



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO

PROCESSO Nº 17/2024-STJD – RECURSO

RECORRENTES – PROCURADORIA DO STJD

RECORRIDO – LINEU PIRES E NORBERTO GRESSE FILHO

I - RELATÓRIO

A dupla de pilotos LINEU ROCHA PIRES e NORBERTO GRESSE FILHO, competindo com o carro #888, ora Recorridos, interpuseram recurso contra a decisão nº 03, proferida pelos Comissários Desportivos durante a 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Endurance – 2024, realizada em Termas do Rio Hondo, Argentina.

A referida decisão, aplicada ao final da prova, imputou uma penalidade de acréscimo de 20 segundos ao tempo final da dupla Recorrida, fundamentada na alegação de que uma freada realizada pelo carro #888 teria levado o carro #77, conduzido pela dupla Francisco Horta e Willian Freire, a se desestabilizar na tentativa de evitar um toque de traseira na saída da reta dos boxes.

O recurso veio no sentido de que não houve risco de colisão, muito menos que a frenagem do carro #888 não teve o condão de atrapalhar o carro #77, ao contrário, tal atitude beneficiou o carro #77 pelo fato da redução imposta permitir que o carro #77 obedecesse ao tempo mínimo de box de 6 minutos.

Alegou, também, que o RPP prevê que a penalização por redução de velocidade dentro do BOX, mínimo de 45 km/h, só é passível de penalização se efetivamente atrapalhar o concorrente.

Posto em julgamento, a Comissão Disciplinar, em voto da Relatora Dr. Darlene Bello, conheceu e proveu o recurso à unanimidade, cancelando a punição de 20 segundos sob os fundamentos de aplicação literal do RPP, no que tange à falta de obstrução ao carro #77.

Irresignado com a decisão, a Douta Procuradoria aviou recurso



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

voluntário, requerendo o provimento do recurso para manter a aplicação da pena conforme determinado pelos Comissários Desportivos, em razão da presunção de veracidade constante na norma desportiva.

O feito veio concluso com pasta de prova, provas audiovisuais, gravação de sessão da Comissão Disciplinar, ausente, apenas, contrarrazões ao recurso.

II - DO MÉRITO

Conforme consta na decisão, a penalização do carro #888 com o acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo total de prova foi fundamentada no fato de que o veículo trafegava abaixo do limite mínimo estipulado de 45 km/h, ocasionando a necessidade de o carro #77, que vinha logo atrás, frear para evitar o toque, base argumentativa do recurso voluntário da Procuradoria.

À luz do artigo 99 do **Regulamento Desportivo da Categoria** (página 18/70), verifica-se a previsão expressa de um limite mínimo e máximo de velocidade a ser observado ao transitar no *fast lane*, **in verbis**:

Artigo 99: *A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes (“fast lane”) durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros.*

99.1: *Saindo do seu box e adentrando o fast lane, os COMPETIDORES devem alcançar a velocidade mínima de 45 km/h em até 2 (dois) segundos.*

99.2: *Os COMPETIDORES que excederem o limite de velocidade (50 km/h) ou circularem abaixo do limite inferior de velocidade (45 km/h) no “fast lane”, durante a corrida, serão penalizados com um DRIVE THROUGH. No caso de a infração ocorrer nos treinos livres e/ou classificação, os comissários poderão aplicar penalizações previstas no CDA.*

A partir dessa norma, é evidente que o respeito aos limites de velocidade visa garantir a segurança dos competidores e a regularidade da competição, sendo, portanto, aplicável a penalidade em casos de infração, contudo, conforme prevê a norma, a penalidade será de *DRIVE THROUGH*,



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

podendo o CDA ser aplicado nos casos mencionados.

Ademais, essa disposição sofreu uma modificação específica para a etapa em questão, conforme previsto no **Regulamento Particular da Prova (RPP)**, constante das páginas 71 a 79. O artigo 7º do referido regulamento assim dispõe:

Art. 7º VELOCIDADE PERMITIDA NO PIT LANE

A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes (“fast lane”) durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h, e a mínima é 45 (quarenta e cinco) km/h, sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros, em que a mínima será observada apenas na condição de um piloto atrapalhar o outro.

Clara é a observação de que, conforme o artigo 99.2 do Regulamento da Categoria, apenas nos casos em que a inobservância da velocidade mínima no *fast lane* resultar em prejuízo a outro competidor, o infrator estará sujeito à penalização.

No caso em análise, hipoteticamente identificada uma situação em que o piloto do carro #888, ao transitar no *fast lane* em velocidade inferior ao mínimo estabelecido, teria atrapalhado o carro #77, a penalidade cabível durante a corrida seria exclusivamente a imposição de um *drive-through*. Ressalte-se que o Regulamento não prevê nenhuma outra penalidade para infrações dessa natureza durante a corrida, sendo as demais penalidades aplicáveis apenas em ocorrências nos treinos livres ou na classificação, tendo como possível a penalidade em segundos se terminada a corrida, caso dos autos.

Cabe analisar a própria alegação recursal de que não houve qualquer prejuízo ao carro #77 em razão da redução da velocidade do carro #888 abaixo do limite mínimo estipulado (45 km/h). A análise das imagens da câmera *on board* do Recorrido, relativas ao terceiro *pit stop* obrigatório realizado pelo carro #888 e pelo carro #77 na volta 30, evidencia, com base no artigo 7º do RPP e nos artigos 13.5 e 13.6 do mesmo regulamento, além do artigo 31 do Regulamento Desportivo da Categoria, a inexistência de prejuízo ao veículo que seguia.

Conforme previsto no artigo 31 do Regulamento Desportivo, o *pit stop* obrigatório exige a troca de piloto e deve ter duração mínima de 6 minutos, sendo o tempo controlado entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*. Conforme o doc. 31, reproduzido na página 127/128 do recurso, ambos os carros #888 e #77 realizaram seus *pit stops* próximos ao tempo mínimo exigido, com o carro #77 concluindo sua parada apenas 60 centésimos de segundo acima do limite, o que



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

demonstra que sua performance foi otimizada dentro das regras.

As imagens da câmera *on board* do carro #888 reforçam esse cenário. A partir do minuto 11':25", observa-se o Recorrido transitando pelo *pit lane*, enquanto o carro #77, visível pelo retrovisor interno, sai do box e segue o carro #888. Entre os minutos 11':35" e 11':38", ambos os veículos mantêm uma velocidade média de 45 a 50 km/h, sem alterações significativas na posição relativa entre eles. A redução de velocidade do carro #888 para 19 km/h ocorre entre 11':39" e 11':42", seguida de retomada até o limite do *pit lane*. Contudo, a distância entre os veículos permaneceu praticamente inalterada, como mostram as imagens do retrovisor, afastando qualquer risco de colisão.

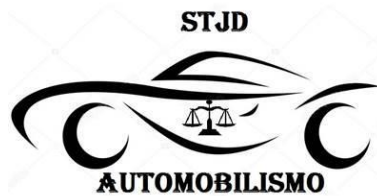
Para esta Relatoria, seria demais imaginar que o piloto do carro #888 correria o risco de fazer manobra de frenagem abrupta intencional somente para atrapalhar o piloto do carro #77, pois se isso desse errado haveria uma colisão e ambos sairiam prejudicados na estratégia de corrida. Portanto, inimaginável a possibilidade de estratégia de corrida pautada na redução de velocidade no box para retardar o carro que está em distância razoável, com intuito de gerar dano à sua própria corrida.

Importante destacar que o piloto do carro #77 não apresentou reclamação formal contra o carro #888, junto aos Comissários Desportivos. Ademais, mesmo que o Recorrido não tivesse freado, o carro #77, por estar limitado pelas regras de velocidade e pelo tempo mínimo de *pit stop*, não poderia ultrapassá-lo sem infringir o regulamento. A análise dos relatórios de *pit stop* confirma essa conclusão, evidenciando que os carros #77 e #888 saíram dos boxes com tempos de 6:00.060 e 6:00.405, respectivamente, demonstrando que não houve prejuízo, mas, na verdade, um benefício relativo à manutenção da regularidade, ainda que um benefício não intencional.

Para esta Relatoria, a frenagem do carro #888 beneficiou o carro #77 na via transversa, mas não um benefício pensado, proposital, aquele de camaradagem, mas sim um benefício oriundo do próprio risco de não atingir o tempo mínimo de box que fez o carro #888 frear e, conseqüentemente, fazer o carro #77 frear e respeitar o tempo mínimo de box.












Vale ressaltar que o automobilismo sempre foi desafiado nos detalhes, no melhor ajuste do carro, na melhor estratégia, nem sempre no melhor piloto. A *PORSCHE CUP* é uma categoria cara do automobilismo, onde qualquer ponto define a manutenção ou saída de uma equipe do ano subsequente.

Nesse sentido, cabe trazer, apenas para ilustração do *animus* recursal presente apenas no recurso da Procuradoria, a tabela de classificação onde Recorridos e o piloto do carro #77 ficaram, naquela prova, com distanciamento considerável na tabela e a manutenção do resultado não foi questionado por aquele prejudicado, que se assim acreditasse, teria efetivado a reclamação de



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

penalidade ou teria habilitado no feito para modificar seu resultado, vejamos¹:

2024		Endurance Carrera Sport																				
2	80	 Nelson Piquet Jr.	104	-	-	-	-	-	-	13	32	-	-	-	-	4	14	-	-	11	30	4
3	888	 Lineu Pires	109	-	-	-	-	-	-	16	18	-	-	-	-	16	32	-	-	9	18	9
4	888	 Beto Gresse	109	-	-	-	-	-	-	16	18	-	-	-	-	16	32	-	-	9	18	9
5	27	 Josimar Jr	95	-	-	-	-	-	-	7	14	-	-	-	-	5	18	-	-	17	34	5
6	27	 Sérgio Ramalho	95	-	-	-	-	-	-	7	14	-	-	-	-	5	18	-	-	17	34	5
7	199	 Nelson Marcondes	93	-	-	-	-	-	-	11	26	-	-	-	-	9	8	-	-	13	26	8
8	199	 Luiz Razia	93	-	-	-	-	-	-	11	26	-	-	-	-	9	8	-	-	13	26	8
9	17	 Marcos Regadas	80	-	-	-	-	-	-	5	0	-	-	-	-	13	22	-	-	20	20	0
10	31	 Jeff Giassi	80	-	-	-	-	-	-	5	0	-	-	-	-	13	22	-	-	20	20	0
11	77	 Francisco Horta	83	-	-	-	-	-	-	4	10	-	-	-	-	11	26	-	-	10	22	4
12	77	 William Freire	83	-	-	-	-	-	-	4	10	-	-	-	-	11	26	-	-	10	22	4

Portanto, considerando que não restou comprovado qualquer prejuízo ao carro #77 em decorrência da redução de velocidade do carro #888 no *pit lane*, conheço do recurso para no mérito negar provimento, mantendo a decisão da COMISSÃO DISCIPLINAR *in totum* em todos os seus argumentos, anulando a decisão nº 03 proferida pelos Comissários Desportivos na 2ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Endurance – 2024, realizada em Termas do Rio Hondo, Argentina.

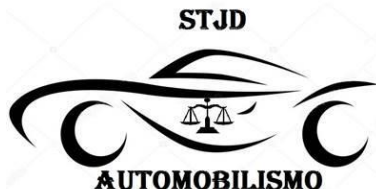
É COMO VOTO.

Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 2024.

ITALO MACIEL MAGALHÃES

Auditor Relator do STJD

¹ <https://www.porsche3cup.com.br/resultados/>



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

EMENTA

FRENAGEM EM FAST LANE, REDUÇÃO AQUEM DO MÍNIMO PERMITIDO. CASO CONCRETO. INAPLICÁVEL PENALIDADE SE NÃO HOUVER PREJUÍZO A TERCEIROS. APLICAÇÃO DA NORMA ESPECÍFICA AO CASO CONCRETO.