SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO Nº 21/2025-CD-RECURSO

RECORRENTE: MATHEUS DE BARROS COMPARATTO

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL 2025 – CIRCUITO DO ALGARVE – PORTIMÃO – PORTUGAL

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso Voluntário, com pedido liminar, interposto por MATHEUS DE BARROS COMPARATTO, piloto do carro #118, contra a Decisão nº 02 proferida pelos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Sprint Challenge Brasil 2025, realizada no Circuito do Algarve, em Portimão, Portugal. A referida decisão penalizou o Recorrente com o acréscimo de 10 (dez) segundos em seu tempo de prova e 02 (dois) pontos em sua cédula desportiva, em virtude de um incidente na Curva 3 com o carro #70, conduzido pelo piloto Lucas Espindola Moreira Salles.

Em suas razões recursais e complementares, o Recorrente alegou a injustiça da penalização, sustentando que, no momento do incidente, já havia plenamente conquistado a posição em relação ao carro #70.

Afirma que a manobra foi realizada em conformidade com o Artigo 120 do Código Desportivo de Automobilismo (CDA), especialmente seus incisos III e V, que tratam da necessidade de se respeitar o espaço conquistado e a largura mínima na negociação de curvas. O Recorrente argumentou que o piloto do carro #70 não deixou o espaço adequado, configurando uma manobra obstrutiva (Art. 120, IV, CDA), e que a decisão combatida é contraditória às provas audiovisuais.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Destacou, ainda, o risco de dano irreparável, uma vez que a manutenção da penalidade o faria largar na 21ª posição na corrida seguinte (Corrida 2, em 29/06/2025), prejudicando suas chances na disputa pelo título do campeonato, quando, pela regra da inversão de grid, largaria em 2º lugar.

Em sede de plantão, em decisão proferida em 28 de junho de 2025, às 20h12, foi deferido o pedido liminar, reconhecendo o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*, para suspender os efeitos da Decisão nº 02 e determinar o restabelecimento da ordem de chegada e, por consequência, da ordem de largada do Recorrente para a Corrida 2.

A Secretaria do STJD do Automobilismo certificou a tempestividade do recurso e o correto recolhimento das custas processuais, conforme Portaria 01/2024. A Pasta de Provas, contendo as provas, foi devidamente juntada aos autos.

O piloto do Carro #70 Lucas Espindola Moreira Salles, foi devidamente intimado para integrar a lide como terceiro interessado, tendo se manifestado no sentido de defender veementemente a correção da decisão proferida pelos Comissários Desportivos, resultado de um "criterioso processo investigativo" iniciado por sua Reclamação Desportiva. Argumenta-se que as próprias imagens apresentadas pelo Recorrente já seriam suficientes para confirmar a decisão. Adicionalmente, anexam-se imagens da câmera *on board* do Piloto Lucas Salles que corroboram integralmente o entendimento dos Comissários.

Refuta-se categoricamente a alegação do Recorrente de que teria conquistado o espaço necessário para a manobra de ultrapassagem. As imagens disponíveis demonstram uma **"manobra forçada, na marra"**, que resultou no choque com a lateral do carro #70, culminando na perda de 3 e que com base nas imagens da transmissão televisiva e nas câmeras *on board*, alega que o Recorrente agiu com **imprudência**, assumindo o risco de causar o incidente.

Invoca-se novos conceitos da FIA sobre a preferência em procedimentos de ultrapassagem. Conforme essas diretrizes, para ter preferência no "*apex*" da curva, o Recorrente deveria estar com o eixo dianteiro esquerdo alinhado com o retrovisor direito do carro #70 já na fase de frenagem, o que segundo ele, **não se verificou***,* ,devendo portanto a decisão dos comissários ser integralmente mantida, com desprovimento do recurso confirmando as penalizações impostas.

A douta procuradoria se manifestou inicialmente , de forma perfunctória, tendeu a considerar o ocorrido como um "**incidente de pista**". Baseou-se na ideia de que o carro #118, mesmo não ocupando o traçado ideal, já teria se posicionado à frente do carro #70 e efetuado uma ultrapassagem arrojada por dentro,

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

repetindo a sequência da ultrapassagem paradigma do carro #544. Entendeu que a trajetória do carro #70, mesmo parecendo mais próxima à ideal, não seria suficiente para inibir uma ultrapassagem arrojada por dentro.

E conclui que, que o entendimento inicial não correspondeu à interpretação dos Comissários Desportivos, que realizaram uma análise mais aprofundada. Os Comissários consideraram não apenas as imagens das câmeras on-board de ambos os veículos, mas também os dados de telemetria do carro #118.

Contudo, a Procuradoria, reconhecendo a apreciação técnica mais consistente dos Comissários e a sua competência precípua (Art. 127, IV, do RPP) e vivência de pista, conclui que não foram apresentadas razões recursais suficientes para desconstituir a fundamentação da decisão recorrida e pede o desprovimento do Recurso.

É o relatório.

VOTO

O recurso preenche os requisitos extrínsecos e intrínsecos de admissibilidade. Foi interposto tempestivamente, conforme certificação da Secretaria deste Tribunal (fls. 34), e o preparo recursal foi devidamente recolhido, com a complementação da taxa efetuada no prazo legal, consoante comprovantes anexados (fls. 12 e 28) e certificação (fls. 35). Assim, o recurso deve ser conhecido.

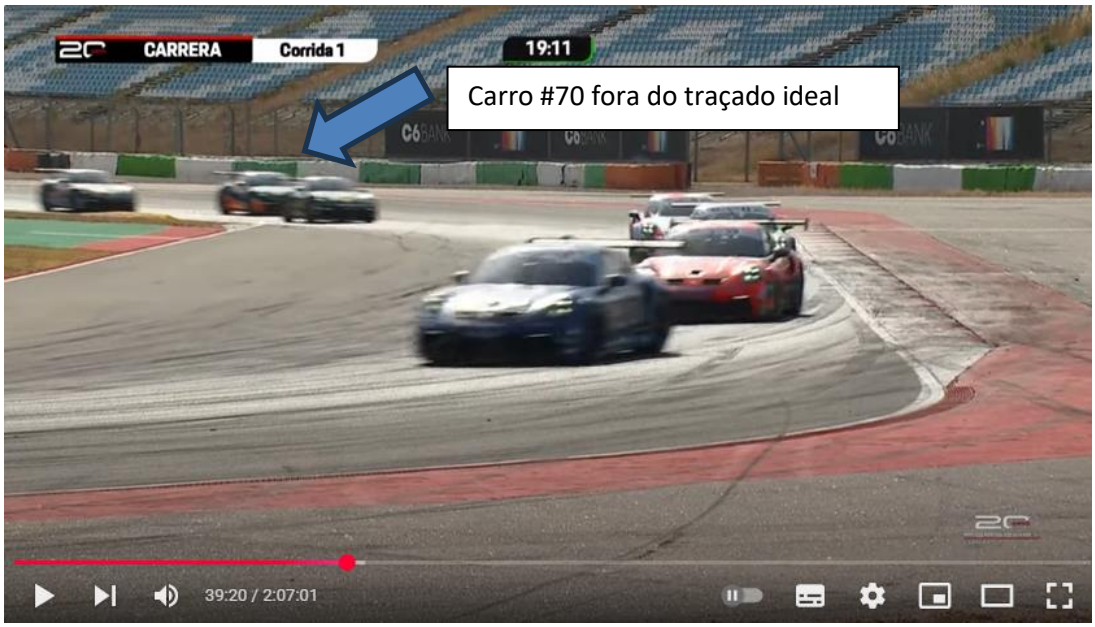
A controvérsia central reside na análise do incidente ocorrido na Curva 3 entre o carro #118 do Recorrente e o carro #70 do piloto Lucas Salles, e na correção da penalidade aplicada pelos Comissários Desportivos.

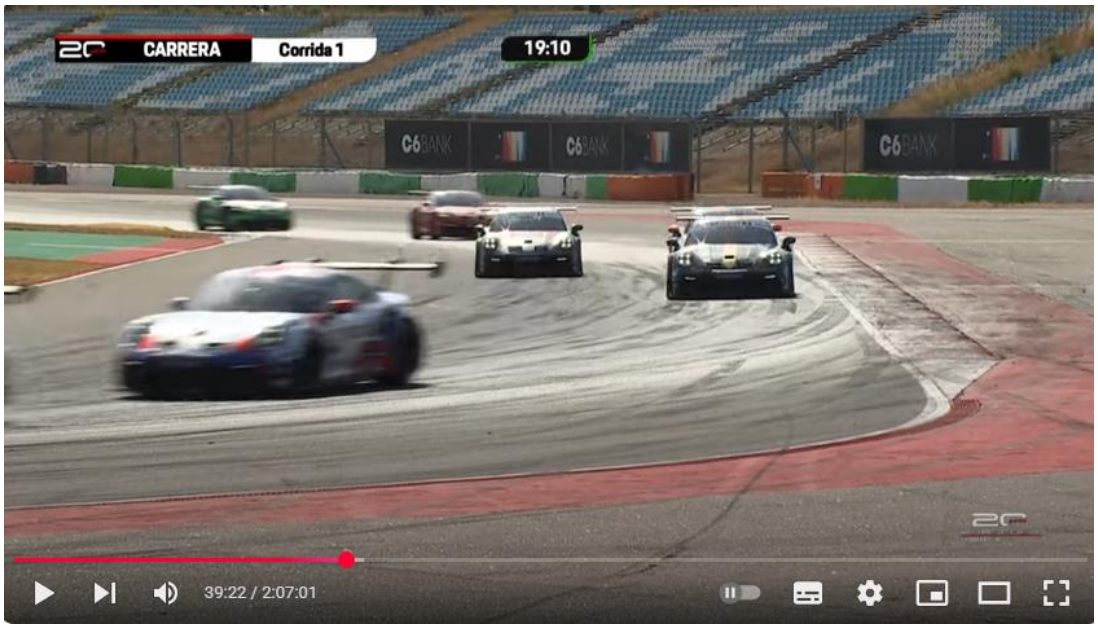
A análise pormenorizada das provas audiovisuais acostadas aos autos, notadamente o vídeo da transmissão oficial do campeonato (disponível em https://www.youtube.com/live/qrz5nKoO310 , entre os minutos 39’06” e 40’00”) e o vídeo da câmera *on-board* do carro #118 (disponível em https://drive.google.com/drive/folders/1mZ3faOvD0bNm6pOrNmZUmosOYJqDhf?usp=drive_link), corrobora a tese do Recorrente de que a posição já havia sido plenamente conquistada.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

As imagens demonstram que o carro #70, na reta que antecede a Curva 2, ao frear, perde o traçado ideal, espalhando e saindo do traçado ideal. Essa perda de aderência e velocidade criou uma "janela" de oportunidade para os carros que vinham atrás, incluindo o carro #118 do Recorrente. Ao final da Curva 2, e na transição para a Curva 3, o carro #118 aproximou-se rapidamente e iniciou a manobra de ultrapassagem, conforme print da tela abaixo:





STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

É inegável que, ao adentrar a Curva 3, o carro #118 já se encontrava totalmente posicionado no lado interno da curva, com a dianteira consideravelmente à frente do carro #70, demonstrando a conquista da posição.

O leve toque entre os veículos se deu porque o carro #70, ao invés de ceder o espaço que havia sido legitimamente conquistado pelo Recorrente, realizou uma manobra que o "espremeu" contra a faixa zebrada, em flagrante desrespeito às normas desportivas.

O Artigo 120 do Código Desportivo de Automobilismo (CDA) é claro em suas diretrizes para as manobras de ultrapassagem. Em especial:

- O inciso III estabelece que, ao ser alcançado por um veículo mais rápido, o piloto deve respeitar o espaço conquistado pelo veículo que ultrapassa, mantendo a largura mínima para a manobra.

- O inciso V dispõe que as curvas podem ser negociadas livremente, desde que respeitada a largura mínima de um veículo entre o carro e a linha branca lateral.

- O inciso IV, por sua vez, veda manobras obstrutivas quando em disputa de posição.

No caso em tela, o carro #70, ao tentar defender sua posição após um erro na curva anterior, agiu em desacordo com as disposições supracitadas, ao não respeitar o espaço que já havia sido legitimamente conquistado pelo carro #118.

STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

A argumentação dos Comissários Desportivos de que o Recorrente teria feito a aproximação "fora do traçado e com velocidade superior" não se sustenta diante da dinâmica da corrida e da evidência de que a manobra do carro #118 foi uma resposta tática e legal a uma oportunidade gerada pelo erro momentâneo do carro adversário.

A falta da análise da telemetria do carro #70, ressalta a fragilidade da prova que formou a decisão nº 02, em específico, sobre o que foi dito pela testemunha Roger Silvestro, que afirmou que, a frenagem e velocidade do carro do recorrente aferida no momento do incidente,era incompatível com as demais voltas do mesmo, uma vez que, somente a telemetria do carro do Recorrente que foi analisada.

As imagens demonstram que o Recorrente manteve sua trajetória e volante de forma a consolidar a ultrapassagem, em minha ótica, ainda antes do início da curva 3.

Já julgamos nessa corte, as ultrapassagens geradas pelos famosos “mergulhões”, contudo as citadas, culminam em curvas em que o carro que por dentro está, acaba batendo no que está por fora, pois a velocidade é tamanha que caso não houvesse outro carro para realizar um escoramento este não faria a curva, o que não é o presente caso, visto que, foi o carro do Terceiro interessado que fecha para cima do recorrente, ocasionando, por conseguinte o toque.

O *fumus boni iuris*, que já lastreava a decisão liminar, resta amplamente comprovado pela análise aprofundada dos fatos e das provas audiovisuais, que demonstram a ausência de conduta antidesportiva por parte do Recorrente e a inobservância das regras de pista pelo carro #70. O *periculum in mora*, embora mitigado pela liminar, demonstrava o risco real de prejuízo na classificação e na disputa do campeonato.

Diante do exposto, voto para RECONHECER E DAR PROVIMENTO AO RECURSO, afastando a penalização imposta ao Recorrente, piloto Matheus de Barros Comparatto, confirmando a liminar deferida e anulando a Decisão nº 02 proferida pelos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Sprint Challenge Brasil 2025, que impôs a penalização de 10 (dez) segundos e 02 (dois) pontos ao mesmo.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

É como voto.

Rio de Janeiro, 30 de julho de 2025

ANDERSON CARLOS DEÓLA DA SILVA
AUDITOR RELATOR

Processo nº: 21/2025 – CD – Recurso

Recorrente: Matheus de Barros Comparatto

Recorridos: Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Sprint Challenge Brasil 2025 – Circuito do Algarve – Portimão, Portugal

VOTO DIVERGENTE

I – RELATÓRIO

Matheus de Barros Comparatto (#118) interpôs recurso desportivo em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 1ª Etapa do Campeonato Brasileiro de Porsche Sprint Challenge Brasil 2025 – Portimão, Portugal que aplicou a punição de acréscimo de 10 (dez) segundos ao seu tempo final de prova, bem como de dois pontos na cédula desportiva do Primeiro Recorrente. A conduta antidesportiva foi reconhecida após o acolhimento de reclamação oferecida por Lucas Espínola Moreira Salles (#70) e consistiria no toque com o carro do Reclamante, que o teria removido da pista, acarretando a perda de posições.

O Recorrente alega, em síntese, que já havia conquistado a posição disputada com o Reclamante na ocasião do toque, nos termos do art. 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), de modo que a culpa pelo incidente deveria ser imputada ao adversário, que praticou manobra obstrutiva.

Foi deferido o efeito suspensivo para restabelecer a ordem de chegada e, consequentemente, a ordem de largada da prova seguinte.

O terceiro interessado apresentou contrarrazões sustentando que a colisão decorreu de ato imprudente (art. 157, IV, CDA) por parte do piloto #118, vez que,

segundo a nova diretriz da Federação Internacional de Automobilismo (FIA) a posição deveria ter sido conquistada em linha reta, questão aferível a partir da análise entre o eixo do veículo que tenta a ultrapassagem e o retrovisor do que é ultrapassado.

Por seu turno, a i. Procuradoria deste Superior Tribunal de Justiça Desportiva ofereceu parecer pelo desprovimento do recurso, valorizando a decisão guerreada, não tendo sido produzidos elementos comprobatórios suficientes para afastar a presunção de veracidade e de legalidade dos atos dos Comissários Desportivos.

Todavia, este vogal inaugurou a divergência, com as vênias devidas, culminando na formação da maioria em favor do não conhecimento do recurso, rejeitando a preliminar de tempestividade. Vieram, então, os autos conclusos para prolação do voto vencedor.

É o breve relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Conforme o entendimento reiterado desta Corte, 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.

In casu, observou-se, mediante a colheita da prova oral na sessão de julgamento, que os Comissários Recorridos realizaram ampla investigação do fato, inclusive com consulta aos dados telemétricos do veículo do Recorrente, antes de entender pela responsabilidade do piloto #118 quanto ao toque havido na corrida e, por conseguinte, aplicar a punição cabível – de acréscimo de 10 (dez) segundos ao tempo final de prova.

Trata-se, sem dúvidas, de caso de difícil elucidação, considerando a alta velocidade em que os pilotos se encontravam no instante do toque, de modo que a interpretação dos Comissários quanto à dinâmica dos fatos ganha especial relevo, sobretudo por ter sido observada a minuciosa instrução probatória supracitada.

Como se sabe, é o artigo 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), que regula as manobras de ultrapassagem nas competições automobilísticas nacionais, com destaque para seus incisos V, X e XI, sendo transcritos a seguir:

> 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**.
>
> 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.

No caso concreto, entendo que o Recorrente, tendo verificado uma janela de oportunidade – ainda que arriscada – para ultrapassar o piloto #70, acelerou seu veículo de forma a conquistar a posição do aversário imediatamente antes de ingressar na curva, sem que houvesse oportunidade para que o terceiro interessado defendesse o espaço, manobra corriqueiramente chamada de "mergulho".

Todavia, conforme a curva se aproximava, era relativamente esperado o movimento do terceiro interessado em direção à sua borda, o que de fato veio a ocorrer, de modo que o Recorrente poderia ter aguardado uma oportunidade futura – e, anote-se, de maior prudência – para tentar a ultrapassagem.

Em suma, na presente hipótese, o Recorrente não havia conquistado, com certeza, a posição antes de ingressar na curva, razão pela qual não deveria ter realizado a manobra de forma incisiva naquele trecho.

Assim, o ato arriscado converteu-se no toque experimentado pelos pilotos, que empurrou o carro #70 para a beirada da pista, episódio que importou a perda de posição não só para o Recorrente, como também para outros competidores.

Para que não se cogite o contrário, por fim, deve-se consignar que houve a aquisição e vantagem antidesportiva com o incidente que lastreou a penalidade aplicada em face do Recorrente, vez que, conforme pontuado pelo terceiro interessado, este veio, ao final, a ser consagrado com a *pole position* da corrida seguinte.

Sendo assim, entendo que o recurso deve ser desprovido, a fim de manter integralmente a decisão recorrida, em razão do fortalecimento da sua presunção de legalidade com base nas provas produzidas no curso do feito.

III – DISPOSITIVO

Posto isso, voto pelo desprovimento do recurso, mantendo-se integralmente a decisão recorrida.

Rio de Janeiro, 29 de julho de 2025.

GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

AUDITOR RELATOR DA COMISSÃO DISCIPLINAR DO STJD DO AUTOMOBILISMO