



**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
COMISSÃO DISCIPLINAR**

PROCESSO n.º 21/2019 – CD – RECURSO

RECORRENTE: MARÇAL MÜLLER

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 5ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE CARRERA 4.0 CUP 2019**

ACÓRDÃO

RECURSO. DECISÃO QUE APLICOU PENA DE *DRIVE THROUGH*, POR ATITUDE ANTIDESPORATIVA OCORRIDA NAS ÚLTIMAS TRÊS VOLTAS. IMPOSSIBILIDADE DE CUMPRIMENTO IMEDIATO EM RAZÃO DO ABANDONO DO PILOTO. PENA DE PERDA DE 5 POSIÇÕES NO GRID DE LARGADA DA PRÓXIMA ETAPA. ART. 138.3, I e II, DO CDA. NÃO PROVIMENTO DO RECURSO.

Acordam os Auditores da Comissão Disciplinar do Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo, por **UNANIMIDADE**, em **NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO** nos termos do voto do Relator.

Rio de Janeiro, 15 de outubro de 2019

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
Auditor Relator – CD - STJD



**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
COMISSÃO DISCIPLINAR**

PROCESSO n.º 21/2019 – CD – RECURSO

RECORRENTE: MARÇAL MÜLLER

**RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 5ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE CARRERA 4.0 CUP 2019**

RELATÓRIO

1. Cuida-se de recurso interposto pelo piloto **MARÇAL MÜLLER, carro #544**, contra r. decisão proferida pelos Comissários Desportivos da **5ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Carrera 4.0 CUP 2019**, realizada entre os dias 20 e 21 de setembro de 2019, no Autódromo Internacional de Interlagos, Desportivo Nacional.

2. A penalidade teve gênese no Relatório de Ocorrências – pg. 14 – que se manifestou originalmente acerca do incidente havido na segunda corrida:

- Incidente entre os carros nº 544 e 120 na curva do "S" do senna, após oitiva dos pilotos, análise das imagens da TV oficial e on boards dos carros, decidem pela penalização de perda de 05 (cinco) posições no grid da próxima etapa em que participar, por atitude antidesportiva contra o piloto do carro nº 120, decisão nº 5.

3. Diante desse relato, a decisão recorrida – p. 34 – foi assim proferida:

“Fato: O Piloto, acima mencionado, quando em disputa com seu oponente #120 – Victor Baptista, na “curva do S”, pega a zebra se lançando para cima do carro # 120, ocasionando o toque lateral e desequilibrando-o. O piloto do carro #544 seria penalizado com Drive Through, mas o mesmo abandonou a corrida.

***Decisão:** Na impossibilidade da aplicação da penalização de Drive Through, de acordo com a fundamentação abaixo,*



DECIDIMOS penalizar o piloto mencionado no cabeçalho deste, com a perda de 05 (cinco) posições no grid da próxima etapa em que participar.

Fundamento: Código Desportivo do Automobilismo 'Art. 120, VI', 'Art. 133, item V²' e no Regulamento da Categoria o 'Art. 113-VII³'

4. Sustenta o **Recorrente** que os Srs. Comissários Desportivos erraram e que sua punição contrariou o disposto no art.138.3, II⁴, do CDA, eis que o incidente ocorreu quando **restavam menos de duas voltas para o final da prova.**

5. Parecer da Douta Procuradoria pelo desprovimento do recurso, para penalizar o piloto **Recorrente** com a perda de 10 posições no grid de largada da próxima prova que disputar.

¹ **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 das mesmas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitados os limites da pista.

² **Art. 133**– Poderão ser impostas as seguintes penalizações, em ordem crescente de gravidade:

V – Penalização em tempo, voltas ou posições;

³ Artigo 113: Os comissários podem impor qualquer uma das penalidades abaixo sobre qualquer piloto envolvido num incidente:

(...)

vii. Perda de posições no grid no próximo evento;

⁴ **138.3** - A aplicação e comunicação das penalizações em tempo deverão obedecer ao que segue:

I - Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova, ou que tal seja inconveniente, a critério dos Comissários Desportivos, que deverão justificar a decisão de não aplicar a penalização por tempo durante a corrida, em documento que deverá constar da Pasta de Provas, serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem.

No caso de não ser possível a aplicação da penalização conforme acima, o piloto deverá ser punido na próxima etapa do mesmo campeonato, conforme segue:

a) Se a pena inicial for advertência, o Piloto já larga advertido;

b) Se a pena inicial for “Drive Through”, o Piloto perderá 10 posições no Grid de largada;

c) Se a pena inicial for Exclusão, o Piloto será suspenso por uma prova, no mesmo campeonato.

II – Quando a decisão em aplicar a penalização com Drive-through ou Stop and GO ocorrer nas três últimas voltas da prova ou da bateria, será aplicada a situação prevista no inciso I acima.



6. É o Relatório.

Rio de Janeiro, 14 de outubro de 2019

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Pampillón'.

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
Auditor Relator – CD – STJD



**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO
COMISSÃO DISCIPLINAR
PROCESSO n.º 21/2019 – CD – RECURSO
RECORRENTE: MARÇAR MÜLLER
RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 5ª ETAPA DO
CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE CARRERA 4.0 CUP 2019**

VOTO

1. A questão nodal do presente recurso repousa na apuração do momento do incidente e abandono da prova, para, após, se verificar a correção da decisão desportiva.
2. Com efeito, a redação da punição relata o fato punível asseverando que *“O Piloto, acima mencionado, quando em disputa com seu oponente #120 – Victor Baptista, na “curva do S”, pega a zebra se lançando para cima do carro # 120, ocasionando o toque lateral e desequilibrando-o. O piloto do carro #544 seria penalizado com Drive Through, mas o mesmo abandonou a corrida.”*
3. Decide, então que *“Na impossibilidade da aplicação da penalização de Drive Through, de acordo com a fundamentação abaixo, DECIDIMOS penalizar o piloto mencionado no cabeçalho deste, com a perda de 05 (cinco) posições no grid da próxima etapa em que participar.”*
4. E, assim, decidiram com fundamento no Código Desportivo do Automobilismo ‘Art. 120, V⁵’, ‘Art. 133, item V⁶’ e no Regulamento da Categoria o ‘Art. 113-VII⁷’.

⁵ **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 das mesmas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitados os limites da pista.

⁶ **Art. 133**– Poderão ser impostas as seguintes penalizações, em ordem crescente de gravidade:



5. A análise da pasta da prova, da Corrida 2, representada pelos resultados de fls. 69 e 71, revela que o piloto **Recorrente** somente cumpriu 15 voltas, sendo de se intuir que o incidente foi a causa do seu abandono.

6. Nesse contexto, incide a regra do art. 138.3, II, do CDA, assim redigido:

“138.3 - A aplicação e comunicação das penalizações em tempo deverão obedecer ao que segue:

I - Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova, ou que tal seja inconveniente, a critério dos Comissários Desportivos, que deverão justificar a decisão de não aplicar a penalização por tempo durante a corrida, em documento que deverá constar da Pasta de Provas, serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem.

No caso de não ser possível a aplicação da penalização conforme acima, o piloto deverá ser punido na próxima etapa do mesmo campeonato, conforme segue:

a) Se a pena inicial for advertência, o Piloto já larga advertido;

b) Se a pena inicial for “Drive Through”, o Piloto perderá 10 posições no Grid de largada;

c) Se a pena inicial for Exclusão, o Piloto será suspenso por uma prova, no mesmo campeonato.

II – Quando a decisão em aplicar a penalização com Drive-through ou Stop and GO ocorrer nas três últimas voltas da prova ou da bateria, será aplicada a situação prevista no inciso I acima. (grifei)

V – Penalização em tempo, voltas ou posições;

⁷ Artigo 113: Os comissários podem impor qualquer uma das penalidades abaixo sobre qualquer piloto envolvido num incidente:

(...)

vii. Perda de posições no grid no próximo evento;



7. Constatada que o incidente ocorreu nas últimas três voltas da prova, o inciso II, do art. 138.3, determina que "**II** – Quando a decisão em aplicar a penalização com Drive-through ou Stop and Go ocorrer nas três últimas voltas da prova ou da bateria, será aplicada a situação prevista no inciso I acima."

8. Por seu turno, a dicção do inciso I, que preconiza que "*Sempre que não houver a possibilidade de a penalização ser aplicada durante a prova, ou que tal seja inconveniente, a critério dos Comissários Desportivos, que deverão justificar a decisão de não aplicar a penalização por tempo durante a corrida, em documento que deverá constar da Pasta de Provas, serão acrescidos 20 (vinte) segundos por penalização ao tempo final do piloto, registrado pela cronometragem. No caso de não ser possível a aplicação da penalização conforme acima, o piloto deverá ser punido na próxima etapa do mesmo campeonato, conforme segue:*

a) Se a pena inicial for advertência, o Piloto já larga advertido;

b) Se a pena inicial for "Drive Through", o Piloto perderá 10 posições no Grid de largada;"

9. Assim sendo, estaria correta a decisão se houvesse sido aplicado ao **Recorrente** a pena de perda de 10 posições no *Grid* da próxima etapa que largar.

10. Entretanto a pena aplicada foi de perda de apenas 5 posições no grid de largada da próxima etapa. De molde a evitar a *reformatio in pejus*, voto no sentido de ratificar a pena aplicada ao **Recorrente**, negando, assim, provimento ao recurso.

É o meu voto.

Rio de Janeiro, 14 de outubro de 2019

LEONARDO PAMPILLÓN GONZALEZ RODRIGUES
Auditor Relator – CD – STJD