

**SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO
AUTOMOBILISMO
COMISSÃO DISCIPLINAR - PAUTA de 31/05/2021
Processo nº 06/2021**

RELATÓRIO

O piloto FELIPE MASSA (carro #91), ora Recorrente, apresentou RECURSO (**fls. 16/32**) perante à COMISSÃO DISCIPLINAR contra decisão dos Comissários Desportivos que o desclassificaram da 2ª bateria da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR realizado entre os dias 23 a 25 de abril de 2021, na cidade de Goiânia/GO, no Autódromo Internacional Ayrton Senna, em Goiania/GO.

Em sua razões alega " *evidente erro cometido pelo carro#86..... Este erro fez com que o carro #86 abrisse espaço na parte interna da curva, onde o recorrente se posicionou em ultrapassagem direta ao carro #86, que ficou ao seu lado externo, sendo que o ingresso na parte interna junto à tangência ideal foi abandonado pelo carro #86 que ultrapassou este ponto com as rodas bloqueadas* ” e que o incidente ocorreu " *pelo fato do piloto do carro #86 ter retornado para a parte interna da curva sem o cuidado de atentar que ali já estava o carro #91, havendo nítida sobreposição naquele espaço.* "..... motivos pelos quais por fim **requer reforma da punição cominada, anulando-a** por inexistência de atitude antidesportiva por parte do piloto e **sucessivamente, pela substituição da pena de desclassificação pela de advertência** na próxima etapa (art. 15.5., I do Regulamento da Categoria) .

O Recorrente requereu dados de telemetria para análise dinâmica dos carros #86, #16 e #91, bem como as filmagens externas e “on board” nas voltas 4, 5 e 6 dos carros apontados.

A ilustre **Procuradoria do Superior Tribunal de Justiça Desportiva** apresentou Parecer de **fls. 42/43** entendendo tratar-se de questão complexa a necessitar de mais provas a serem

produzidas justificando intimação do Recorrente para que preste depoimento pessoal nos autos bem como intimação do SR. ALFREDO TAMBUCCI assim como da **CBA** para indicar o Comissário Desportivo que aplicou a penalidade ao piloto recorrente.

Despacho **fl. 36** defere as provas requeridas.

Recebimento das provas solicitadas no Despacho de fl. 36 enviadas pela equipe BLAU MOTORSPORT, do Piloto Christian Hahn consoante Certidão de **fls. 45** .

Despacho **fl. 46** entendendo desnecessária a divulgação de dados de software do Piloto do carro #16 e sua devolução á equipe.

Certidão de **fls. 63** indicando o Comissário Desportivo que aplicou a penalidade ao piloto recorrente (Sr. ANDRÉ CROCCI) .

É o que basta relatar.

RIO DE JANEIRO, 31 DE MAIO DE 2021

DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA

PROCESSO N 06/2021-CD

**RELATORA: AUDITORA DARLENE BELLO
RECORRENTE: FELIPE MASSA #91**

**INFRAÇÃO AO ARTIGOS 15.2 DO
REGULAMENTO DESPORTIVO STOCK CAR.
INOCORRÊNCIA. RECURSO PROVIDO.**

VOTO

Trata-se de **RECURSO** do Piloto FELIPE MASSA (CARRO #91), ora Recorrente objetivando reforma da decisão proferida pelos Comissários Desportivos que o desclassificaram da 2ª bateria da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR realizado entre os dias 23 a 25 de abril de 2021, na cidade de Goiânia/GO, no Autódromo Internacional Ayrton Senna, em Goiania/GO.

Em sua razões alega " *evidente erro cometido pelo carro#86..... Este erro fez com que o carro #86 abrisse espaço na parte interna da curva, onde o recorrente se posicionou em ultrapassagem direta ao carro #86, que ficou ao seu lado externo, sendo que o ingresso na parte interna junto à tangência ideal foi abandonado pelo carro #86 que ultrapassou este ponto com as rodas bloqueadas", " e que o incidente ocorreu "pelo fato do piloto do carro #86 ter retornado para a parte interna da curva sem o cuidado de atentar que ali já estava o carro #91, havendo nítida sobreposição naquele espaço.".....* motivos pelos quais por fim **requer reforma da punição cominada, anulando-a** por inexistência de atitude antidesportiva por parte do piloto e **sucessivamente**, pela **substituição da pena de desclassificação pela de advertência** na próxima etapa (art. 15.5, 'I' do Regulamento da Categoria).

O Recorrente alega que *"estava há 2 voltas "comboiando" os concorrentes dos carros #86 e #16 que nesta ordem vinham à sua frente e disputavam posição, até que na volta 6, em razão do posicionamento do carro #16 na parte externa do traçado no trecho inicial da curva 5, proporcionou ao recorrente a ultrapassagem pela parte interna, alinhando-se com a trajetória do carro #86.* e segue descrevendo que no momento ainda de frenagem e de entrada da curva 5, percebeu que o carro #86 bloqueara suas rodas e escorregava para fora do traçado ideal da curva enquanto ao mesmo tempo já se posicionara pela parte de dentro da pista e ao lado do carro #16, juntando para comprovar o alegado a foto nº2, onde estampa fumaça típica de fritura de pneu saindo da traseira do carro #86 a caracterizar situação de bloqueio de rodas como antes descrito.

Aponta também o Recorrente que o fato do piloto do carro #86 ter escorregado para fora do traçado ideal da curva abriu-lhe oportunidade de espaço para avançar na tangência ideal e buscar ultrapassagem sobre aquele, acreditando poder demonstrar que era mais rápido que ambos os carros #86 e #16 trazendo na **pagina 19 do recurso** o cotejo entre os tempos registrados volta a volta ao seu carro e aos outros em comento.

Conclui por fim em suas razões recursais que nessa dinâmica relatada o contato entre o seu carro e o carro #86 se deu motivado por erro do piloto #86 quando este, mesmo tendo escapado do traçado ideal na curva 5, tentou voltar para a parte interna da curva no momento em que o carro #91 já ocupava parcialmente esse trecho.

Por outro eito, mesmo FATO foi entendido de forma diversa pelos Comissários desportivos e descrito na **Decisão de nº 21 (fl. 257 - Pasta de Provas)**, da seguinte forma: " O piloto acima identificado Felipe Massa #91, na entrada da curva 5, colide com a traseira do veículo #86 causando sua rodada, dano terminal em seu veículo e consequentemente fazendo o veículo #86 abandonar a prova." e **DECIDEM** então penalizar o Recorrente com a desclassificação desportiva da Prova 2 e acréscimo de 6 (seis pontos) em sua cédula Desportiva.

Verifica-se também no RELATÓRIO TÉCNICO DA CORRIDA juntado à Pasta de Provas que o incidente acima descrito foi analisado *ex-officio* pelos Comissários Desportivos na forma do **art. 83 do CDA** e com base nas câmeras oficiais, nas câmeras *on board* e na oitiva dos pilotos, consoante consta à **fl. 266 - Pasta de Provas**, *verbis*:

" Incidente entre os carros #86 Gustavo Frigoto e #91 Felipe Massa foi colocado sob investigação e após análise das câmeras oficiais, câmeras on board e oitiva dos pilotos resultou na Desclassificação do piloto Felipe Massa #91 e 6 pontos em sua cédula desportiva- Conforme decisão 21."

Acresça-se a meu ver curioso o fato de que não há registro na Pasta de Provas de eventual apresentação de Reclamação do próprio piloto prejudicado pela relatada colisão em face do piloto Recorrente.

E diante de tal contexto e tratando-se o incidente de situação em ultrapassagem feita em CURVA, a análise do recurso ser necessariamente feita à luz do que preconiza **art. 120 do CDA/2021** e que dispõe:

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.*

.
[].....

. 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.

[].....

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.

XIV –Caso o veículo que esteja na frente agir na forma prescrita no item anterior, receberá uma das seguintes penalizações:

a)Havendo ultrapassagem,será advertido com bandeira branca e preta;

b)Não havendo ultrapassagem,receberá sinalização de “Drive-Through”ou acréscimo em tempo no caso de prova de kart, de prova em percurso ou nas situações previstas no item 138.3 deste Código

.c)Havendo acidente em que outro concorrente envolvido no mesmo, fique fora da prova,o causador será excluído.

E assim considerando a norma acima aplicável ao conjunto probatório que instrui os presentes autos, entendo que assisti razão ao Recorrente pelas razões de fundamentação que se seguem.

Observe-se de plano a estranheza de um piloto prejudicado (carro #86) não ter apresentado uma reclamação contra o piloto recorrente caso entendesse ser este o responsável por seu afastamento na corrida, o que já pode sinalizar que ele mesmo não teria creditado culpa ao seu concorrente pela rodada em pista, sendo tal comportamento compatível com postura de quem, já em situação de frenagem e bloqueio de rodas traseiras de seu carro e na tentativa de retomar o traçado para realizar a curva 5, reconhecesse que ele próprio teria acabado por 'fechar a porta' e assim tocado nessa retomada a ponta direita frontal do carro do Recorrente quando este já se posicionara a seu lado, pela parte interior da curva, o que ocasionou seu giro em pista.

Mesma dinâmica do toque parece corroborada pelas imagens contidas nas **fotos 3 e 4 - fl. 18** onde se pode verificar o carro do Recorrente se encontrar dentro dos limites da pista respeitando o comando do **art. 120, incisos I, II e IV do CDA**.

Ao mesmo tempo, considerando tanto as imagens da transmissão da Etapa de Goiânia (*Sock Car ao vivo* : <https://www.youtube.com/watch?v=U7M8rmLnxNo> <https://motorsport.uol.com.br/stockcar-br/video/stock-car-ao-vivo-assista-a-etapa-de-goiania-que-abre-campeonato-de-2021/489542/>) como imagens da câmera *on board* do piloto do carro #16, que se encontrava no mencionado comboio inicialmente atrás do carro #86 e depois tomando o lado externo da curva 5 e se posicionando ao lado do carro do Recorrente no momento do toque ocorrido, ambas corroboram as alegações do Recorrente e certo que por fim em audiência, acabaram reforçadas pela visualização também das imagens de câmeras *on board* dos carros #86 e #91 bem como através da explicação aos dados de telemetria do carro #86 e pela oitiva do Comissário Desportivo que aplicou a penalidade ao Recorrente.

AS provas audiovisuais mencionadas acima trazem a perspectiva do incidente por vários ângulos e donde se extrai que a colisão se deu dentro dos limites da pista, tendo o piloto recorrente respeitado a zebra interna no momento em que se lança em ultrapassagem ao carro #86 (consegue-se ver um risco branco na ponta inferior esquerda do retrovisor do carro do Recorrente no momento de aproximação com o carro #86).

Outrossim, percebe-se nas imagens do carro do Recorrente (carro #91) que o carro #86 à sua frente estava 'fritando' seus pneus e escorregando para fora da curva, corroborando a narrativa de bloqueio da rodas traseiras que tiram o piloto do traçado ideal.

Aponte-se também mais um indício que o piloto do carro#86 entendeu não ter o Recorrente culpa no incidente o fato daquele ter inclusive disponibilizado dados de sua telemetria com **explicações gravadas pelo engenheiro da equipe do carro #86** (02h08'40" da Sessão de julgamento) que reforçam as alegações do Recorrente.

Importante aqui o registro quanto à impugnação inicialmente feita pelo ilustre Procurador do STJD (02h01'21") no tocante à admissão dessa prova de telemetria, apontando possibilidade de eventual manipulação dos dados ali contidos pela parte interessada, que diante da informação prestada em audiência pelo Recorrente que tais dados haviam sido **PASSADOS pelo engenheiro do CARRO do CONCORRENTE** (carro #86 - Frigoto), inclusive acrescentando-lhes comentários gravados pelo mesmo engenheiro da equipe que na verdade saíra prejudicada no evento, **não persistir portanto qualquer dúvida da idoneidade da prova então ADMITIDA** no feito.

Os dados de telemetria em menção foram acompanhados de locução explicativa e mostram o ponto de ocorrência de bloqueio de rodas durante a frenagem (e informado que o mesmo também ocorrera na volta anterior ao incidente - **vide linha laranja apontada pelo locutor**) e, **nas palavras do engenheiro do carro #86, (02h:09':39") sic** *"da pra ver que na volta azul, que é a do acidente, está gerando menos força lateral, quer dizer que o carro está fazendo uma tangência MAIS ABERTA DA CURVA, então ele está nesse ponto freando, mesmo com o volante mais stressado e está gerando menos força lateral e se afastou e deixou o lado interno da curva mais aberto porque estava bloqueando roda e não conseguiu fazer o contorno , foi nesse momento que ele perdeu o espaço pra ultrapassagem por dentro e repentinamente o carro do Frigoto volta para a linha interna justamente porque não tem mais o bloqueio de rodas e ele ainda está com o volante stressado e o carro consegue voltar contornando e logo depois tem a colisão nesse ponto".*

E finalmente quanto à oitiva do ilustre Comissário Desportivo (Sr. Andre Crocci) e seu entendimento *'que o carro do Recorrente teria tocado na zebra'* (02h:17":42"), **apesar do vasto conhecimento técnico notoriamente reconhecido ao corpo de Comissários Desportivos na prova**, mas não restou corroborada tal situação de pista nas imagens da câmera *on board* reapresentadas a ele em audiência (visualização de ponto branco no retrovisor do carro do Recorrente donde se depreende estar ele dentro dos limites da pista), assim como a premissa tomada pelo Colegiado Desportivo afirmando que o choque teria sido *'de*

traseira e não um choque lateral' também não constatada nas imagens.

Notadamente da descrição dada pelo depoente quanto ao que entende *'por traseira'* do carro #86 e a dinâmica do posicionamento dos carros no incidente por ele mesmo descrita, tem-se **(02h34'34") sic:** *'foi exatamente na quina do para-choque, o carro da frente está 'MEIO VIRANDO ' NA DIAGONAL DO FELIPE MASSA'*, o que já configuraria no meu entender que se o carro#86 à frente está em posição dita *'diagonal'* já não poderia sofrer um impacto de traseira e até mesmo um toque na *'quina lateral do para-choque'* já não se enquadraria numa colisão *'de traseira'* do carro à frente.

O direito do Recorrente ocupar o espaço a partir do momento que houve sobreposição da frente de seu carro ocupando a parte interna da curva com a lateral traseira esquerda do carro#86 à sua frente e que se posicionara já fora do traçado ideal de tangência da curva '5', afasta no meu modo de ver ocorrência de postura antidesportiva do Recorrente ao se lançar na ultrapassagem.

Destarte, considerando todas as provas acima mencionadas entendo o piloto do carro#91 ter ocupado posição regular dentro da regra prevista pelo art. 120 do CDA, assistindo-lhe razão quando afirma em breve síntese :

(i) O piloto do carro #86 ERROU;

(ii) O piloto do carro #86 saiu da trajetória;

(iii) O piloto do carro #86, tentou voltar para a parte interna da pista;

(iv) O recorrente já havia posicionado seu carro na parte interna da pista;

(v) Na parte externa da curva, ao lado do carro do recorrente, estava o carro recém ultrapassado #16;

(vi) O carro #86 tornou-se mais lento e mal posicionado em razão do ERRO cometido na frenagem, assim como pela correção para tentar retornar ao traçado;

(vii) Com a mudança de atitude, o carro #86 interferiu no traçado iniciado pelo recorrente, que não tinha para onde sair e evitar o toque;

E por tais razões dou PROVIMENTO ao Recurso para anular as penalidades aplicada pelos Comissários Desportivos, na 2ª bateria da 1ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR, devolvendo os pontos obtidos pelo piloto Recorrente.

É COMO VOTO SR. PRESIDENTE .

RIO DE JANEIRO, 31 DE MAIO DE 2021

**DARLENE BELLO DA SILVA
RELATORA**