



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR - CD/STJD

PROCESSO Nº 12/2024

RECORRENTE: NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO

JULGAMENTO EM CONJUNTO POR CONEXÃO COM

PROCESSO Nº 14/2024

RECORRENTE: FRANCISCO VELLELA PEDROSO HORTA

PAUTA de 26/06/2024

PRELIMINARMENTE:

Necessária a observação de ocorrência de CONEXÃO entre os processos em epígrafe uma vez que os Recorrentes, respectivamente, piloto NELSON MARCONDES (carro #199) e piloto FRANCISCO HORTA (carro #77), ambos pleiteiam reforma da mesma DECISÃO Nº 05 abaixo colacionada, sendo que o primeiro defende a '*ausência da atitude antidesportiva*' que lhe fora atribuída no episódio enquanto o segundo pleiteia o '*agravamento da penalidade*' originariamente cominada no *decisum*, motivo pelo qual os feitos foram reunidos para produção conjunta de provas em audiência e julgamento.

RELATÓRIO:

PROCESSO Nº 12/2024

O piloto NELSON MARCONDES (carro #199) apresenta Recurso de páginas 1/11 e Razões Complementares de páginas 22/32 em face da DECISÃO Nº 5 dos Comissários Desportivos que o penalizou com acréscimo de 20s ao tempo final da 1ª corrida da 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE PORSCHE CARRERA CUP BRASIL – 2024 no autódromo de Interlagos/SP atribuindo-lhe prática de

atitude antidesportiva no incidente entre seu carro **#199** e o do piloto do **carro #77** na freada da curva 1 ('S' do Senna). *In verbis*:

DECISÃO

De: Comissários Desportivos

Decisão nº: 05

Para: #199 - NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO

Os Comissários Desportivos, no uso de suas atribuições, após análise das imagens da transmissão oficial, câmeras onboard dos carros #1 e #77 (câmera #199 sem imagens), telemetria dos carros #199 e #77 e oitiva do #77. DECIDEM:

Nome: #199 - NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO

Atividade: Corrida 1

Fato: O incidente entre os carros #199 e #77 na freada da curva 1 (S do Senna) foi colocado sob investigação durante a prova, onde o #199 se posiciona de forma repentina na lateral do #77, não obtendo espaço, tocando o #77 e fazendo-o rodar e perder posições.

Decisão: Os Comissários Desportivos, após as análises, identificam que o carro #199 - NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO foi o culpado do incidente onde, na freada da curva 1 toca no carro #77 fazendo-o rodar e perder posições, sendo assim, decidem por penalizá-lo com o acréscimo de 20 segundos no tempo total de prova.

Fundamento: Código Desportivo do Automobilismo - 'Art. 83' e Regulamento Desportivo e Técnico da Categoria - 'Art. 127-iv'

Em breve síntese, o Recorrente afirma que ao contrário do consignado na decisão recorrida "*em conjunto com o piloto do **carro #77**, foi mera vítima de movimento inadequado do **carro #56**, sendo espremido no muro dos boxes em momento em que já havia iniciado, de modo adequado, o procedimento de ultrapassagem*" e pugna para provar o alegado pela produção de provas audiovisuais e por depoimento pessoal e oitiva dos pilotos dos **carros #56 e #77**.

O Parecer de **páginas 18/21** da ilustre Procuradoria **opina pela IMPROCEDÊNCIA** do recurso de modo que seja mantida a decisão recorrida aplicada pelo Comissariado Desportivo.

Por fim, como destacado preliminarmente, paralelo ao presente recurso, também contra mesma **DECISÃO Nº 5** dos Comissários Desportivos houve apresentação de recurso (processo nº 14/2024) junto a essa Comissão Disciplinar

pelo outro piloto diretamente envolvido no incidente, **FRANCISCO HORTA - carro #77** e uma vez estabelecida plena CONEXÃO com a questão fática ora em julgamento, este se dará em conjunto e pela mesma relatoria.

PROCESSO Nº 14/2024

O piloto **FRANCISCO HORTA (carro #77)** apresenta Recurso de **páginas 1/13** em face da TIPIFICAÇÃO da punição adotada na **DECISÃO Nº 5** dos Comissários Desportivos que penalizou o piloto **NELSON MARCONDES (carro#199)** com acréscimo de 20s ao tempo final da 1ª corrida da 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE PORSCHE CARRERA CUP BRASIL – 2024 no autódromo de Interlagos/SP por entender deveria lhe ter sido aplicada penalidade de **EXCLUSÃO** ou **DESCCLASSIFICAÇÃO** da corrida, consoante disposição do **art. 120 do CDA**, uma vez que entende ter ficado definitivamente fora dela por conta do referido incidente.

O Parecer de **páginas 73/75** da ilustre Procuradoria **opina pela PROCEDÊNCIA** do recurso de modo que a punição aplicada ao **carro#199** seja a de **DESCCLASSIFICAÇÃO**.

Por fim cabe aqui também pontuar ter sido apresentado pelo piloto **NELSON MARCONDES - carro #199** recurso junto a essa Comissão Disciplinar (Processo nº 12/2024) contra a penalidade que lhe foi aplicada na **DECISÃO Nº 5** dos Comissários Desportivos, a implicar por identificação da ocorrência de CONEXÃO com a questão fática ora em julgamento sejam **ambos os processos julgados em conjunto e com mesma relatoria**.

É o que basta relatar.

Rio de Janeiro, 26 de Junho de 2024.

DARLENE BELLO
Auditor - Relator na Comissão Disciplinar/STJD



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

COMISSÃO DISCIPLINAR - CD/STJD

PROCESSO Nº 12/2024

RECORRENTE: NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO

JULGAMENTO EM CONJUNTO POR CONEXÃO COM

PROCESSO Nº 14/2024

RECORRENTE: FRANCISCO VELLELA PEDROSO HORTA

PAUTA de 26/06/2024

DA CONEXÃO ENTRE OS FEITOS

Inicialmente necessária a observação de ocorrência de CONEXÃO entre os processos em epígrafe uma vez que os Recorrentes, respectivamente, piloto NELSON MARCONDES (carro #199) e piloto FRANCISCO HORTA (carro #77), ambos pleiteiam reforma da mesma DECISÃO Nº 05 ora em julgamento, sendo que o primeiro defende a '*ausência de atitude antidesportiva*' que lhe fora atribuída enquanto o segundo pleiteia o '*agravamento da penalidade*' originariamente cominada no *decisum*, motivo pelo qual os feitos foram reunidos para produção conjunta de provas em audiência e julgamento.

VOTO

I - Quanto ao pedido do piloto do carro #199 - NELSON MARCONDES (afastamento da pena aplicada):

O piloto NELSON MARCONDES (carro #199) apresenta Recurso de páginas 1/11 e Razões Complementares de páginas 22/32 em face da DECISÃO Nº 5 dos Comissários Desportivos que o penalizou com acréscimo de 20s ao

tempo final da 1ª corrida da 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE PORSCHE CARRERA CUP BRASIL – 2024 no autódromo de Interlagos/SP atribuindo-lhe prática de atitude antidesportiva no incidente entre seu carro **#199** e o **carro #77** na freada da curva 1 ('S' do Senna). *In verbis*:

DECISÃO

De: Comissários Desportivos

Decisão nº: 05

Para: #199 - NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO

Os Comissários Desportivos, no uso de suas atribuições, após análise das imagens da transmissão oficial, câmeras onboard dos carros #1 e #77 (câmera #199 sem imagens), telemetria dos carros #199 e #77 e oitiva do #77. DECIDEM:

Nome: #199 - NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO

Atividade: Corrida 1

Fato: O incidente entre os carros #199 e #77 na freada da curva 1 (S do Senna) foi colocado sob investigação durante a prova, onde o #199 se posiciona de forma repentina na lateral do #77, não obtendo espaço, tocando o #77 e fazendo-o rodar e perder posições.

Decisão: Os Comissários Desportivos, após as análises, identificam que o carro #199 - NELSON MARCONDES DO AMARAL FILHO foi o culpado do incidente onde, na freada da curva 1 toca no carro #77 fazendo-o rodar e perder posições, sendo assim, decidem por penalizá-lo com o acréscimo de 20 segundos no tempo total de prova.

Fundamento: Código Desportivo do Automobilismo - 'Art. 83' e Regulamento Desportivo e Técnico da Categoria - 'Art. 127-iv'

Contesta o Recorrente o que fora consignado na decisão recorrida afirmando no **ITEM 17** de seu recurso que *"em conjunto com o piloto do **carro #77**, foi mera vítima de movimento inadequado do **carro #56**, sendo espremido no muro dos boxes em momento em que já havia iniciado, de modo adequado, o procedimento de ultrapassagem"* e diante das provas audiovisuais apresentadas - imagens das câmeras *on board* dos **carros #77 e #27**, seguidas da produção de prova oral com o depoimento pessoal do Recorrente bem como do piloto do **carro#77** além da oitiva do Comissário Desportivo – **Sr Roger** em audiência, passo à análise do conjunto probatório em tela.

Inicialmente os **ITENS 11 e 12** do recurso do piloto **NELSON MARCONDES carro#199** apresentam sequência de imagens colhidas do *link* de transmissão oficial da corrida que demonstram haver espaço suficiente na pista para que ele pudesse iniciar ali o procedimento 'adequado' para ultrapassagem sobre o concorrente a frente, **#carro 77**.

Esse momento se deu logo após a saída do *Safety Car* e RELARGADA na corrida, quando no pelotão seguiam em linha indiana o **carro #56**, seguido pelo **carro #77**, por sua vez seguido pelo **carro #199**, **então seguido do carro #70**, respectivamente ocupando a 7ª, a 8ª e a 9ª posição na prova (1':00":09 e 1':00":14).

Na imagem aérea da prova (1':00":30) podemos ver que o **carro#56** escolheu abrir por fora da pista (lado esquerdo da imagem) quando se mantinha à frente do **carro #77** seguido pelo **carro#199** (Recorrente) e neste momento também este começa sua manobra, por sua vez optando em se posicionar pelo outro lado (direito da imagem) sem contudo ter ainda alcançado o **carro #77**.

Havia um grande corredor aberto à frente do **carro#199** e deste ponto até o final da reta principal (1':00":34) observa-se em nenhum momento os três carros ficaram 'emparelhados ao contrário do alegado no ITEM 21 do recurso pelo piloto Recorrente **NELSON MARCONDES carro#199**, no máximo talvez em uma diagonal, mas sempre mantidas as mencionadas posições.

Gize-se, inclusive, estarem eles numa 'diagonal', mas que para tal o Recorrente **já se encontrava fora do limite da pista com seu lado esquerdo perto do muro**, consoante a própria foto apresentada no ITEM 23 do recurso comprova.

Note-se inclusive a posição do homem encostado no poste do final da reta dos boxes e início da curva 1 do 'S' do Senna a comprovar que o carro do Recorrente já se encontrava em posição irregular (lado esquerdo fora dos limites da pista) para efetuar a pretendida ultrapassagem, pois não havia conquistado até aquele momento a posição para ultrapassagem apesar de ter retardado sua freada ao final da reta principal.

Nesse ponto, considerando a regra do **art. 120 do CDA** podemos concluir que as posições ocupadas pelos pilotos na reta principal permaneceram inalteradas para a tomada da curva '1', **mas frise-se, com necessidade de**

se tomar a devida tangência e respeitar a OBRIGATORIEDADE DE SE MANTER DENTRO DOS LIMITES DE PISTA, situação que já não favorecia o piloto Recorrente (vide foto do ITEM 23 do recurso).

Nos moldes do art. 120 incisos I, II e III tem-se regular a defesa do carro#56 com manutenção de sua posição sobre o carro # 77, seguindo para tomar a tangência da curva possível à sua posição, **mas ao contrário note-se que o carro #77 é quem se viu compactado no momento em que entrando na curva '1,** quando praticamente quase colado no carro #56 à sua frente, por sua vez vê atrás pelo seu lado esquerdo a tentativa do carro #199 do piloto NELSON MARCONDES (Recorrente) de ultrapassá-lo espremendo-se já fora do limite da pista entre o muro e ele.

Nesse contexto onde inciso V do art. 120 do CDA dispõe:

“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” a tentativa de ultrapassagem iniciada pelo Recorrente sobre o carro#77 na reta principal sem ter conquistado a posição já na altura da curva, onde fica sem o aludido ‘corredor’, muito menos um trecho de pista para tal, claramente se viu obrigado a lançar parte de seu carro fora dos limites de pista, manobra que contraria também os incisos I a III do CDA.

Destarte não havia como alegado pelo piloto NELSON MARCONDES - carro #199 uma ‘posição conquistada’ ao final da reta quando a curva que se iniciava não deixaria que este continuasse a ultrapassagem sem extrapolar o limite de pista à esquerda, aliás como bem pontuado no Parecer do ilustre Procurador desta Comissão Disciplinar e do Parecer de páginas 18/21 destaque, *verbis*:

“Há que se destacar que, o Recorrente não respeitou o Apex da pista naquele momento, já que, para realizar a ultrapassagem, mudou totalmente seu “traçado ideal”, onde, fatalmente se não houvesse usado o Recorrente de escora, teria passado reto na tangência da curva, por estar totalmente sem ângulo para fazê-la.

[]...

“Não pode o piloto que está no Apex de sua curva, ter que sair do traçado, diminuir seu ritmo e evitar um toque, já que a ultrapassagem está forjada de erros, seja de traçado, e ou velocidade.”

Ficou claro nas imagens das câmeras *on board* dos pilotos do **carro #77** e a do **carro#70** que vinha logo atrás do Recorrente - **piloto NELSON MARCONDES - carro #199** que este retardou sua freada contando talvez pudesse realizar uma ultrapassagem pelo corredor que, na reta principal, lhe parecia disponível, mas não alcançou velocidade suficiente para realizar a ultrapassagem antes do final desse corredor que, por sua vez, se estreitava conforme os carros iam chegando perto da curva '1' para tomar seu ponto de tangência para realiza-la.

Na verdade o piloto do **carro#199**, no meu entender, ultrapassou o limite do 'arrojo' á imprudência quando não desistiu, mesmo vendo que estava sendo obrigado a sair para fora da pista, de insistir na tentativa de ultrapassagem, se espremendo entre o muro e a traseira do **carro#77** no início da curva '1' e assim acarretando um toque na lateral traseira esquerda do **carro #77** que também logo em seguida **JÁ DESIQUILIBRADO PELO TOQUE TRASEIRO** estava sendo 'encaixotado' e tocado pelo **carro #56** que ocupava à sua frente a tomada na mesma curva e essa dinâmica fez o **carro#77 rodar para o meio da pista e ser ultrapassado por vários carros, perdendo posições conforme descrito na decisão recorrida (Nº 05).**

Note-se que o **carro#77** quando ficou atravessado no meio da pista **veio a ser ultrapassado por quase todos os pilotos que vinham no pelotão atrás até que melhor sorte não teve por fim o piloto do carro#27 que ocupava a 19º posição. Naquele momento.....quase um dos últimos carros da longa fila dos que conseguiram desviar do carro #77 atravessado na pista e não conseguindo dele desviar, atingiu-o e ambos acabaram fora da prova.**

Sendo assim e por todo o exposto e acatando o Parecer da ilustre Procuradoria do STJD, entendo pela retidão da análise dos Comissários Desportivos quanto à prática de atitude antidesportiva culposa do **piloto NELSON MARCONDES carro #199** julgando pela **IMPROCEDÊNCIA** do recurso e a manutenção da decisão aplicada pelo Comissariado Desportivo.

II - Quanto ao pedido do piloto do carro #77 – FRANCISCO HORTA (agravamento da pena aplicada):

O piloto FRANCISCO HORTA (carro #77) por sua vez, apresenta Recurso de **páginas 1/13** em face da mesma **DECISÃO Nº 5** dos Comissários Desportivos que penalizou então o piloto **NELSON MARCONDES (carro#199)** com acréscimo de 20s ao tempo final da 1ª corrida da 3ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE PORSCHE CARRERA CUP BRASIL – 2024 no autódromo de Interlagos/SP por entender, especificamente quanto à TIPIFICAÇÃO da pena ali cominada, deveria ter sido aplicada a pena de EXCLUSÃO ou DESCLASSIFICAÇÃO (e não de tempo) amparada no fato de ter sido posto definitivamente fora da corrida o **carro#77** (ora Recorrente) após tal incidente junto com o piloto do **carro#27** que por fim o atingiu quando atravessado na pista por força da atitude antidesportiva do **carro#199**.

Como já ultrapassada a aferição de ocorrência de conduta antidesportiva por parte do piloto **NELSON MARCONDES carro#199** na DECISÃO Nº 05 dos Comissariado Desportivo e nesse aspecto referendada no julgamento de mérito do Processo Nº 12 do acima mencionado piloto, passa-se no caso concreto – Processo nº 14 à a presente à análise da TIPIFICAÇÃO da pena cabível ao incidente em tela.

Embora o piloto Recorrente **FRANCISCO HORTA (carro #77)** aponte que *“Imediatamente após o toque recebido do piloto do carro #199 (Nelson Marcondes), o Recorrente, perdendo o controle do carro e rodando, acabou sendo atingido violentamente pelo piloto do carro #27 (Josimar Júnior), conforme comprova o material audiovisual anexado ao presente recurso.”* tal não se trata de um fato ‘único’, consoante passo a aduzir.

É incontroverso na dinâmica do incidente em tela primeiro, que ocorreu um toque do **carro#119** na traseira do **carro#77** e segundo, que este acabou rodando e perdendo o controle do carro vindo a ficar atravessado no meio da pista, virando verdadeiro ‘espectador dali em diante, parado enquanto torcendo para não ser atingido por outros carros no pelotão que vinha atrás

Também é verdade que se encontrando esses competidores na 8ª e 9ª posições de pista quando houve o toque do carro #199 com o carro do Recorrente e atrás deles vindo ainda mais 16 CARROS.

Do pelotão que passou a desviar do carro do Recorrente atravessado na pista 11 conseguiram dele desviar até que o piloto do **carro #27 -piloto Josimar Júnior** que se encontrava na 19ª posição não teve a mesma sorte e acabou com ele colidindo e aí sim o carro de ambos nesse acidente se tornaram ineptos a continuar na corrida... e fim de prova para os dois.

E, por tal ótica entendo haver dois momentos distintos nessa dinâmica, o primeiro que fez o **carro#77** rodar e parar no meio da pista enquanto ia sendo ultrapassado pelos carros que dele desviavam e perdendo posições conforme apontado na DECISÃO N° 5, ressalte-se, se encontrando o carro do Recorrente em perfeito estado até então, apesar da posição perigosa em que se encontrou e, somente num segundo momento, quando teve o infortúnio do **carro #27 -piloto Josimar Júnior** não ter conseguido dele desviar e com ele colidindo, aí sim ambos os carros restaram imprestáveis para continuarem na prova.

Aponto já ter me posicionado em sentido análogo em julgamentos anteriores (precedentes: Processo 02/2016 –CD e Processo 13/2021 –CD) onde em situações assemelhadas a dos pilotos Dennis Dirani e Rubens Barrichello, vislumbrada a existência de dois momentos distintos de consequências aos carros na dinâmica da prova e onde também sem controle do carro porque dele ‘passageiro’ vieram a se envolver em colisão com outro competidor.

Essa análise compartimentada se dá por força da própria descrição dos fatos de pista feito pelo recorrente quando afirma: “[].. **Atingido pelo carro #27 (Josimar Júnior), repita-se, que não conseguiu desviar do Recorrente, o**

carro do Recorrente apresentou ruptura do radiador e consequente vazamento de todo o líquido de arrefecimento que caiu sobre o asfalto, conforme demonstrado pela imagem da TV anexada, ficando definitivamente fora da disputa por abandono..”

Não vejo nesse segundo momento como imputar a culpa por prática de atitude antidesportiva ao **carro #199**, já que do toque ocorrido entre ele e o carro do Recorrente não houve consequência de dano material a seu carro que o deixasse ‘definitivamente’ fora da prova e ambos os carros ainda continuavam intactos na pista.

Já na sequência de acontecimentos com o carro do Recorrente atravessado no meio da pista na curva 1 do ‘S’ do Senna, mais de 10 carros conseguiram dele desviar, ultrapassando-o sem ocorrer qualquer toque, quando depois por infortúnio - fato de pista, não conseguiu dele desviar o piloto do **carro#27**.

A colisão do **carro #27 -piloto Josimar Júnior** sobre o **carro #77** se revela no meu entender um incidente de corrida, que não necessariamente poderia ter acontecido. Na verdade, a probabilidade de incidentes deste tipo é bem grande a ponto de o próprio Regulamento da Categoria assim dispor em seu art. 5º, *verbis*:

“5. Automobilismo de competição como é notoriamente sabido, é esporte de risco, podendo causar acidentes com lesões leves, graves, temporárias ou até permanentes aos pilotos (competidores), ao pessoal de apoio ao evento, aos oficiais de competição (diretor de provas, comissários desportivos e técnicos, bandeirinhas, oficiais de resgate, médicos, bombeiros), e aos espectadores do mesmo, ou ainda, até mesmo a morte do competidor ou de qualquer outra pessoa que esteja direta ou indiretamente envolvida no evento. Desse modo, os competidores e oficiais de competição tem plena ciência de todos os riscos envolvidos na suas atividades, assumindo assim, a responsabilidade total e integral por quaisquer atos daí advindos ou decorrentes, aceitando livremente, e, por conseguinte, todos os resultados que poderão decorrer de sua iniciativa e/ou escolha em participar nesse tipo de esporte, não podendo, portanto, alegar desconhecimento,

ou imputar quaisquer responsabilidades ou consequências por eventuais resultados indesejados ao promotor, seus diretores, funcionários, prepostos, patrocinadores, fornecedores e/ou demais colaboradores, bem como a Confederação Brasileira de Automobilismo e às Federações estaduais, ou mesmo com relação à eventuais perdas e danos decorrentes de sua participação no evento.”

Observe-se também da dicção do **art. 120 inciso VIII letra 'c'** do CDA; “*c) Havendo acidente em que outro concorrente envolvido no mesmo fique fora da prova, o causador será excluído..” que não impede seja a dinâmica do incidente analisada de forma compartimentada, pois vários podem ser os acidentes possíveis dentro de um mesmo incidente de pista e assim permitindo a identificação em cada ‘acidente’ de quais pilotos estão nele envolvidos para melhor subsunção do fato à previsão legal no que diz respeito a aplicação de penalidades e, no caso concreto, dentre aqueles que se envolveram no acidente de colisão direta entre o carro do Recorrente (**#77**) e o **carro #27**, colisão essa que tirou ambos os pilotos da prova, não se encontrava a figura do carro #199 .*

Por todo o exposto, ousando me afastar das razões do Parecer de nosso douto Procurador junto à Comissão Disciplinar acabo por referendar o entendimento adotado ao caso pelos Comissariado Desportivo (e da mesma forma esclarecido pelo testemunho do Comissário Roger em audiência) para julgar **IMPROCEDENTE** o pedido do piloto Recorrente **FRANCISCO HORTA (carro #77)**.

É como voto em ambos os feitos Sr. Presidente.

Rio de Janeiro, 26 de Junho de 2024.

DARLENE BELLO

Auditor - Relator na Comissão Disciplinar/STJD