STJD
AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO 32/2025 – Tribunal Pleno – Recurso Voluntário
(Proc. Originário 49/2025-CD-Recurso)

Relator: Auditor ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA
Recorrente: Christian Marcelo Hahn
Advogado: Diego Campos
Recorridos: Comissários Desportivos da 6ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup-2025-Interlagos/SP
Terceiro Interessado: Miguel Paludo
Advogados: Ricardo Rocha e Carlos Augusto Falletti
Procuradora: Darlene Bello

EMENTA

DISPUTA DE POSIÇÃO. ULTRAPASSAGEM EM CURVA PELO LADO EXTERNO. TOQUE. ABANDONO DA PROVA. AÇÃO INTENCIONAL NÃO CONFIGURADA. INCIDENTE DE CORRIDA.

1-As imagens obtidas pelas câmeras on board, associadas aos dados de telemetria, não confirmam que, durante a ultrapassagem, tenha o piloto à frente executado mudança de direção, muito menos que o fosse deliberada e intencional, com o propósito de provocar o toque lateral com o carro que iniciara a ultrapassagem.

2- As pequenas oscilações no volante, pelo piloto do carro à frente, mas sempre esterçado à esquerda, no sentido da curva, eram compatíveis com as específicas circunstâncias do momento do contato entre os carros, em alta velocidade na curva e com pista molhada.

3- Pela largura da pista e o amplo espaço disponível em sua parte externa, o contato entre os carros era evitável, e nisso cabendo admitir que o piloto que procedia à ultrapassagem não precisava estar tão próximo à lateral do outro carro.

4- Não havendo evidência que permita concluir quem foi o piloto causador do toque, torna-se desautorizado definir tenha havido conduta irregular e antidesportiva, caracterizando-se o ocorrido, isso sim, como incidente de corrida.

5 – Improvimento do recurso com a confirmação do acórdão da Comissão Disciplinar. Decisão dos Comissários Desportivos mantida.

RELATÓRIO

O piloto CHRISTIAN HAHN interpõe Recurso Voluntário da decisão da Comissão Disciplinar, negando provimento ao seu recurso contra a decisão dos Comissários Desportivos que julgaram improcedente a Reclamação apresentada em desfavor do piloto MIGUEL PALUDO, em razão de alegada conduta antidesportiva deste, na 6ª e última Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup 2025, no autódromo de Interlagos, em 09/11/2025.

Alega o Recorrente, piloto do carro #26, que na última volta da corrida, quando se encontrava em disputa por posição contra o piloto MIGUEL PALUDO, carro #7, na saída da curva do Café e já ingressando na reta final, e no momento que iniciou a ultrapassagem, pelo lado externo da pista, com a lateral dianteira de seu carro já ocupando espaço junto à lateral traseira do carro # 7, referido piloto MIGUEL PALUDO executou movimento brusco para o lado direito, ocasionando o toque entre os carros, e que resultou na sua perda do controle e batida no muro, com o abandono definitivo da prova e a consequente perda do campeonato.

Sustenta que o piloto MIGUEL PALUDO, tendo mudado de direção mais de uma vez, executando manobra do toque "consciente e irregular", em "alteração deliberada do traçado", violou a regra do artigo 120, X, XI e XIII, do CDA, e, em consequência, deve suportar a sanção de exclusão da prova, na forma dos incisos XII, "c" e XIV, "c", daquele mesmo artigo 120.

O piloto MIGUEL PALUDO apresentou contrarrazões, em síntese, refutando as alegações do Recorrente e afirmando não ter procedido à alegada condução irregular e nem ter executado qualquer manobra indevida na disputa com o carro #26. Sustentou ainda que foi o piloto Recorrente o causador do toque pois no momento da ultrapassagem aquele vinha muito próximo ao seu carro e, mesmo buscando uma ultrapassagem por fora, executou "acentuado esterço do volante na direção do carro #7 do Recorrido, gerando o toque."

Em manifestação, a d. Procuradoria posicionou-se pelo desprovimento do recurso por não haver prova cabal a amparar as alegações do Recorrente, e nisso apresentando dados da telemetria quanto ao movimento dos volantes dos dois carros, pelos quais não se confirmam as alegações do Recorrente.

É o relatório.

VOTO

Inicialmente, cabe acentuar que as razões recursais trazem uma extensa descrição quanto à disputa de posições na última volta e a repercussão que o posicionamento dos competidores na prova teria para o resultado final do campeonato. Não obstante, impõe-se destacar que tais registros não são relevantes para o devido enfrentamento do específico e determinado fato ora em discussão, e que se circunscreve e deve se limitar ao ocorrido toque entre os carros, sua causa e definição de responsabilidade entre os pilotos em disputa.

Neste sentido, tem-se que o argumento central a balizar o presente recurso do piloto CHRISTIAN HAHN, carro #26, funda-se na afirmação de conduta antidesportiva do piloto MIGUEL PALUDO, carro #7, por ter este, no contorno final da curva do Café e já entrando na reta final, e quando se encontravam em disputa

de posição, ter se movimentado bruscamente para a direita, atingindo a lateral direita de seu carro na dianteira esquerda do carro do Recorrente.

Da peça recursal extraem-se afirmações quanto à alegada ação irregular praticada pelo piloto MIGUEL PALUDO por ter realizado “movimentação brusca para o lado direito”; ter feito “movimentação rápida e brusca no sentido contrário ao esperado”; e que houve “um movimento brusco do Paludo instantes antes do choque” (fls. 24). Constam ainda nas alegações recursais que o piloto MIGUEL PALUDO “deu uma golpeada no volante” e dessa “golpeada jogando o carro dele pra direita”, como se vê a fls. 20, do recurso.

A controvérsia posta a desate, então, é de natureza predominantemente fática, de modo a saber se o piloto MIGUEL PALUDO efetivamente, por ação irregular, deliberada e intencional, provocou o toque com o carro #26, do Recorrente, resultando para este no abandono da corrida.

Pelas informações que se colhem das imagens da prova, principalmente das câmeras on board do carros #26 e #7, disponíveis nos autos, pelo link https://we.tl/t-bN3Nsba0Qj , à fls. 75, da Pasta de Provas, depreende-se que a evolução da disputa que resultou no contato entre os carros ## 26 e 7, e conforme apontado pelo próprio Recorrente (fls. 11) iniciou-se no tempo 15:42:11,90, com o toque ocorrendo em 15:42:13,60, nisso tomando-se por base a quebra do sensor de direção do carro #26 no referido momento.

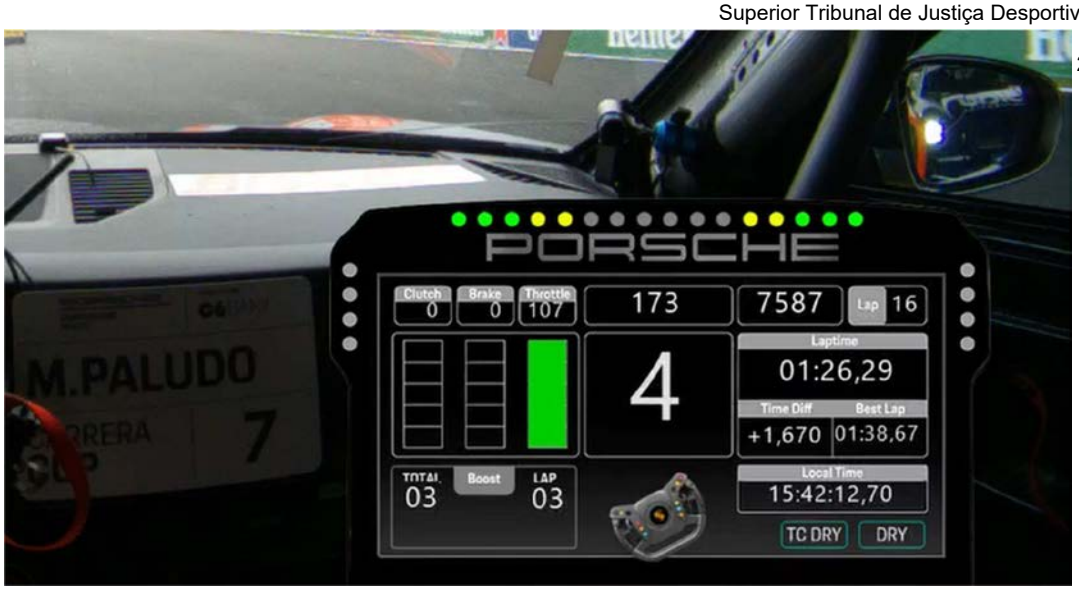
Portanto, definido este período temporal de 15:42:11,90 a 15:42:13,60, ou seja, de 1 segundo e 70 décimos, é neste intervalo que se torna relevante saber como se desenvolveu a dinâmica da pilotagem do carro #7, do piloto MIGUEL PALUDO, em relação ao carro #26, do piloto CHRISTIAN HAHN.

A corroborar a definição de um ponto temporal em 15:42:11,90 como de início da específica evolução da disputa que levou ao toque, tem-se a imagem abaixo, do carro #7, do piloto MIGUEL PALUDO, e da qual colhem-se os dados de interesse, como o cronômetro marcando 15:42:11,90, e, no retrovisor direito, o carro #26, do piloto CHRISTIAN HANH, já bastante próximo, começando o procedimento de ultrapassagem.

Abaixo, o carro de #26, do Recorrente, no mesmo momento em 15:42:11,90

Por sua vez, quanto ao momento do toque, tem-se como parâmetro as imagens abaixo, pelas quais destaca-se, em 15:42:13,50, a posição do volante do carro #26, do piloto CHRISTIAN HAHN, em angulação quase linear, e na imagem seguinte, apenas 1 décimo após, em 15:42:13,60, a posição do volante já todo esterçado para a esquerda e para baixo, caracterizando a quebra do sensor de direção naquele instante, como consequência do choque entre os carros.

Neste contexto, considerando-se a alegação do piloto CHRISTIAN HAHN quanto a ter havido o toque intencional pelo piloto MIGUEL PALUDO, cabe verificar, pela posição do volante do carro #26, se houve o registro de algum dado caraterizador daquela situação de toque proposital. Passa-se, então, a fazer o registro de imagens nos momentos imediatamente anteriores ao toque, com o intervalo de 1 décimo de segundo, de 15:42:12,50 a 15:42:13,60, como demonstrado abaixo.


PORSCHE
Clutch 0
Brake 0
Throttle 107
173
7587
Lap 16
4
Laptime
01:26,29
Time Diff
Best Lap
+1,670
01:38,67
TOTAL 03
Boost
LAP 03
Local Time
15:42:12,70
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7

PORSCHE
Clutch 0
Brake 0
Throttle 107
177
7657
Lap 16
4
Laptime
01:26,39
Time Diff
Best Lap
+1,670
01:38,67
TOTAL 03
Boost
LAP 03
Local Time
15:42:12,80
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7

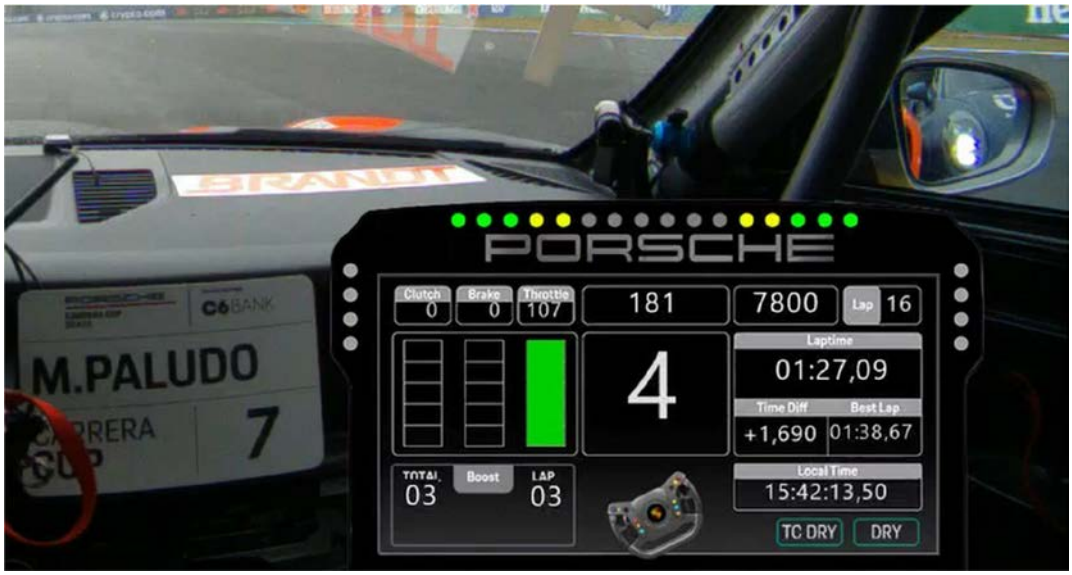
PORSCHE
Clutch 0
Brake 0
Throttle 107
175
7663
Lap 16
4
Laptime
01:26,49
Time Diff
Best Lap
+1,730
01:38,67
TOTAL 03
Boost
LAP 03
Local Time
15:42:12,90
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7

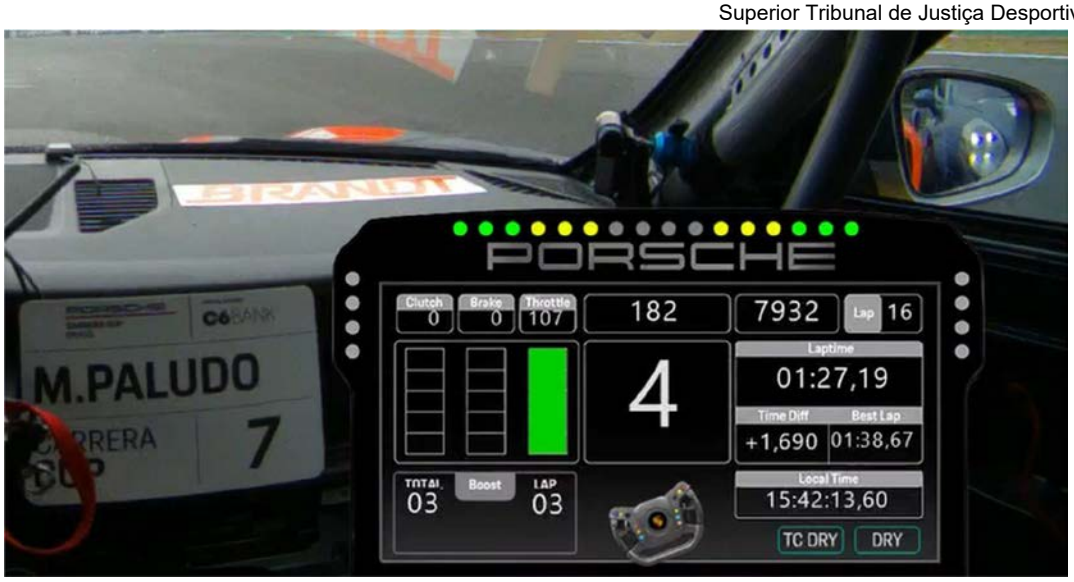
PORSCHE
Clutch 0
Brake 0
Throttle 107
174
7694
Lap 16
4
Laptime
01:26,59
Time Diff
Best Lap
+1,730
01:38,67
TOTAL 03
Boost
LAP 03
Local Time
15:42:13,00
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7

PORSCHE
Clutch 0
Brake 0
Throttle 107
176
7682
Lap 16
4
Laptime
01:26,69
Time Diff
Best Lap
+1,730
01:38,67
TOTAL 03
Boost
LAP 03
Local Time
15:42:13,10
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7

PORSCHE
Clutch 0
Brake 0
Throttle 107
177
7712
Lap 16
4
Laptime
01:26,79
Time Diff
Best Lap
+1,730
01:38,67
TOTAL 03
Boost
LAP 03
Local Time
15:42:13,20
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7

PORSCHE
Clutch
0
Brake
0
Throttle
107
180
7808
Lap
16
Laptime
01:26,99
4
Time Diff
Best Lap
+1,730
01:38,67
TOTAL
03
Boost
LAP
03
Local Time
15:42:13,40
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7


PORSCHE
Clutch
0
Brake
0
Throttle
107
181
7800
Lap
16
Laptime
01:27,09
4
Time Diff
Best Lap
+1,690
01:38,67
TOTAL
03
Boost
LAP
03
Local Time
15:42:13,50
TC DRY
DRY
M.PALUDO
7



Das imagens acima, vê-se que nos décimos de segundos de 12”90 a 13”20 há um pequeno esterçamento do volante mais à direita, mas o piloto MIGUEL PALUDO ainda mantém o curso do seu carro à esquerda. E, no momento em que se tem o alegado toque, em 13”60, nos décimos de segundos imediatamente anteriores, de 13”30 a 13”60, o volante já está inclinado mais à esquerda, no sentido de execução da curva.

E ainda que se possa considerar o toque não mais em 13”60, mas sim naquele intervalo entre 12”90 a 13”20, quando o volante não está com a mesma inclinação à esquerda, ainda assim não se depreende pelas imagens tenha havido a movimentação brusca de direção à direita, pelo piloto MIGUEL PALUDO, pelo que não é possível se colher dados probatórios que conduzam à conclusão de conduta antidesportiva sustentada neste recurso.

Além dessas observações, assistindo-se ao vídeo da gravação on board naquele mesmo intervalo acima, de 15:42:11,90 a 15:42:13,60, verifica-se não se evidenciar que o piloto MIGUEL PALUDO, carro #7, tenha efetuado os alegados movimentos rápidos, bruscos e com golpes para a direita, ação na qual o Recorrente CHRISTIAN HAHN busca escudar-se como tendo sido a irregularidade e conduta antidesportiva praticada pelo piloto MIGUEL PALUDO.

É oportuno afirmar que as oscilações vistas no movimento do volante do carro #7, com breves esterções no sentido horário, mas sempre mantendo a inclinação do volante à esquerda, no sentido do traçado da pista, em nada comportam identificar-se com os mencionados movimentos rápidos, bruscos ou golpeados, como alegados neste processo pelo piloto CHRISTIAN HANH.

Ao contrário, as próprias condições e especificidades daquele momento, com disputa de posição em curva, em um ponto de elevada velocidade e com a pista molhada, naturalmente exigiam do piloto a permanente necessidade de correções na angulação do volante, prática comum e notória na condução em curva a alta

velocidade, em nada cabendo configurar-se tais circunstâncias com o deliberado intento em se provocar algum contato com o piloto adversário. Tais oscilações, aliás, são claramente perceptíveis, também, no próprio movimento de volante operado pelo piloto CHRISTIAN HAHN, como se vê pelas imagens do vídeo no mesmo intervalo de tempo de 15:42:11,90 a 15:42:13,60 que fora delimitado para a aferição dos movimentos de volante do piloto MIGUEL PALUDO, carro #26.

A propósito, é e de perceptível registro, que naquele mesmo intervalo de tempo o que se observa com relação ao piloto Recorrente, este sim, exatamente entre os segundos 12",70 e 12",80, executou movimento brusco de seu volante para a esquerda, em direção ao carro #7, como, aliás, reconhecido na própria decisão da Comissão Disciplinar, quando afirmado que "a câmera do carro # 26 (Hahn) mostra uma inclinação do seu volante em direção ao carro #7 nos instantes que antecedem o toque", e sem que nas razões recursais tenha sido refutada tal assertiva.

Em reforço a essas constatações, tem-se o detalhamento trazido pela d. Procuradoria, em parecer da Dra. Darlene Bello junto a este Tribunal Pleno, no qual apresenta os dados da telemetria dos dois carros, e a posição dos volantes no intervalo de corrida que é do interesse deste julgado.

Então o Recorrido estaria variando:

27:36 ↖ ; 26:08 ↖ ; 5:92 ↑ ; 7:06 ↑; 25:28↑

Enquanto o Recorrente:

12:55 ↑ ; 43:45 ↖ ; 13:50 ↑; 13:16 ↑; 40:04; ↖

Cabe notar, aliás, que o toque entre os carros não se deu por faltar ao carro #26 espaço mais à sua direita. É razoável se admitir que o piloto CHRISTIAN HAHN poderia até mesmo colocar seu carro #26 um pouco mais à sua direita, em uma execução de ultrapassagem mais aberta, pois havia espaço de sobra para tanto na pista. E sobre isso é forçoso acentuar que tal deslocamento mais aberto poderia dar-se em proporção diminuta para não se estar lateralmente tão próximo do carro #7 ao ponto de resultar em contato, como restou por ocorrer, mas que também ainda lhe garantisse evoluir na curva em ultrapassagem por fora sem o comprometimento da performance esperada para conquistar a posição do carro #7.

Neste cenário posto, lastreado em prova material por imagens de vídeo nos autos, não há como cogitar-se, como alegado pelo Recorrente CHRISTIAN HAHN, tenha havido alguma ação irregular, e muito menos intencional e deliberada do piloto MIGUEL PALUDO, carro #7, em atingir o carro #26.

Insta ainda acentuar que o piloto Recorrente, CHRISTIAN HAHN, alega ter feito semelhante ultrapassagem no dia anterior e que resultou completa sem

qualquer incidente. Apesar dessa afirmação, a comparação das imagens das provas não revela a pretendida semelhança. Muito ao contrário, o que se observa, com clareza e sem qualquer esforço de avaliação, é que o piloto CHRISTIAN HAHN, no referido procedimento de ultrapassagem, finalizando a curva do Café e já ingressando na reta dos boxes, colocou-se em posição de considerável distanciamento lateral do carro ultrapassado, com inquestionável deslocamento mais aberto à direita da pista, aproveitando-se do amplo espaço ali disponível, em comportamento inteiramente diverso do adotado na corrida objeto deste recurso.

Tais constatações bem revelam que, em realidade, o contato entre os carros ##7 e 26 era evitável, e que era indubitavelmente possível o próprio piloto CHRISTIAN HAHN ter evitado aquele contato.

Postas estas razões, não é demasiado afirmar que o caso em análise nada mais traduz que um incidente de corrida, próprio das disputas de posição e dos riscos de contatos que estes momentos proporcionam, sendo isso característica das competições de automobilismo de velocidade onde o objetivo é mesmo posicionar-se à frente dos concorrentes, e nisso exigindo-se dos pilotos em disputa a necessária cautela para evitar resultados adversos do intento pretendido, como restou por verificar-se neste caso dos autos, e do qual não se depreende conduta do piloto MIGUEL PALUDO, carro #7, que tenha sido a causa da perda de controle do carro #26, do piloto CHRISTIAN HAHN.

Isso considerado, lastreando-se a presente irresignação recursal em conduta antidesportiva do piloto MIGUEL PALUDO, por "movimento irregular" do seu carro #7, mas não se configurando esta situação, e à mingua da possibilidade de firmar-se um juízo de certeza quanto às alegações trazidas pelo Recorrente, o piloto CHRISTIAN HAHN, impossível o acolhimento do presente recurso.

E ainda é oportuno consignar, com a devida vênia, que nem mesmo o suporte normativo buscado pelo Recorrente, com base no artigo 123, X, XI e XIII, teria aplicação ao caso, na medida em que tal regramento busca disciplinar as ultrapassagens em reta e o caso dos autos, como verificado, envolve ultrapassagem em curva.

Por fim, tendo-se firmado o posicionamento da d. Comissão Disciplinar neste mesmo sentido de não ter havido manobra irregular, além das bem lançadas razões apresentadas pela d. Procuradoria deste STJD, impõe-se reconhecer o acerto da decisão dos Comissários Desportivos, e que deve ser confirmada.

Pelo exposto, NEGO PROVIMENTO AO RECURSO.

É como voto.
Brasília, 22 de dezembro de 2025.

ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA
Auditor-Relator/Tribunal Pleno

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Processo n. 32/2025
Recorrente: Christian Marcelo Hahn
Recorridos: Comissários Desportivos da 6ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup 2025 – Interlagos-SP
Terceiro Interessado: Miguel Paludo
Relator: Auditor Dr. Alexandre Vidigal
Procuradora: Dra. Darlene Bello
Auditor vogal: Alberto Pavie Ribeiro

As expressões que ouvi, de que o advogado recorrente teria sido açodado, ilusionista, desleal e leviano, não refletem o que está posto no recurso e na sustentação oral. Dr. Diego, que defendeu sua tese com proficiência, de forma idônea, educada e respeitosa.

Tenho de repelir essas acusações, que em nada agregam ao bom julgamento da causa.

Estamos diante de um processo, a meu ver, de difícil elucidação com relação ao exame dos fatos para compreender o que efetivamente ocorreu. Cada qual fará sua opção em razão do convencimento a que chegou. Eu mesmo, que costumo preparar meus votos com antecedência, somente consegui termina-lo agora há pouco. Tive dúvidas, mas as superei para chegar a uma conclusão, que pode não ser a majoritária, mas é a minha conclusão. Não fui iludido por ninguém.

Estou, portanto, divergindo respeitosamente do eminente relator, que apresentou um voto brilhante e extremamente fundamentado.

Trata-se de “recurso voluntário” contra acórdão da Comissão Disciplinar que negou provimento a “recurso” interposto pelo piloto Christian Hahn (#26) em face da decisão dos Comissários Desportivos que negou provimento à reclamação por ele oferecida contra o piloto Miguel Paludo.

Ainda que nos autos conste apenas o relatório e voto, verifico que do site do STJD do Automobilismo foi lançada uma ementa ao acórdão recorrido, com o seguinte texto:

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

RECURSO CONTRA ***DECISÃO QUE JULGOU IMPROCEDENTE A RECLAMAÇÃO*** *CONTRA O PILOTO MIGUEL PALUDO, NA QUAL* ***IMPUTAVA AO ADVERSÁRIO A RESPONSABILIDADE PELO TOQUE QUE O REMOVEU DA CORRIDA NA ÚLTIMA CURVA****, PERDENDO O TÍTULO JUSTAMENTE PARA O OUTRO PARTICIPANTE DO EVENTO DANOSO. NEGADO PROVIMENTO. UNANIMIDADE. JULGADO EM 09/12/2025*

Reproduzo a fundamentação do voto prevalecente do acórdão recorrido, porque necessário para identificar a análise que foi feita sobre os fatos e a conclusão extraída a partir dessa análise:

> Na linha do entendimento sedimentado 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. Esse ônus probatório, de incumbência da Parte Recorrente, torna-se ainda mais rigoroso num caso que pode redefinir o título de uma competição na via judicial, como bem alertou a d. Procuradoria de Justiça Desportiva em seu parecer.
> *In casu*, verificou-se que os Comissários Recorridos realizaram ampla investigação do fato, com análise das imagens do evento lesivo, culminando na compreensão de que o piloto #7 não teve qualquer responsabilidade pela colisão e, consequentemente, pelo abandono de prova sofrido pelo piloto #26.
> O Recorrente fundamenta o pedido de reforma da decisão de origem no 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:
> (...)
> A invocação dos dispositivos regulamentares ora reproduzidos ocorre em tentativa de convencimento do Juízo quanto à existência de múltiplas mudanças de direção por parte do piloto Miguel Paludo quando da defesa da segunda posição, e quanto à realização específica de uma última mudança abrupta de direção diretamente contra o Recorrente, imputando, assim, o toque em face do terceiro interessado como um ato antidesportivo.
> Todavia, **entendo que o Recorrente, compreendendo estar diante de uma janela de oportunidade nos momentos derradeiros da corrida, acionou o *boost* e acelerou seu veículo com vistas à conquista da posição do adversário**.
> **Entretanto, antes de conquistar a posição** – fato configurado apenas quando há o emparelhamento lateral dos veículos (art. 120, III, CDA1) –, **o Recorrente tocou a parte traseira do carro adversário e, sucessivamente, perdeu controle do próprio veículo, vindo a abandonar a prova**.
> Registre-se que **a manobra realizada pelo Recorrente demonstrou um elevado grau de assunção de risco, considerando a proximidade com a lateral do adversário**, diversamente do movimento realizado pelo líder da corrida, de maior cautela**, sendo visível através das câmeras *on board* que o ponteiro seguiu pela curva com um ângulo significativamente mais aberto**.
> Não obstante, **a análise dos dados telemétricos realizada durante a sessão de julgamento não foi capaz de assegurar**, indubitavelmente, **que houve um movimento deliberado por parte do piloto #7 em direção ao #26, como um fechamento intencional**, freada brusca **ou alteração demasiada do ângulo de esterço do volante do terceiro interessado em direção à direita**, o que **seria necessário para reconhecer a conduta antidesportiva imputada contra si pelo Recorrente** – isto é, de que houve dolo de provocar a colisão e remover o adversário da prova.
> Pelo contrário, o arcabouço probatório dos autos leva a crer que a conduta do terceiro interessado, Miguel Paludo, foi orientada com o fim de realizar pequena correção na trajetória da curva, sendo

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

incontroverso que o asfalto estava úmido em razão das chuvas que ocorriam naquela data – e havendo, ainda, prova no sentido da existência de uma poça d'água nas imediações do local da colisão, conforme vídeo reproduzido durante a sessão de julgamento.
Assim, **a prudência recomendava ao piloto que vinha à frente a manutenção razoável da sua trajetória e, ao piloto que tentava a ultrapassagem, que a realizasse em ângulo mais aberto, direcionado à margem oposta (direita) da via**.
Ademais**, o entendimento de que a aproximação maior entre os competidores partiu do próprio Recorrente, e não do terceiro interessado**, é adotado, igualmente, após a reprodução das imagens da transmissão oficial do evento2 (instantes 33:07 e 33:08), sobretudo, com atenção para a distância entre o carro #7 (vermelho) e a linha branca lateral, que diminui, revelando movimentação no sentido interno da curva. Confira-se:
(...)
Sem prejuízo, **as imagens das câmeras *on board* dos pilotos envolvidos durante a sessão de julgamento, demonstram a inclinação do volante do carro #26 em direção ao #7 nos instantes imediatamente anteriores ao momento do toque** (id. 54), além do esclarecedor ângulo registrado pela câmera *on board* do piloto Jeff Giassi (#97), que vinha por trás do Recorrente e depôs durante a sessão enquanto testemunha, levando à mesma conclusão.
Nessa toada, **o ato arriscado converteu-se no toque experimentado pelos pilotos, que empurrou o carro #26 para a beirada da pista**, acarretando a sua fatídica exclusão da prova, com a consequente e lamentável perda do campeonato.
Sendo assim, entendo que o recurso deve ser desprovido, a fim de manter integralmente a decisão recorrida, que julgou improcedente a reclamação desportiva, em razão do fortalecimento da sua presunção de legalidade com base nas provas produzidas no curso do feito.

Para a Comissão Disciplinar o carro #26 é que tocou o carro #7.

A defesa do carro #7 vai além dessa tese, ao afirmar que a pista estava escorregadia e que havia poças, para o fim de desqualificar a tese do carro #26 de que o carro #7 é que teria dado o toque no carro #26, ou seja, a defesa do carro #7 admite, ainda que implicitamente, que se toque tiver havido do carro #7 no carro #26, teria sido involuntário em razão das condições da pista.

10. Importante anotar que a pista estava úmida, os carros utilizavam pneus slicks e o trajeto utilizado por todos os competidores era pela parte central e externa da pista, como bem se vê no vídeo na trajetória desenvolvida pelo piloto Marçal do Carro #544, que seguia à frente do Recorrente e Recorrido.
(...)
Obs: Nesta foto o carro amarelo (ponteiro) segue pelo traçado ideal (trilho seco), enquanto o Recorrido continua sua trajetória sempre à esquerda, com o Recorrente optando pela parte externa.
(...)
Obs: Pista molhada à frente do Recorrido, com o volante sempre à esquerda.
OBSERVAÇÕES:
(i) a pista tem importante inclinação para a esquerda, portanto, a água ou umidade se concentra na porção da metade da pista para a esquerda (interna), onde os carros não passam;
(ii) O Recorrido vinha na parte interna, passando com os pneus slicks sobre a parte molhada da pista;

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

(ii) O Porsche #544 evitou o trajeto do Recorrido, justamente pela existência de água na parte interna e o "trilho seco" estar na parte à direita;
(iii) O piloto #97 (Jeff Giasi) testemunha que vinha atrás dos carros #26 e #7, afirmou não ter visto água no seu trajeto, justamente porque usou o "trilho seco";
(iv) O piloto #97 (Jeff Giassi) testemunha, confirmou que a boa técnica de pilotagem impõe a manutenção do volante mais reto possível quando ingressar em alta velocidade em trecho de pista molhada.
11- Antes da volta final a corrida estava sob regime de "safety car" devido às chuvas que caiam no autódromo, bem como os carros estarem calçados com pneus slicks. Esse regime perdurou por diversas voltas, sendo apenas a última volta feita com os carros liberados do safety car.
(...)
*13. A evolução do Recorrido era normal e cuidadosa **em razão de estar exatamente na parte interna da pista, local onde os carros não passaram durante a prova, e estava molhada, podendo ensejar perda de aderência.***
14. As duas fotos abaixo, juntadas pelo próprio Recorrente, comprovam a necessidade do piloto do carro #07 diminuir a angulação do volante para não escorregar ao passar com o volante esterçado sobre trecho molhado da pista, em alta velocidade e pneus slicks.

Considero que a defesa do carro #7 trabalhou com uma premissa fática que é contraditória com a argumentação de que teria ocorrido o toque do carro #26 com o carro #7. Só faz sentido, a meu ver, argumentar que a pista estava escorregadia e que havia poças de água, se se reconhecesse que o toque foi do carro #7 com o carro #26 e, nessa hipótese, o toque teria sido involuntário em razão das condições da pista.

Com efeito, a defesa do carro #7 sustenta que ele teria feito a opção de fazer a curva do café pela parte interna, onde a pista estaria úmida e até com poças d'água, ou seja, na situação de ausência de aderência, razão pela qual o carro #26 poderia ter feito a opção de ultrapassagem pela parte externa da pista, mais seca, na ótica do carro #7:

*15. **O Recorrente**, por sua vez, **avançava com crescente velocidade, porém, desnecessariamente próximo ao carro do Recorrido** (vide retrovisor), e no entanto, **não se sabe se por mau julgamento ou intencionalmente1**, o R**ecorrente (#26) tocou na traseira direita do carro do Recorrido (#07)**, perdendo controle de seu Porsche #26, chocando-se contra o muro lateral e abandonando a competição.*
*16. **A sequência de imagens** trazida pelo Recorrente comprova a atitude açodada e equivocada do piloto Recorrente, que dispunha de toda condição de empreender uma ultrapassagem segura **utilizando a potência extra e o trajeto seco e mais rápido da porção externa da pista**, já que o Recorrido estava na parte interna e molhada da curva.*

A defesa do carro #7 vai além, no entanto, para afirmar, tal como o acórdão recorrido, que o toque foi do carro#26 sobre o carro #7.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Como disse anteriormente, essas teses de defesa são, a meu juízo, contraditórias.

Ou o toque foi do carro #26 no carro #7 ou o toque foi do carro #7 do carro #26. A linha de defesa de que a pista estava escorregadia só faz sentido para admitir a hipótese de que o carro #7 teria dado o toque no carro#26, ainda que de forma involuntária.

***

Pois bem. O vídeo da ultrapassagem, da transmissão oficial, sugere, para quem o assiste, que o toque teria sido do carro #26 no carro #7 (como declarou o acórdão recorrido) e não do #7 no carro #26 (como sustenta o piloto do carro #26 no recurso).

A imagem está captada entre o minuto 33:05 e 33:08, tendo o toque ocorrido no momento 33:07. (https://www.youtube.com/watch?v=-FhnIAiRAXs)

Por essa imagem não teria dúvida em manter o acórdão recorrido.

Ocorre que no recurso voluntário há imagem (estática) do *on board* do carro #7.

Três delas são relevantes para definir o acerto ou desacerto do entendimento do acórdão recorrido: (1) uma primeira mostra que apesar de estar realizando uma curva para a esquerda, em dado momento, exatamente no que antecede o toque, o piloto do carro #7 virou o volante para uma “linha reta”, (2) outra que mostra o piloto do carro #7 movendo sua cabeça para a direita para olhar para o retrovisor e observar a tentativa de ultrapassagem do carro #26, e (3) outra que mostra duas imagens que antecedem a colisão, a partir do carro que seguia atrás dos carros #7 e #26.

Ora, nada justificaria o movimento do volante para a direita, ainda que sutil, deixando-o em linha reta, em uma curva para a esquerda, ainda mais sendo a curva do café, de alta velocidade, que antecede a entrada da reta dos boxes de interlagos.

Nessa curva, em qualquer categoria, é comum identificar a tentativa de início de ultrapassagem com carros se posicionando “por fora” para emparelhar com o outro que

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

segue a “linha de dentro”.

E, claro, o piloto que está fazendo a curva por dentro, jamais move seu carro para fora, porque levaria a uma situação de extremo perigo de batida no muro do carro que estivesse tentando ultrapassá-lo.

A defesa de posição padrão do piloto que se posiciona por dentro é a de pressionar o adversário que tenta a ultrapassagem por fora, porém, já no curso da reta da linha de chegada, até o seu final. Nunca durante a curva de entrada da reta dos boxes.

Vejo que os Comissários Desportivos se pautaram exclusivamente pelas imagens externas do acidente. Não há nenhum registro na decisão, de que teriam realizado o exame das imagens *on board* dos carros envolvidos (#26 e #7):

> Os Comissários Desportivos, no uso de suas atribuições, após análise da Reclamação Desportiva impetrada pelo piloto Christian Marcelo Hahn - #26 contra seu concorrente Miguel Paludo - #7, oitiva do piloto Miguel Paludo - #7, análise das imagens da transmissão oficial, câmeras onboard dos carros #7 e #26, DECIDEM:
> **Nome**: Christian Marcelo Hahn - #26
> **Atividade**: Corrida 2
> **Fato**: O piloto acima identificado, Christian Marcelo Hahn - #26, realiza reclamação desportiva contra seu Concorrente Miguel Paludo - #7, alegando que:
> (...)
> **Decisão**: Os Comissários Desportivos aceitam a Reclamação Desportiva como tempestiva e decidem pela **IMPROCEDÊNCIA** da mesma, **após as análises identificam que o carro #7 não tem culpa no incidente onde no contorno da curva 14, o carro #7 está a frente do carro #26 e não realiza nenhum movimento para a direita,** o **toque ocorre pois o carro #26 que vinha com mais velocidade toca na traseira do carro #7** e perde o controle do veículo.

No recurso o recorrente (#26) afirma que o recorrido (#7) sabia que ele havia acionado o push e, portanto, estava em posição de superioridade de potência, fato esse confessado pelo recorrido (#7) nas contrarrazões:

> *06. Alguns metros à frente, na curva da junção, o Recorrente acionou seu último “push”, por meio do qual seu Porsche angariou 30 cavalos de potência extra, ensejando maior velocidade a possibilitar a realização de ultrapassagem.*
> *07. **O Recorrido, ciente que o carro #26 do Recorrente havia acionado o “push**” (farol aceso), permaneceu na sua trajetória e optou por adotar a linha de dentro da pista, deixando o lado externo para o Recorrente.*

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

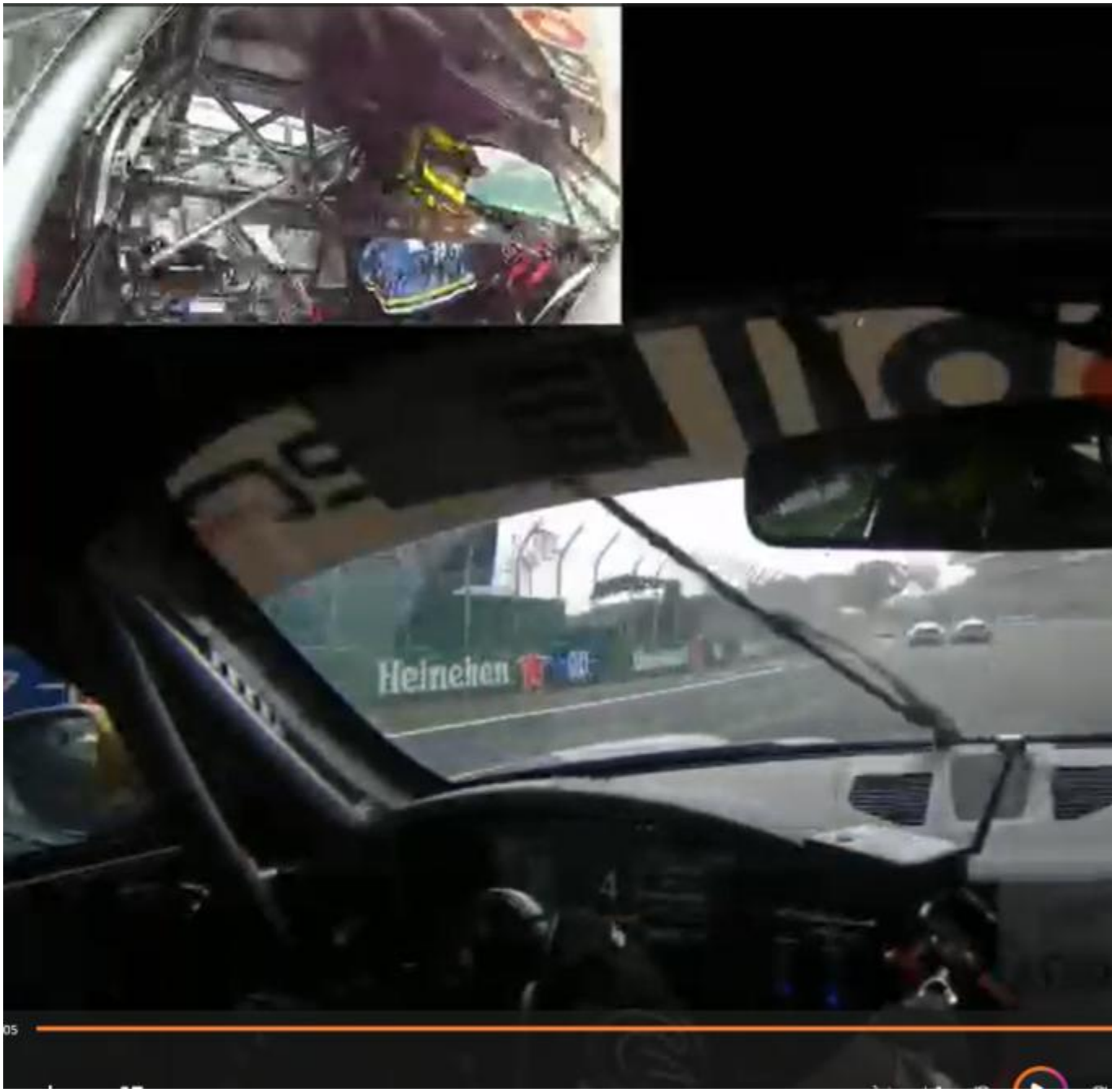
Para o recorrente (#26) o recorrido (#7) teria dado um golpe no volante para a direita apesar de estar em uma curva para a esquerda.

Não consigo identificar esse “golpe para a direita”. Há, é certo, um movimento sutil deixando o volante em linha reta. Esse movimento, considerando a proximidade dos carros, já seria suficiente para causar o toque da parte lateral traseira do carro #7 com a parte lateral dianteira do #26.

Examinando as imagens estáticas reproduzidas nas razões do recurso, extraídas do *on board* do carro #97 (Jess Giassi) que vinha atrás da disputa do #26 com o #7, o que se vê é que o carro #7 teria efetivamente se desviado para a direita e dado um toque no carro #26 (pg. 18 do processo, itens 43 e 44 da petição de recurso).

Isso é possível constatar pela distância do carro #7 da linha interna da pista. Ele está mais afastado dela no momento do toque (há espaço para um carro) do que no momento que antecede ao toque (ele está próximo da linha, sem que coubesse um carro entre ele e a linha interna da pista).

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

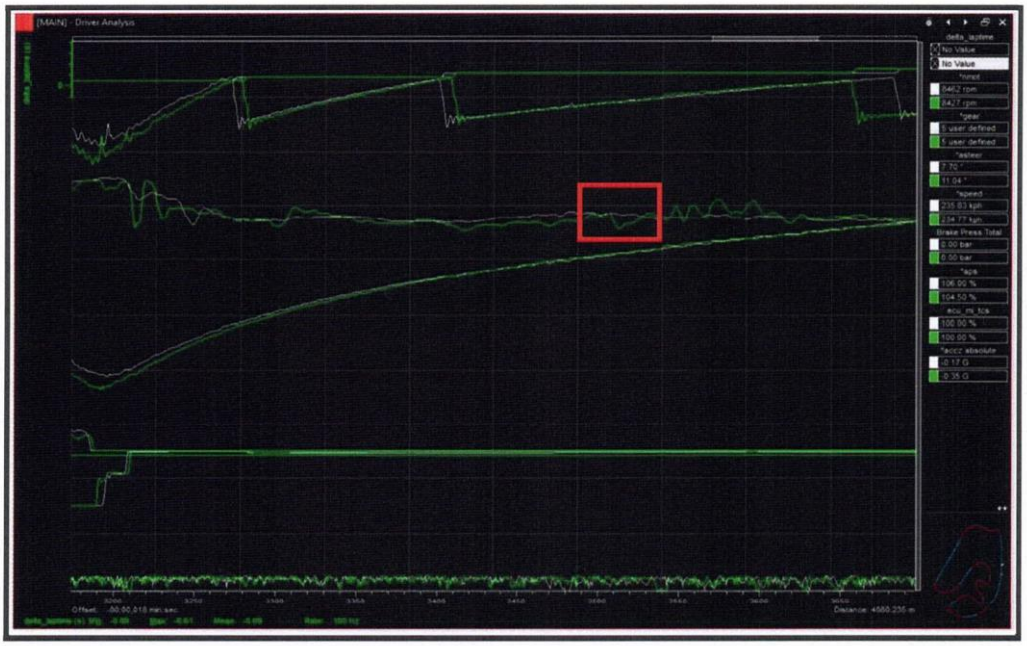
***

Passo às imagens da telemetria. O recorrente (#26) apresentou a seguinte imagem no item 45 das suas razões afirmando o seguinte: "*Logo em sequência, sabedor de que o Recorrente se encontrava imediatamente à lateral traseira de seu carro,* ***Paludo movimenta ligeiramente o volante para o lado externo da curva do café, conforme telemetria***" (pg. 155):

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

45. Logo em sequência, sabedor de que o Recorrente se encontrava imediatamente à lateral traseira de seu carro, Paludo movimenta ligeiramente o volante para o lado externo da curva do café, conforme telemetria:



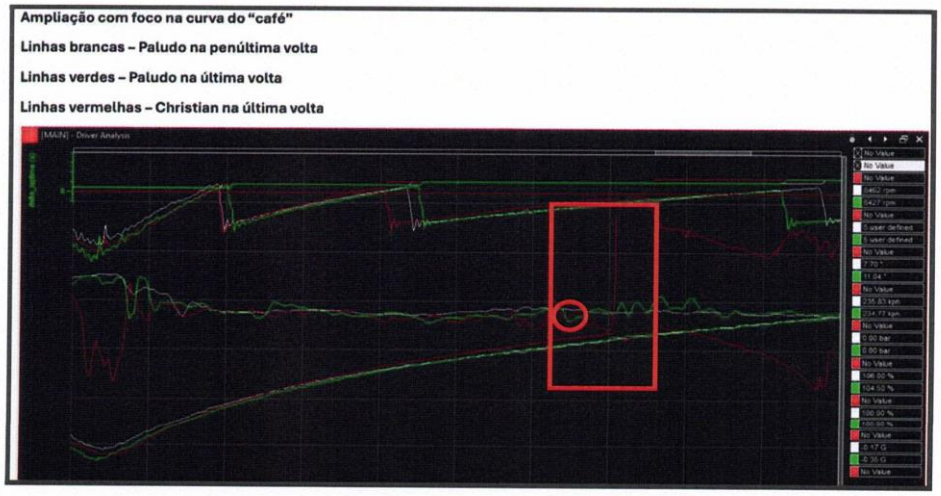
Em seguida deu os seguintes esclarecimentos (pg. 155):

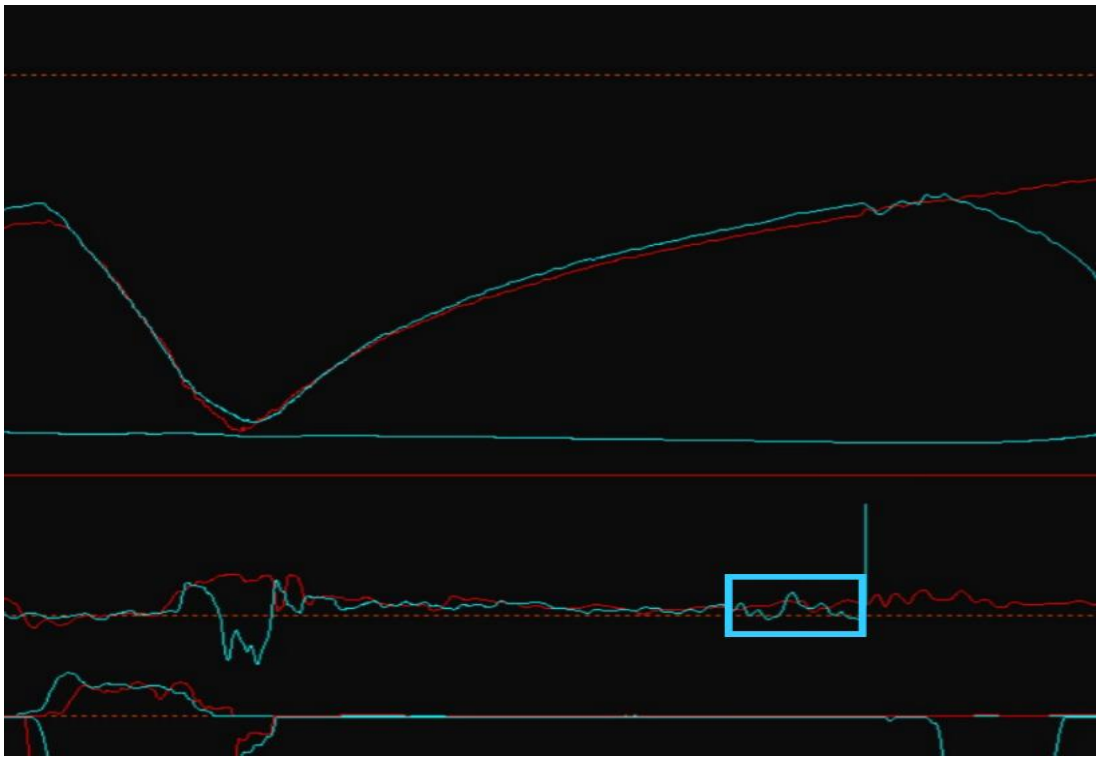
46.A linha do volante de Paludo deixa evidente que, instantes antes do toque, há movimentação brusca para o lado direito. De pronto, necessárias algumas ponderações.
47. **Primeira**: não se trata de correção. O carro não estava traseirando. A linha da volta anterior (branca) demonstra que apenas micro movimentos seriam necessários para manter o traçado.
48. No mesmo sentido, não há que se falar em existência de poças d'água. A testemunha do terceiro interessado, piloto que seguia logo atrás na disputa, afirmou expressamente que não visualizou poça alguma naquele trecho na pista.
49. **Segunda**: ainda que o movimento do volante não tenha ultrapassado a média de 0º, ou seja, ainda que o volante não tenha virado para o lado direito do eixo, não significa que a manobra seja insignificante.
50. Muito pelo contrário. Observe-se que a alteração da linha demonstra ter havido movimentação rápida e brusca no sentido contrário ao esperado na curva do café. Se não havia motivo para tamanha correção, evidentemente que se trata de alteração consciente de traçado.
51. Em verdade, qualquer mudança para o lado contrário da curvatura da pista representa a mesma coisa que virar para o sentido oposto, ainda que o volante não tenha ultrapassado a marca de 0º.
52. O comparativo com as linhas vermelhas (volante do Recorrente) deixa evidente que, após o toque, há perda de controle do carro, seguida de quebra do sensor, momento em que a linha fica reta para cima:

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

E apresentou nova foto do gráfico da telemetria fazendo comparação entre a penúltima volta do carro #7 e a última volta do carro #7 assim como a última volta do carro #26 (pg. 156):

52. O comparativo com as linhas vermelhas (volante do Recorrente) deixa evidente que, após o toque, há perda de controle do carro, seguida de quebra do sensor, momento em que a linha fica reta para cima:





STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Mas afirmou que as imagens de telemetria apresentadas pelo recorrente (#26) seriam posteriores ao toque e não pertinentes ao momento do toque entre os veículos, razão pela qual estaria havendo uma tentativa de induzir os julgadores a erro. Veja-se o item 39 das contrarrazões:

> *39. **Os prints** apresentados nas razões pelo **Recorrente foram utilizados para tentar induzir os II. Auditores a erro**, já que **a movimentação da linha de volante do gráfico do carro do Requerente, indica momento após o toque por ele produzido**, quando o volante do carro #26 faz movimentos erráticos para ambos os lados em decorrência de ter tocado o carro do Recorrido, que de sua parte teve que fazer movimentos corretivos no volante para controlar seu Porsche do desequilíbrio causado pelo Recorrente*

E ainda lançou a seguinte observação em face da imagem de telemetria que apresentou:

> Obs: A linha vermelha corresponde ao volante do Recorrido, que se desenvolve de forma suave e homogência, enquanto a linha azul do volante do Recorrente mostra acentuado movimento em direção ao carro do Recorrido, **e o toque produzido dentro do retângulo.** O destaque oval na cor laranja mostra a correção de volante pelo Recorrrido após o toque.

Para mim, a telemetria confirmou que houve um movimento no volante do carro #7 que, comparando com as imagens, identificam o momento em que ele coloca o volante quase em linha reta -- e não poderia colocar em linha reta porque estava em uma curva de alta velocidade -- de forma suficiente para causar o toque entre os veículos, já que a ultrapassagem estava sendo feita com os carros absolutamente emparelhados, com pouquíssima distância entre eles.

Não vi ao longo da curva qualquer situação de desequilíbrio dos carros em razão das condições da pista. Nem o carro #7 nem o carro #26 derraparam ou desequilibraram, apesar das condições difíceis da pista.

Não admito que o piloto do carro #7 possa ter tido a intenção de colidir com o carro #26. Parece-me que pretendeu realizar a defesa da posição, tentando obstruir a ultrapassagem e, ao fazê-lo, como o carro #26 estava com mais ação, por força do boost acionado, acabou por causar a colisão.

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Se tentou obstruir, ou melhor, se conseguiu obstruir ao ponto de causar o toque, tem aplicação a norma do inciso XIII do art. 120 que dispõe:

> ***XIII –*** *Caso* ***o veículo que estiver na frente escolha o lado interno da reta em relação à curva*** *que se aproxima, não poderá se movimentar para se posicionar na tomada da curva, caso o veículo que tenta a ultrapassagem esteja posicionado naquele espaço.*

No caso, entendo que o toque se deu entre a lateral traseira direita do carro #7 e a lateral esquerda dianteira do carro #26, portanto, ainda que minimamente, o carro #26 estava posicionado em "parte" da lateral do carro #7.

Vou ao voto do relator.

> *Das imagens acima, vê-se que nos segundos de 12"90 a 13"20 há um pequeno direcionamento do volante mais à direita, mas o piloto MIGUEL PALUDO ainda mantém o curso do seu carro à esquerda e,* ***no momento em que se tem o alegado toque, em 13"60, nos décimos de segundos imediatamente anteriores, de 13"30 a 13"60, o volante já está inclinado mais à esquerda****, no sentido de execução da curva.*
>
> *E ainda que* ***possa considerar o toque não mais em 13"60, mas sim naquele intervalo entre 12"90 a 13"20, quando o volante não está com a mesma inclinação à esquerda****, ainda assim não se depreende pelas imagens tenha havido a movimentação brusca de direção à direita, pelo piloto MIGUEL PALUDO, pelo que não é possível se colher dados probatórios que conduzam à conduta antidesportiva sustentada neste recurso.*
>
> *Além dessas observações, assistindo-se ao vídeo da gravação on board naquele mesmo intervalo acima, de 15:42:11,90 a 15:42:13,60, verifica-se não se evidenciar que o piloto MIGUEL PALUDO, carro #7, tenha efetuado os alegados movimentos rápidos, bruscos e com golpes para a direita, ação na qual o Recorrente CHRISTIAN HAHN busca escudar-se como tendo sido a irregularidade e conduta antidesportiva praticada pelo piloto MIGUEL PALUDO..*
>
> *É oportuno afirmar que as oscilações vistas no movimento do volante do carro #7, com breves esterções no sentido horário, mas sempre mantendo a direção do carro à esquerda, no sentido do traçado da pista, em nada comportam identificar-se com os mencionados movimentos rápidos, bruscos ou golpeados, como alegados neste processo pelo piloto CHRISTIAN HANH.*

Considero que o toque ocorreu no momento em que o eminente relator admite que possa ter ocorrido, entre *12"90 a 13"20, que são as imagens das páginas 6 e 7 do voto do relator*, até porque a imagem do retrovisor do carro #7 bem identifica isso. **Especialmente em 13"00 (primeira foto da pg. 7), quando o volante do carro #7 estava quase linear** (reproduzida abaixo):

STJD AUTOMOBILISMO

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Nelas -- e especialmente na do momento 15:42:13,00 -- está claro, a meu ver, que o volante do carro #7 passou a estar quase sem inclinação, o que foi suficiente para causar o toque, já que os carros estavam colados.

E aqui faço uma observação com relação ao parecer da Procuradoria, porque Sua Excelência também teve a preocupação em tentar identificar o momento do toque, **a revelar que houve no processo uma certa divergência para identificar o momento exato**.

Porém, como disse, adotei o momento indicado pelo relator como sendo entre *12"90 a 13"20.*

E extraio do seu parecer a informação relevante do grau de esterço do carro #7 à esquerda, **no trecho de 3.510 metros da pista, de 5:92 graus.**

> **Em 3510 m Recorrido: 5:92**
> Recorrente: 13:50

Esse foi o movimento que deu causa à colisão, cujo momento está indicado pela procuradoria e também na tela de telemetria apresentada pelo recorrente.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Por todo o exposto, ousando divergir do eminente relator, voto no sentido de dar provimento ao recurso do piloto para o fim de, reformando o acórdão recorrido e a decisão dos Comissários, acolher a reclamação oferecida contra o Miguel Paludo para lhe impor a pena de desclassificação.

De Brasília para o Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 2025

Alberto Pavie Ribeiro
Auditor - Vogal

(Processo-32-2025-Voto)