

**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO
AUTOMOBILISMO**

**COMISSÃO DISCIPLINAR - PAUTA de 06/07/2023
Processo nº 09/2023**

RELATÓRIO

O piloto ERNANI REZENDE KUHN (**carro #107**) apresenta recurso em face da **DECISÃO Nº 3** dos Comissários Desportivos que o DESCLASSIFICOU da Prova 1 da 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL realizada no dia 27 de Maio de 2023 no autódromo Internacional de Tarumã/RS pelo incidente naquela decisão descrito, cumulando a essa penalidade de Desclassificação também o acréscimo de 6(seis) pontos em sua cédula desportiva.

Em brevíssima síntese o piloto alega o incidente se tratar de um acidente de corrida, não sendo dele culpa pelo ocorrido como ao contrário entenderam os D. Comissários Desportivos, inclusive apontando caso houvesse algum responsável pelo incidente este não seria o recorrente e com fins de provar o alegado requereu produção de provas audiovisual no feito, juntando imagens oficiais da prova, bem como as de sua câmera *on board* e do **carro#04** (piloto Augusto Freitas) e por fim imagens de relato do piloto do **carro #65** (Gui Sirtoli) sobre o incidente em mídia social.

A ilustre Procuradoria desse Tribunal Desportivo ainda não opinou no processo e aguarda a sessão de julgamento para dar seu Parecer.

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 06 DE JULHO DE 2023

DARLENE BELLO

Auditor - Relator na Comissão Disciplinar/STJD

PROCESSO Nº 09/2023-CD

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO.
RECORRENTE: ERNANI KUHN**

ATITUDE ANTIDESPORATIVA - INOCORRÊNCIA

VOTO

O piloto ERNANI REZENDE KUHN (**carro #107**) apresenta recurso em face da **DECISÃO Nº 3** dos Comissários Desportivos que o DESCLASSIFICOU da Prova 1 da 2ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL realizada no dia 27 de Maio de 2023 no autódromo Internacional de Tarumã/RS pelo incidente naquela decisão descrito, cumulando à penalidade em comento também a de acréscimo de 6(seis) pontos em sua cédula desportiva.

O Recorrente alega que minutos após a largada da primeira corrida, se envolveu em disputa acirrada com outros 3 pilotos que buscavam a melhor posição no *grid*, mas que não seria o responsável pelo incidente que ocorreu na entrada da reta principal e que tirou da prova os **carros #46** (Thiago Tambasco) e **carro#65** (piloto Gui Sirtoli).

O recorrente colacionou várias fotos no recurso na tentativa de demonstrar a dinâmica do incidente, apontando 3 momentos distintos para análise:

primeiro quando negociava a entrada na curva '9' que precede a reta principal com o piloto do **carro #46**, aliás piloto de mesma equipe do Recorrente (**FAST RACING**),

um segundo momento, quando na saída da curva enfrenta o piloto Gui Sirtoli do **carro #65** (equipe PORTACK) que se encontrava inclusive totalmente fora dos limites da pista de corrida, alinhando-se aos carros do

Recorrente e os **carros #46** e **carro #33** (formando o chamado 'four wide') e

no terceiro momento, basicamente segundos antes do acidente, quando o Recorrente alega que houve aproximação simultânea do **carro #46** por sua esquerda e do **carro #65** pela direita, inclusive tendo este quebrado seu retrovisor direito nessa aproximação, causando efeito de 'esmagamento' e tendo deixado o Recorrente sem alternativa de livrar-se do acidente que estava prestes a acontecer.

Especialmente a foto de página 11 do processo retrata momento onde nitidamente o carro do Recorrente parece mais alinhado à faixa branca interna da pista enquanto o **carro #65** está em posição ligeiramente em diagonal seguindo em direção ao Recorrente bem como o **carro#46** ao mesmo tempo também em sua direção já havia ultrapassado as duas faixas centrais, como dito por ele "*deixando-o literalmente como o "recheio" do sanduiche!!*".

Das imagens da câmera *on board* do Recorrente também se verifica preocupação maior do Recorrente com a aproximação do carro #65 – nitidamente olhando várias vezes para direita e mantendo seu carro em linha reta e de repente olha para sua esquerda e vê a aproximação do carro #46 e volta a olhar o carro#65 que lhe arrancara o retrovisor.

O Recorrente defende que a dinâmica do acidente começa quando teria ocorrido inicialmente desrespeito à posição já conquistada por ele por parte do **carro #46** (piloto Thiago Tambasco) na disputa da curva '9', quando ali, apesar de já ter colocado 'meio carro' pelo lado interno da curva e tendo o piloto do **carro #46** à sua direita, o vê promover manobra brusca em sua direção para lhe fechar a passagem, obrigando o Recorrente a frear e sair à direita para evitar um acidente.

Por sua vez, no que chamou de 'momento 2', o **carro #65** que seguia na mesma disputa por posição e que se encontrava à direita do Recorrente (na parte mais externa da curva) para não abrir mão

da posição que fora conquistada pelo Recorrente teria se utilizado da faixa zebra e da própria faixa de grama para conseguir vantagem indevida sobre ele, o que caracterizaria conduta tipicamente infracional, vez que violado o determinado no **inciso V do art.120 do CBA** e, por isso, do desenrolar dessa atitude do **carro #65** acabaria ele sendo vítima de efeito esmagamento e virando '*sandwiche*' entre os **carros #46 e #65** ao se chocarem mais adiante (momento 3).

Confesso ter experimentado muitas dúvidas ao analisar as fotos e imagens que instruem o recurso.

Das imagens da corrida observei que o Recorrente se encontrava em disputa acirrada com outros três competidores e nesta dinâmica os três carros se tocaram, na verdade um verdadeiro *sandwiche* tendo como recheio o Recorrente, sendo que os carros do piloto do **carro #65** (Thiago Tambasco) e do **carro#46** (Gui Sirtoli) no 'fim das contas' acabaram impulsionados em direção à mureta externa da pista, sendo o carro do Recorrente (**#107**) o único que ao final do acidente conseguiu escapar para continuar a prova enquanto os outros dois pilotos capotaram várias vezes e ficaram fora do certame.

Nesse contexto de análise do ocorrido, onde consoante impressionantes imagens do acidente temos dois carros (dos 3 mencionados) acabando fora da prova, entendia até então insuficientes para eventual afastamento de responsabilidade do Recorrente no evento danoso as provas audiovisuais apresentadas no recurso, ainda que elas respaldassem de certa forma as alegações do Recorrente, pois poderiam ser, no caso das fotos como momentos 'estanques' que são, apenas 'pinçadas' de forma a respaldar o alegado e, a meu ver, no caso onde persiste dúvida quanto à ocorrência de alguma incorreção no julgamento dos **ilustres Comissários Desportivos, pesará sempre no meu entender a notória expertise destes e a presunção de veracidade de sua análise sobre o fato.**

Acresça-se terem os Comissários Desportivos para a análise feita terem se fundado, como consta na Pasta de prova (**páginas 183 e 184**), em prévia oitiva do piloto Recorrente e análise das câmeras *on board* do carro do Recorrente (**#107**) bem como as imagens dos carros #46 e do carro #65 além das imagens oficiais da prova para, ao final, concluir pela desclassificação do piloto Recorrente nos termos da DECISÃO Nº 03 (**página 137**).

Entretanto, após a designação de Sessão Julgamento ao feito e praticamente às suas vésperas, foram carreados ao recurso mais 2(dois) vídeos pelo Recorrente onde um deles traz relato feito no dia seguinte à prova pelo piloto do **carro #65** (Gui Sirtoli) em suas mídias sociais.

O piloto Gui Sirtoli (**carro #65**) afirma ali, basicamente, **tratar-se de um ‘incidente de corrida’ o acidente em tela**, onde todos foram nele ‘passageiros’, isentando de responsabilidade o piloto Recorrente ao apontar inclusive explicação quanto à especificidade da cambagem utilizada nos pneus dos carros da categoria e pela aerodinâmica do carro ter contribuído para ocorrência de ‘vácuo lateral’ inevitável na situação em que o seu carro e o do Recorrente estavam, **frise-se portanto, vídeo obviamente que no dia anterior os Comissários Desportivos, sem tais informações prestadas pelo piloto, não tinham conhecimento para ponderar os fatos que levaram à tomada na Decisão nº 3, diga-se de passagem, informação do piloto que teve o carro mais avariado no acidente.**

Em breve síntese o piloto do **carro 65** (Gui Sirtoli) explica (*sic*):

“Tambasco sai um pouquinho mais lento que eu na curva do TALA e eu já coloco por fora e sabia que

essa posição não era a melhor posição pra gente fazer essa ação aqui e eu vi o Ernani se aproximando também. Nesse momento eu já estava com a consciência que iria perder essas duas posições, mas ia acabar entrando atrás do Ernani, só que na entrada na 9 o Tambasco dá uma erradinha e o Ernani acaba tocando ele e eu vinha já carregando muita velocidade e não tinha mais como tirar. Optei por vir pelo lado de fora, acabei pegando a zebra e vindo pela grama. Não tinha visão de que tinha mais carros do lado do Ernani, não sabia que tinha mais dois carros e dois atrás tentando também achar um posicionamento e nesse momento aqui a gente pensa obviamente em tentar segurar essa posição vindo numa maneira ideal e os carros de TURISMO tem uma característica quando a gente se aproxima muito do lado do outro ... e que é nesse momento que meu volante acaba puxando ... isso a gente chama de vácuo lateral ... é quando puxa os carros a gente usa uma cambagem nos pneus que acaba pegando no outro carro e tirando o volante da minha mão , com isso os três carros colam eu, o Ernani e o Tambasco, e a gente vira passageiro, então assim é um acidente de corrida, não existe culpado pra tudo isso e aconteceu essas imagens que vocês estão vendo aí agora, o capote , podem ver também que é um carro muito seguro omissis” e segue falando sobre a segurança dos carros de corrida Turismo Nacional.

Diante de tal relato, ressalto ter pesado em minha análise o fato de se tratar de informação vinda de piloto **de equipe diversa** da equipe dos outros pilotos mencionados (carros **#107** (Recorrente) e **#46** (Thiago Tambasco), estes da FAST RACING), pertencendo o piloto do carro **#65** (Gui Sirtoli) à equipe PORTACK, o que reforça seu relato ser tomado por mim como o de uma 'testemunha' envolvida no incidente (não ouvida pelos Comissários Desportivos).

Inclusive, com relação a uma observação feita pela ilustre Procuradoria dessa Comissão Disciplinar no momento de leitura de seu Parecer que desprovia o recurso, foi mencionado o fato do Recorrente não ter apresentado uma reclamação contra os outros dois concorrentes ser tomado como indício de culpa pelo ocorrido, mas no meu entender depreender-se justamente o contrário pelo fato de **NENHUM DOS TRES ENVOLVIDOS NO ACIDENTE TEREM APRESENTADO JUNTO AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS RECLAMAÇÃO** em face de qualquer um que fosse, o que para mim só reforça a presunção de veracidade do relato acima quando o piloto do **carro #65** apontou se tratar de 'incidente de corrida', certamente espetacular, mas incidente que nessa dinâmica foi entendido por todos como algo inerente aos riscos do esporte, desse modo eximindo de culpa o Recorrente quanto à prática de atitude antidesportiva na prova.

Destarte, sob esse novo ângulo de análise, revendo os vídeos, principalmente o de imagens frontais da disputa, concluo que o Recorrente não praticou atitude antidesportiva, não teve intenção de manobrar para afastar nenhum dos concorrentes, pelo contrário, de todos os três o seu trajeto foi o mais regular de todos, identificando a aproximação do **carro #46** que vinha cruzando as duas linhas centrais em sua direção o que o levou, por reflexo, ao leve toque de volante para sua direita consoante mostrado na câmera *on board* e imagens frontais dos carros. Acresça-se, quando o piloto Recorrente tenta se afastar do piloto do **carro #46** ao mesmo tempo em que, à sua esquerda o piloto #65 segue emparelhado, **este sim, por todo o tempo se encontrando em posição irregular** espremendo-o até que a questão da cambagem dos pneus ocorresse e contribuísse para o toque com formação do crível 'vácuo lateral', a hipótese descrita dos três pilotos

acabarem sendo 'meros passageiros' de seus carros daí em diante me parece real para concluir ao final, com tais provas sopesadas, principalmente pelo vídeo que por último veio a instruir o feito com relato do piloto do **carro #65** (de equipe diversa do Recorrente), haver veracidade na dinâmica ali descrita de modo que **entendo DAR PROVIMENTO ao recurso do Recorrente** para anular a DECISÃO Nº 03 que o desclassificou na prova 1 da 2ª Etapa do CAMPEONATO BRASILEIRO DE TURISMO NACIONAL, bem como o referido registro de 6 pontos em sua cédula desportiva.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE.

RIO DE JANEIRO, 06 DE JULHO DE 2023

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA