

**Processo nº 11/2018-STJD**

## **RELATÓRIO**

Trata-se de **RECURSO VOLUNTÁRIO** de NORBERTO GRESSE FILHO e MIGUEL PALUDO em face do acórdão proferido no **processo nº 15/2018-CD** e onde, por unanimidade, foi negado provimento ao Recurso dos Pilotos e mantida a punição por atitude julgada antidesportiva cominada pelos Comissários Desportivos ao final da 5ª ETAPA PORSCHE IMPÉRIO GT3 ENDURANCE SERIES.

O Recurso de **fls.81/93**, em breve síntese, pugna pela reforma do acórdão por entender não prosperar a decisão de punição vez que *“que a Comissão Disciplinar entendeu como fato punível o choque entre os carros após o toque inicial produzido pelo carro #8 sobre o carro do Recorrente (#7), ou seja, concluiu ter sido proposital o choque ao mencionar ter verificado a movimentação do volante do carro do Recorrente na direção do carro do concorrente., reiterando suas razões iniciais que defendem ter havido ‘um fato de corrida, decorrente do mau julgamento do piloto do carro #8 em sua decisão inusitada de tentar ultrapassagem por fora na curva do lago e, ainda que legítima sua tentativa, deixou de ser legal no momento em que não respeitou a posição do outro competidor, interferindo na sua trajetória e provocando o toque.”*

A tempestividade do recurso foi certificada à **fls.100 .**

Houve apresentação de CONTRARRAZÕES do terceiro interessado – PILOTO SÉRGIO ANTONIO BARBOSA GIMENEZ (**fls. 122/131**).

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 11 DE OUTUBRO DE 2018

**DARLENE BELLO DA SILVA**  
**RELATORA**

**PROCESSO N 11/2018-STJD**

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO.  
RECORRENTE: NORBERTO GRESSE FILHO e  
MIGUEL PALUDO**

**INFRAÇÃO AOS ARTIGOS 83 e 138 do CDA -  
OCORRÊNCIA.**

**VOTO - VENCIDO**

A ilustre Comissão Disciplinar entendeu de forma unânime pela manutenção da decisão juntada pela pasta de prova ( fl .09), onde os Comissários Desportivos aplicaram ao piloto Recorrente – NORBERTO GRESSE FILHO (carro #7) punição de **acréscimo de 20 (vinte) segundos no seu tempo total de prova** por prática de atitude antidesportiva em face do piloto SERGIO ANTONIO BARBOSA GIMENEZ (carro #8).

O acórdão recorrido assim dispõe, *in verbis*:

*“Vistos, discutidos e relatados, passo a decidir. Trata-se de aferir a culpabilidade pelo toque ocorrido entre os dois competidores, quando da tomada da curva do lago, o que irá definir se a decisão dos ilustres Comissários Desportivos da prova, fora, ou não, acertada, ao aplicar a penalidade de 20" ao Piloto do #7, por atitude anti desportiva.*

*Com as provas audiovisuais inicialmente trazidas aos autos, quando me vieram estes para análise, reconheço a dificuldade em chegar, inicialmente, a uma conclusão irrefutável acerca do fato sob análise, uma vez que, embora me parecesse, pela tomada da imagem, na saída da curva, culpado o punido, pela colisão, ainda assim, não podia aquilatar a sua culpabilidade, uma vez que, tal choque poderia ter sido causado pelo desequilíbrio de seu veículo quando dos toques iniciais, na entrada da curva. Entretanto, instada a defesa, a trazer aos autos, as imagens colhidas da câmera on board do veículo de seu*

*cliente, piloto do #7, trouxe-as, a brilhante causídica, tão somente, no momento do julgamento. ~Ao descortina-las, no momento da produção de provas, pude, então, associando-as às imagens da saída da curva, em que houve o toque que fez o piloto do #8 perder o controle de seu carro, ter a certeza da correta aplicação da penalidade por parte dos Comissários Desportivos, uma vez que, em bem observando-se as imagens reproduzidas, do interior do veículo do recorrente, pode-se ver, nitidamente, as mãos do referido piloto, guinando o volante de seu veículo, por duas vezes consecutivas, na direção do veículo de seu concorrente, o que, sÓ então, associando as duas imagens (saída da curva no momento do toque, e as mãos do piloto punido) consegui certificar-me da atitude anti desportiva do recorrente, o que, decerto, justificou a punição que lhe fora imputada pelos experientes Comissários Desportivos.*

*Em assim sendo, conhecendo do recurso interposto, nego-lhe provimento, mantendo-se, destarte, incólume, a decisão dos ilustres Comissários Desportivos, relativamente à punição aplicada ao piloto Recorrente.*

*Dê-se ciência da presente decisão, que fora acompanhada, por unanimidade, por esse Douto Colegiado, a quem de direito.*

*Era o que havia a decidir.*

O recorrente afirma ter o acórdão ratificado o errôneo entendimento exarado pelos Comissários Desportivos, que deram por sua vez interpretação totalmente diversa às disposições regulamentares e às provas produzidas tendo sido desconsiderados todos os argumentos e provas expostos pelos Recorrentes.

Os recorrentes destacam no recurso que a legislação desportiva deve ser aplicada às seguintes circunstâncias: **(i)** O carro #7 defendia sua posição e ocupava a parte interna; **(ii)** O carro #8 estava em busca da ultrapassagem em trecho de curva, devendo cuidar para preservar os espaços recíprocos; **(iii)** A foto do painel do carro #8, depois do momento de frenagem, comprova a tentativa de reduzir a velocidade para ter controle do carro com a colocação da 2ª marcha em trecho que é contornado em 3ª marcha; **(iv)** O piloto do carro #8 efetua acentuado movimento no volante para trazer o carro para a parte interna; **(v)** O piloto do carro #7 (Recorrente) permanece em redução de velocidade e acompanha o movimento do carro#8 em manobra evasiva para evitar o contato com o carro #8, **(vi)** O carro #8 continuou se aproximando até o

*toque inevitável, pois não havia mais espaço. (vii) A interferência do carro #8 sobre a trajetória do carro #7 é patente; e por tais fatos contrariamente ao que concluíram os Comissários Desportivos, o carro #7 do Recorrente na realidade ocupava a parte interna da pista e vinha à frente do carro #8 e que este na busca pela ultrapassagem deveria ter deixado espaço para o carro #7, o que alegam não ter ocorrido assim como apontar tratar-se de manobra arriscada e inusitada, em curva de alta velocidade e por fora.*

*Conclui que “não era o carro #7 se “jogando” para a parte interna da curva para tentar ultrapassar o carro #8 e nele tocando, mas sim o carro #8 buscando ultrapassar o carro #7 pela parte externa da pista e alterando esta trajetória precipitadamente, quando ainda não havia livrado o carro #7, que estava posicionado na parte interna. Tivesse o carro #8 se mantido na parte externa, deixando espaço para o carro #7, não teria ocorrido o toque.*

As imagens *on board* tanto do carro do recorrente (carro #7) como a do carro #8 são bem interessantes para análise da ultrapassagem em discussão e nos permite extrair sem sombra de dúvida o que ocorreu em cerca de 30 segundos referentes ao evento em tela, onde se pode observar :

#### CAMERA ON BOARD CARRO #8

- . **0:06”** - que o trajeto do carro do recorrente (#7), então à frente do carro #8 (terceiro interessado), segue mesmo traçado de um carro branco à sua frente (não se identifica na imagem o número, apenas era aquele se encontrava imediatamente a frente de ambos naquele momento da prova) e que , gize-se, pilotava livre de disputas por posições;
- . **0:07”/0:13”** - verifica-se que o carro #8 adota o mesmo traçado na pista do carro acima mencionado enquanto persegue

o recorrente (carro#7) e este, ao contrário, se posicionando mais a esquerda na pista (parte interna) e cada vez mais pressionado pela aproximação do carro #8 em seu encaço , até 'com facilidade' ;

. 0:13''

- em comparação àquele carro branco que segue bem a frente 'na pista sem disputa' (e presume-se pode escolher o melhor traçado na pista), gize-se ter o recorrente (carro#7), entendido trazer o carro para parte mais interna da pista mesmo quando antes o traçado que parece ser o usualmente feito pelo 'paradigma' apontado (carro branco) tenha adotado outro, bem mais ao centro da pista, na verdade o mesmo traçado também adotado pelo carro #8 que vinha atrás e já começando a ameaçar a posição a frente;

. 0:14''

- a pista está livre e antes da curva o carro #8 emparelha com carro #7 e a ultrapassagem sobre ele se inicia, verifica-se que o carro #8 , que estava em 6ª marcha a reduz para '5ª' com acionamento do freio;

. 0:15''

- vê-se também claramente através das imagens da câmera localizada à frente do piloto (canto superior) que o carro #8 já está em plena ultrapassagem ao carro #7 e tendo este à sua esquerda , dentro dos limites da pista para ambos os carros (agora em '4ª' e tirando o pé do freio);

. 0:16''

- Chegando ao final da reta e mais próximo à curva a ultrapassagem vem a ser **realizada** pelo carro #8 sobre o carro #7.

Verifica-se claramente a imagem do **farol do carro #7 no retrovisor do carro #8 , significando que este teria que ter colocado pelo menos 'mais de meio carro' de vantagem sobre o recorrente** e observa-se também que ele continua seguindo o traçado do carro 'paradigma' a sua frente, que por sua vez lá na frente fecha mais ao lado esquerdo (parte interna) para tomada da curva que se aproxima.

O carro #8 passa de '4ª' para '3ª' marcha com 'toquinhos no freio'(sensor oscila bastante nesse momento);

- . 0:17''** - O carro #8 segue ainda no fim da reta o mesmo traçado do carro branco a frente e começa a tomar a posição mais a sua esquerda para tomada de curva em '3ª' e acionamento do freio. **Note-se que o farol do carro #7 que antes havia saído do reflexo no retrovisor do carro #8, agora volta a aparecer** e a se aproximar na imagem do retrovisor do carro #8 e o carro lá na frente (paradigma) fazendo por sua vez curva na parte interna dela, traçado que o carro #8 parece também copiar se dirigindo para parte interna à esquerda da pista (em 2ª Marcha nesse momento);

- . 0:18/24''** - NESSE MOMENTO VEM O TOQUE ENTRE OS CARROS e pela mesma imagem do retrovisor do carro #8 verifica-se haver o contato do carro #7 com o #8 , por duas vezes, até que o carro #8 perde o controle, abre para direita e vai sobre a zebra enquanto é ultrapassado por dentro pelo carro #7;

Por sua vez, das imagens *on board* do carro #7 pode-se observar :

#### CAMERA ON BOARD CARRO #7

- . 0:06''** - o trajeto do carro do recorrente (#7), então à frente do carro #8 (terceiro interessado), nesse momento segue o mesmo traçado do carro paradigma (branco) que mais a frente pilota livre de disputas por posições;
- . 0:07''/0:10''** - o carro do recorrente (#7) agora, em relação ao 'paradigma'(carro branco) a frente segue até usando mais a

pista este, subindo até mesmo na zebra à direita (em '5ª' marcha e acionamento do freio);

- . **0:11"/0:14"** - o carro do recorrente (#7) ainda à frente do carro #8 toma a trajetória indo mais a esquerda na pista (em '6ª' e acionamento do freio), traçado bem diferente do carro paradigma (branco) que segue a sua frente ;
  
- . **0:14"/0:15"** - nota-se que ele reduz a velocidade passando para '5ª' marcha e acionamento do freio assim como a FAIXA BRANCA de limite interno da pista deixa de aparecer em seu retrovisor demonstrando que ele se colocava **no limite interno da pista** e ainda com alguma distancia do carro #8 à sua direita;
  
- . **0:16"** - nesse momento através da câmara de frente ao piloto recorrente (imagem no canto superior à esquerda), a ultrapassagem do carro#8 sobre ele se inicia visivelmente;
  
- . **0:17"** - carro #7 agora reduz para '4ª' e se verifica que o carro #8 já tinha com ele emparelhado e segue ultrapassando-o naquele momento ainda em traçado bem parecido com aquele que o carro branco antes adotara;
  
- . **0:18"** - há a redução para '3ª' marcha e o carro #8 segue já totalmente a sua frente começando a colocar o carro para a parte interna da pista com fins de tomar a curva que se aproximava e que deveria ser negociada;
  
- . **0:19"** - A curva chega e a velocidade também se mantém a mesma e em direção ao carro #8 a sua frente **o que obriga o carro #7 a sair do limite da pista pois não reduziu a velocidade e não parecer querer negociar a posição, mesmo com o carro #8 seguindo já totalmente à sua frente** e começando a colocar o carro para a parte interna da pista para tomar a curva que se aproximava.

**Note-se a FAIXA BRANCA de limite da pista à esquerda já vindo para baixo da lateral do carro (vide retrovisor do carro #7) e este segundo em '3ª' e freando;**

**. 0:20/28''** - **NESSE MOMENTO o carro #7 já esta fora da pista em sua lateral esquerda e VEM O TOQUE ENTRE OS CARROS.** Segundo se verifica na foto de avaria da roda traseira do carro #8 juntada à fl. 61, este toque deve ter sido o primeiro e que em nenhum momento o carro #7 reduziu sua velocidade que permanece em '3ª' e pelo contrário vem a acelerar logo após verificar que o carro#8 rodara e ficara para trás;

**E UMA CURIOSIDADE:** ao contrário das imagens da camera on board do carro #8, onde a luz de acionamento do freio é plenamente visível e oscila coerentemente com a redução de velocidade, no caro do recorrente, #7, a mesma LUZ DE FREIO DO CARRO ' ESTÁ O TEMPO TODO ACIONADA', não oscila.....

O cerne da questão então diz respeito à negociação desta ultrapassagem que deve ser analisada à luz do que preconiza o Capítulo XV do CDA na letra da Seção IX que dispõe, *verbis*:

#### **SEÇÃO IX – DA ULTRAPASSAGEM**

**Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:**

*I – Durante a prova, um veículo que estiver na pista poderá usar toda a largura da mesma demarcada por duas linhas brancas.*

*II - Somente a pista poderá ser utilizada pelos pilotos durante o decorrer da prova.*

**III - Quando um veículo for alcançado em linha reta, por um veículo temporário ou constantemente mais rápido, o piloto deverá dar passagem ao mais rápido, ficando em qualquer lado da pista, de modo que fique a largura mínima de um veículo para a ultrapassagem.**

*IV - Qualquer manobra obstrutiva levada a efeito por um ou por vários pilotos, tendo ou não interesses comuns, será proibida.*



*V - As curvas, bem como as zonas de entrada e saída das mesmas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitados os limites da pista.*

*VI - As ultrapassagens, de acordo com as possibilidades do momento, poderão ser feitas pela direita ou pela esquerda.*

Pelo acompanhamento digital em tempo real no canto superior da imagem da localização dos pilotos no circuito , verifica-se a ULTRAPASSAGEM DO CARRO#8 SOBRE O CARRO#7 ter se dado ainda em TRECHO DE RETA , e não na curva (‘0:15’’) e esta se encontra dentro da previsão do inciso ‘III’ : *Quando um veículo for alcançado em linha reta, por um veículo temporário ou constantemente mais rápido, o piloto deverá dar passagem ao mais rápido, ficando em qualquer lado da pista, de modo que fique a largura mínima de um veículo para a ultrapassagem.* Acresça-se o piloto do carro #7 já na situação de ‘ultrapassado’ tenta manter sua posição no início da curva e com seu carro **vindo com rodas fora do limite da pista o que desrespeita por sua vez o preceito do inciso “VI’ ... desde que respeitados os limites da pista.**

Portanto concluo que o piloto do varro #7, ora recorrente, desrespeitou no meu entender as regras de negociação cabíveis à situação tendo se insurgido contra a inevitável ultrapassagem e provocando o toque que poderia ter causado consequências ainda maiores e em prejuízo da própria integridade física dos envolvidos, motivo pelo qual **no mérito o recurso não merece prosperar**, mantendo-se pelas razões expostas incólume a decisão dos ilustres Comissários Desportivos aplicada ao caso.

**É COMO VOTO SR. PRESIDENTE .**

RIO DE JANEIRO, 09 DE NOVEMBRO DE 2018

DARLENE BELLO DA SILVA  
RELATORA

PROCESSO Nº 11/2018

RECORRENTE: NORBERTO GRESSE FILHO E MIGUEL PALUDO

RECORRIDO: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 5ª ETAPA DO CAMPEONATO PORCHE IMPÉRIO GT3 CUP ENDURANCE SERIES 2018.

Trata-se de **RECURSO VOLUNTÁRIO** de NORBERTO GRESSE FILHO e MIGUEL PALUDO em face do acórdão proferido no **processo nº 15/2018-CD** e onde, por unanimidade, foi negado provimento ao Recurso dos Pilotos e mantida a punição por atitude julgada antidesportiva cominada pelos Comissários Desportivos ao final da 5º ETAPA PORSCHE IMPÉRIO GT3 ENDURANCE SERIES.

## RELATÓRIO

O Recurso de **fls.81/93**, em breve síntese, pugna pela reforma do acórdão por entender não prosperar a decisão de punição vez que *“que a Comissão Disciplinar entendeu como fato punível o choque entre os carros após o toque inicial produzido pelo carro #8 sobre o carro do Recorrente (#7), ou seja, concluiu ter sido proposital o choque ao mencionar ter verificado a movimentação do volante do carro do Recorrente na direção do carro do concorrente., reiterando suas razões iniciais que defendem ter havido ‘um fato de corrida, decorrente do mau julgamento do piloto do carro #8 em sua decisão inusitada de tentar ultrapassagem por fora na curva do lago e, ainda que legítima sua tentativa, deixou de ser legal no momento em que não respeitou a posição do outro competidor, interferindo na sua trajetória e provocando o toque.”*

A tempestividade do recurso foi certificada à **fls.100** .

Houve apresentação de CONTRARRAZÕES do terceiro interessado – PILOTO SÉRGIO ANTONIO BARBOSA GIMENEZ (**fls. 122/131**)

É o sucinto relatório.

Anderson Deóla

Auditor

## VOTO CONDUTOR.

Após análise dos vídeos, com a máxima vênia divirjo do voto da eminente Auditora, tendo em vista que, a pista de interlagos, particularmente, na reta oposta a reta do box, por ser após o “S” do SENNA, somente permite que as ultrapassagens em carros de turismo, ocorram, muito próximo a curva à esquerda no fim da citada reta.

Com isso percebi que o carro de nº 07 do Recorrente ao entrar na reta oposta era perseguido pelo carro nº 08, quando o Recorrente usando de manobra legalmente defensiva após a linha de saída do box, usa o traçado da esquerda, sendo por conseguinte acompanhado do carro nº 08.

Quase ao final da reta, após usar o vácuo do carro nº 07, o piloto do carro nº 08, inicia a ultrapassagem pelo traçado da direita, lembrando que a curva ao final da reta é a esquerda.

Já “dentro da curva” a manobra do veículo nº 08 é concluída, momento em que este, usando da parte interna da curva, não deixa qualquer espaço para que o veículo de nº 07 proceda a sua entrada na curva e ou evite qualquer toque.

O inciso IV do Art. 120 do CDA é claro nesse sentido senão vejamos:

*IV - Qualquer manobra obstrutiva levada a efeito por um ou por vários pilotos, tendo ou não interesses comuns, será proibida.*

Conforme dito em sessão, se o piloto do carro 07, tivesse mantido o traçado pela direita e o carro 08 tivesse ultrapassado pela esquerda, por se tratar de categoria mono marca onde motores são todos iguais, a ultrapassagem ocorreria no mesmo ponto, contudo igualmente não sobraria espaço para ambos fazerem a curva.

Ambos os pilotos assumiram o risco de provocar o acidente, tratando-se de um toque eventual de corrida, onde pelo princípio da isonomia, ou se pune ambos ou não se pune ninguém.

Com isso, voto no sentido de conhecer do recurso e dar-lhe provimento para afastar a punição recebida em pista.

Anderson Deóla

Auditor

## **ACÓRDÃO**

ATITUDE ANTI DESPORTIVA - NÃO CONFIGURAÇÃO – INCISO IV DO ART. 120 DO CDA – RECONHECIMENTO DA MANOBRA OBSTRUTIVA DO PILOTO CONCORRENTE ASSUMINDO O RISCO DE PROVOCAR O ACIDENTE. CONHECIMENTO E PROVIMENTO DO RECURSO COM AFASTAMENTO DA PENALIDADE IMPOSTA.

Anderson Deóla

Auditor