



Processo nº: 51/2025 – CD – Recurso

Recorrente: Christian Hahn

Recorridos: Comissários Desportivos da 6ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup 2025 – Interlagos/SP

VOTO

I – RELATÓRIO

Christian Han (#26) interpôs recurso desportivo em face da decisão proferida pelos Comissários Desportivos da 6ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera Cup 2025 – Interlagos/SP que julgou improcedente a reclamação desportiva oferecida em desfavor de Miguel Paludo (#7), 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.

Segundo o Recorrente, a decisão recorrida merece reforma pois o piloto #7 teria mudado de direção de modo abrupto e irregular no ato de defesa da posição, agindo com dolo para eliminar o concorrente e vencer o campeonato, sendo tal conduta punível com exclusão. Nesse contexto, a irregularidade da conduta de Miguel Paludo decorreria do fato de o piloto ter mudado de direção por mais de uma vez no ato de defesa, e de fazê-lo na direção do adversário que se aproximava, o que seria vedado pelo art. 120, X e XI, do CDA.



Aduz, ainda, que já havia conquistado a posição no momento do toque, que, apesar de leve, teve consequências diretas drásticas, com a remoção do Recorrente da prova. Salienta que realizou a mesma manobra de ultrapassagem em outra corrida no mesmo fim de semana, a qual foi concluída com sucesso, em razão da ausência de movimentação brusca por parte do piloto então ultrapassado, diferentemente do caso em tela.

O terceiro interessado apresentou contrarrazões sustentando que a colisão decorreu de ato imprudente do próprio Recorrente. Nega as diversas mudanças de direção alegadas pela parte contrária, afirmando que as imagens das câmeras *on board*, sobretudo através do ângulo dos volantes dos dois veículos, demonstrariam que não houve movimento da sua parte, mas sim do piloto #26.

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, especialmente para substituir na via judicial o campeão sagrado na pista. Deduz, pelo contrário, que o Recorrente teria sido o principal responsável pelo toque e pelo seu próprio abandono da prova.

É o breve relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

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, conseqüentemente, 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:

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.



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.

¹ Quando um veículo for alcançado em linha reta, por um veículo temporário ou constantemente mais rápido, o piloto deverá respeitar o espaço conquistado pelo veículo mais rápido, de modo que fique a largura mínima de um veículo para a ultrapassagem.



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 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:

² Disponível em: <<https://www.youtube.com/live/-FhnIAiRAXs?si=Yw8xM-nRQpujqZkF&t=1986>>.





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.

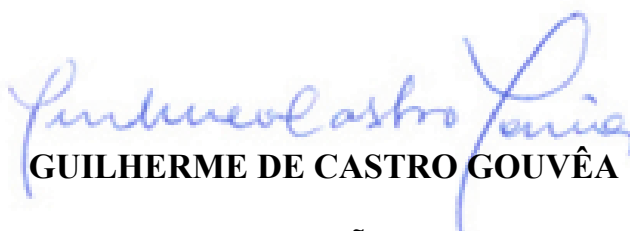
Nessa toada, o ato arriscado converteu-se no toque experimentado pelos pilotos, que empurrou o carro #26 para a beirada da pista, acarretando a sua fatídica exclusão da prova, com a consequente e lamentável perda do campeonato.

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.

III – DISPOSITIVO

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

Rio de Janeiro, 09 de dezembro de 2025.


GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA

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