em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 FIA Brasil 2025 – Interlagos/SP, que rejeitou sua reclamação desportiva, oferecida em desfavor do piloto Ethan Nobels (#12). Confirma-se o teor da decisão recorrida:

“Os Comissários Desportivos aceitam a Reclamação Desportiva como tempestiva e decidem pela IMPROCEDÊNCIA da mesma, pois na curva 2 o piloto Ciro Sobral #71 fecha para cima de seu concorrente o piloto do carro #12, não deixando o espaço mínimo entre seu carro e a linha branca de limite da pista, no momento do toque”.

A conduta antidesportiva imputada ao piloto #12 consistiria no toque havido entre ambos pouco antes do ingresso em determinada curva, passando este último a ocupar a liderança da corrida, vencendo-a ao final, enquanto o Recorrente, que era líder até a colisão, teria sido temporariamente retirado da prova, perdendo diversas posições como decorrência.



Ato contínuo, alega que, na verdade, o Recorrente havia respeitado o disposto no art. 120, incisos I, V e X, do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), o que seria comprovado com as imagens da câmera da transmissão oficial do evento, bem como da gravação de sua câmera *on board* e de parecer do piloto André Bragantini Jr.

Sustenta, por fim, que a conduta antidesportiva, ainda que culposa, deveria ser punida com o acréscimo de 20s (vinte segundos) ao tempo total de prova do adversário, citando, para tanto, os arts. 133, V, 138, IV e 138.3, I, do CDA.

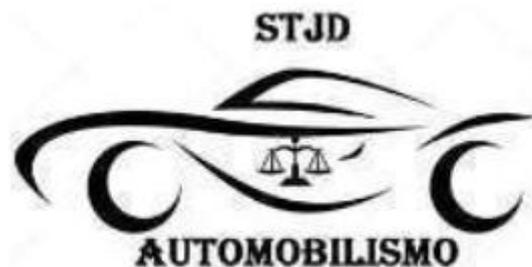
A i. Procuradoria deste Superior Tribunal de Justiça Desportiva ofereceu parecer pelo desprovimento do recurso, valorizando a leitura dos fatos promovida pelos prolores da decisão guerreada.

Embora devidamente intimado para oferecer manifestação no recurso, o piloto Ethan Nobels deixou transcorrer *in albis* o prazo fixado em seu favor (cf. fl. 94).

É o breve relatório. Passo a decidir.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Cinge-se a questão à apuração da responsabilidade pela colisão narrada nas razões recursais, tendo os i. Comissários Desportivos compreendido que esta recairia sobre o próprio Recorrente, que ofereceu a reclamação desportiva rejeitada.



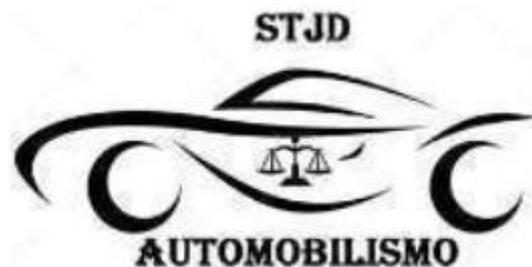
A controvérsia é, assim, de natureza estritamente fática, sendo as normas aplicáveis ao caso de conhecimento geral, mormente aquelas que regulam a ultrapassagem nas competições nacionais de automobilismo, constantes dos incisos do art. 120 do CDA.

Quanto ao ponto, a d. Procuradoria de Justiça deste e. STJD lembra, com razão, que os Comissários Desportivos detêm o conhecimento técnico necessário ao exercício de suas atribuições, justamente por serem as autoridades que realizam o primeiro contato com a situação de fato, de modo que as suas constatações gozam de presunção de veracidade e legalidade, somente podendo ser afastadas diante de robusta produção probatória em sentido contrário.

Entretanto, tal presunção deve ser afastada no caso concreto, em razão de todo o arcabouço probatório trazido aos autos pelo Recorrente.

Com efeito, após cuidadosa análise das gravações trazidas pelo Recorrente, percebe-se que, ao contrário do que entenderam os Comissários Recorridos, o piloto **Ciro Sobral (#71)** havia deixado espaço suficiente para que eventuais adversários o ultrapassassem antes de iniciada a curva. Porém, a conduta do piloto **#12** não correspondeu ao esperado, tendo se chocado contra a roda traseira do carro **#71** nesse íterim.

Portanto, ao que se verifica, a aparente manobra de “fechamento” atribuída pela decisão recorrida ao piloto **#71** ocorreu justamente em consequência do toque causado pelo adversário, e não como um ato voluntário do reclamante, mas como a perda do controle sobre a direção do veículo pós-colisão. Tais fatos ficam evidentes através do recorte de imagens quadro a quadro colacionados ao longo da petição inicial do recurso, com destaques gráficos para a distância de segurança que acabou sendo desrespeitada pelo piloto **#12** no momento do incidente.



Não obstante, foi precisamente essa a leitura dos fatos promovida pelo parecerista de fl. 16, o piloto André Luiz Bragantini Jr., cuja opinião foi submetida ao contraditório, deixando de ser prova unilateral, sem sofrer qualquer tipo de impugnação pelo interessado, que, rememore-se, não se manifestou nos presentes autos mesmo após ser intimado.

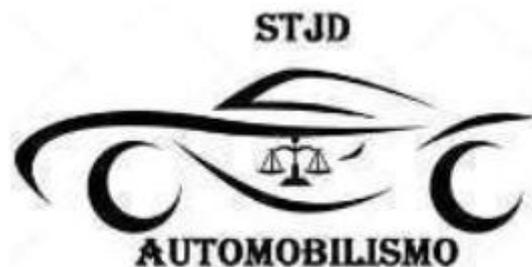
O parecerista, aliás, chama a atenção para outro elemento de prova, qual seja, o fato de que o Recorrente não tinha visão do carro que se aproximava, muito embora tivesse deixado espaço para eventual ultrapassagem, em razão de o oponente ter vindo de seu ponto cego, o que é constatado na exibição das imagens de sua câmera *on board*.

Conforme prenunciado, esclarecida a leitura dos fatos, aplicam-se as previsões do art. 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), especialmente de seus incisos V, IX, X, e XI, abaixo transcritos:

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

V – As curvas, bem como as zonas de entrada e saída delas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitada a largura mínima de um veículo entre ele e a linha branca lateral.

IX – Manobras destinadas a bloquear outros pilotos, tais como mudança de direção antecipada, direcionamento do veículo para o lado interior ou exterior das curvas, ou qualquer outra mudança anormal de direção, serão estritamente proibidas.



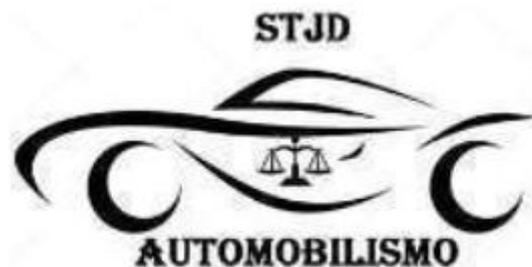
X – Em defesa de posição, quando um veículo tentar ultrapassar o outro em reta, será admitida apenas uma mudança de direção. O piloto que defende a posição poderá voltar para a tangência da curva, caso não possua nem um outro veículo na lateral.

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. [...].

Por fim, destaca-se a não incidência da vedação contida no inciso XI, acima citado, em razão de não ter o veículo #12 conquistado minimamente a posição, tendo sido essa mesma essa parte do automóvel que se chocou com o eixo traseiro do carro do Recorrente.

Sendo assim, entendo que o recurso deve ser provido, para acolher a reclamação, reconhecendo-se a conduta antidesportiva praticada por Ethan Nobels (#12), a qual é passível de punição em acréscimo de tempo, conforme art. 133, V, do CDA, considerando a gravidade da conduta, que levou o reclamado à conquista do primeiro lugar, o que foi mantido até o final da prova, mas rebaixou o piloto lesado à nona posição, ferindo, assim, o *fair play*.

Nesse plano, o art. 138.3, I, do CDA prevê que “*Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova [...] serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem*”. Deve, portanto, incidir aqui a referida regra, com a penalização do piloto #12 através do acréscimo de 20 (vinte) segundos ao seu tempo final de prova.



III – DISPOSITIVO

Posto isso, voto pelo provimento do recurso, para reformar a decisão recorrida, julgando procedente a reclamação desportiva em desfavor do piloto #12, Ethan Nobels, com o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao seu tempo final de prova, na forma do art. 138.3 do Código Desportivo do Automobilismo.

Rio de Janeiro, 11 de junho de 2025.



GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

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