REGULAMENTO DESPORTIVO

S.P.I.D CUP 2025

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

CLUBE DE ARRANCADA DE ITATIBA

Este Regulamento Desportivo é composto de 17capítulos com seus artigos relacionados a seguir:

Capítulo I – Definição

Capítulo II – Categorias

Capítulo III – Inscrição e Participação

Capítulo IV – Credenciamento

Capítulo V– Provas

Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova

Capítulo VII – Critérios para pontuação/premiação

Capítulo VIII – Oficiais de competição

Capítulo IX – Cronometragem

Capítulo X – Identificação de veículos competidores

Capítulo XI – Vistoria técnica

Capítulo XII – Pista oficial

Capítulo XIII – Baterias de tomadas de tempo

Capítulo XIV – Obrigações e responsabilidades

Capítulo XV – Reunião com direção de prova – (Briefing)

Capítulo XVI – Conduta desportiva

Capítulo XVII – Disposições finais e penalidades

Capítulo I – Definição

- **Art.01 –** As provas do **Campeonato SPID CUP 2025,** e temporada 2025 serão organizadas pelo Clube de Arrancada de Itatiba, com a supervisão da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP). E será regida pelo regulamento abaixo:

- **Art. 1.1 –** As **provas de Arrancada** regidas por este regulamento acontecerão na pista do São Paulo Internacional Dragway S.P.I.D – Itatiba– SP. Cada etapa será homologada pela Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo com a anuência e homologação sempre da mesma (FASP).

- **Art. 1.1.2** – O **Campeonato SPID CUP 2025** é composto por 5 (cinco) etapas, conforme calendário abaixo.:

  1ª Etapa –Prova etapa 1 - Pré-Stage – 14 a 16 de Fevereiro
  2ª Etapa –Prova etapa 2 - (nome da prova) – 04 a 06 de Abril
  3ª Etapa –Prova etapa 3 - (nome da prova) – 26 a 29 de Junho
  4ª Etapa –Prova etapa 4 - (nome da prova) – 01 a 03 de Agosto
  5ª Etapa –Prova etapa final 5 - (nome da prova) – 03 a 05 de Outubro

  4º SPID FEST – FESTIVAL 2025 – 20 a 23 de novembro– prova especial final de temporada, premiação **Campeonato SPID CUP 2025.** Essa prova não vale para pontuação do Campeonato SPID CUP 2025.

  Podem ocorrer alterações nas datas e locais. Caso isso ocorra, será divulgado com antecedência mínima de 30 dias.

- **Art. 1.2 -** As etapas do **Campeonato SPID CUP 2025** são regidas pelos seguintes códigos:

  1. **Código Desportivo Internacional (CDI).**
  2. **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**
  3. **Regulamento Desportivo do Campeonato de Arrancada SPID CUP 2025 e adendos.**
  4. **Regulamento Técnico Padrão FASP –SPID CUP para provas de Arrancada 2025 e adendos.**

- **Art.02 –** Somente poderão participar das **Provas de Arrancada do Campeonato SPID Cup 2025,** todos os pilotos filiados e habilitados pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA),** observando os termos deste regulamento. No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)** 2025 ou recibo emitido pela **Federação de Automobilismo de seu Estado (FAU)**, estando dentro do seu prazo de validade.

- **Art. 03 –** Caso ocorra alguma infração que não esteja prevista nestes regulamentos, somente **os organizadores em conjunto com os comissários da Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP)**, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida**.**

- **Art.04 –** Somente serão aceitos adendos a este Regulamento Desportivo ou ao Regulamento Técnico que estiverem em acordo com as normas e prazos estipulados pela Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP).

- **Art. 05 –** Cada prova terá o seu **Regulamento Particular de Prova** onde será definido o cronograma, as autoridades desportivas e técnicas e outras informações complementares para a realização da prova.

Capítulo II – Categorias

- **Art. 06 –** As **Provas do Campeonato SPID CUP de Arrancada 2025** serão compostas por 15 (Quinze) categorias automobilísticas oficiais, sendo elas:

1) Dianteira Turbo B - DTB
2) Traseira Street Turbo - TST
3) Turbo Traseira B - TTB
4) Turbo Traseira A - TTA
5) Traseira Original - TO
6) Super Livre 5.0 seg. - SL5.0
7) Força Livre - FLDT
8) Super Livre 4.5 seg. – SL4.5
9) Pro Mod - PM
10) Dianteira Turbo A - DTA
11) Dianteira Turbo A Light- DTAL
12) Drag Jr.A (8.5 seg.) - DJrA
13) Drag Jr.B (10.5 seg.) - DJrB
14) Dragster - DT

- **Art. 07 –** Cada categoria, será regida pelo **Regulamento Técnico e adendos padrão FASP para provas de Arrancada 2025**, redigido e homologado pelo Clube de Arrancada de Itatiba junto à Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP).

Capítulo III – Inscrição e Participação

- **Art. 08 –** O piloto poderá efetuar a sua inscrição antecipadamente, conforme as datas divulgadas no **Regulamento Particular de Prova**.
- **Art. 09 –** Não será permitida a inscrição de mais de um piloto por veículo, na mesma categoria.
- **Art. 10 –** Preparador / Mecânico que estejam regularmente filiados e habilitados pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA),** poderão efetuar testes no veículo de competição apresentando, no ato da inscrição, a cédula desportiva da **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)** ou do recibo emitido pela sua **Federação**, estando ambos dentro do seu prazo de validade. Para a realização destes testes será obrigatório a autorização dos **Oficiais de Prova**, nos horários dos treinos teste determinados pela direção de prova, sendo que no ato da confirmação da inscrição o Preparador / Mecânico deverá solicitar sua autorização para este fim. O controle será feito através de **pulseira específica**, que será entregue no ato da inscrição. Será aceito um Preparador / Mecânico para cada veículo inscrito.

- **Art. 11 –** Serão aceitas inscrições de veículos em mais de uma categoria, desde que os veículos se enquadrarem nas exigências do **Regulamento Técnico** da categoria em questão. O piloto pagará o valor de uma inscrição para cada categoria que se inscrever.

- **Art. 11.1 - Será** exigida uma quantidade mínima de (4) quatro carros inscritos por categoria para que esta faça parte da etapa. Caso a quantidade de inscritos não atinja a quantidade mínima até o prazo estipulado pela organização do evento no regulamento particular de prova, será feito migração automática para a categoria que o veículo de competição se enquadre em conformidade com o regulamento técnico.

- **Art. 11.2 - O** prazo limite para que se apresente a quantidade mínima de inscritos na categoria (art. 11.1) será até o início da primeira bateria classificatória da respectiva categoria, onde essa comunicação deverá ser realizada pela direção de prova em briefing.

- **Art. 11.3 –** Para que todas as categorias tenham validade no campeonato SPID CUP 2025, será necessário que tenham participantes em 50 por cento mais 1, ou seja mínimo 3 provas para ter o direito a premiação do campeonato.

- **Art. 12 –** O valor da inscrição por veículo será definido pelo **Regulamento Particular de Prova,** bem como os procedimentos para efetivação da inscrição.

- **Art. 13 –** Todo o piloto que inscrever seu veículo nas **Provas do Campeonato SPID CUP de Arrancada 2025,** acata as determinações regidas **neste Regulamento, Manual de Normas SPID, Código Desportivo do Automobilismo (CDA),** como também do **Regulamento Técnico específico** que estarão à disposição no site oficial do organizador e da **Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP)**.

- **Art.14 –** Em caso de **desclassificação ou penalização do piloto na prova**, por desrespeito aos itens descritos **neste Regulamento,** no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA),** no **Regulamento Técnico da categoria,**e no **Manual de Normas SPID,** implicará na perda da taxa de inscrição.

- **Art. 15 –** É de responsabilidade do piloto (participante) todos os fatos e responsabilidades relativas ao seu respectivo veículo, assim como, no que se refere à segurança e guarda de qualquer produto, objeto e ou pertence pessoal, não sendo transferido a terceiros a sua responsabilidade, inclusive no que refere à ressarcimento monetário proveniente de extravio, danos, roubo ou furto.

- **Art. 16–** Somente os pilotos/equipes inscritos poderão conduzir os respectivos veículos no **Grid de Largada** e na **área de alinhamento para pista**, no momento das tomadas de tempo oficiais, mata – mata, treino oficial.

- **Art. 17–** A condução do veículo na pista por piloto não inscrito na prova em questão ou inscrito em outro veículo **implicará na exclusão dos dois pilotos. Os dois pilotos poderão ser multados conforme determinação dos Comissários Desportivos, na forma prevista no CDA 2025.**

- **Art. 18 –** Quando estiver no **Grid de Largada** o piloto estará sujeito ao exame no aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)** e somente estará apto a participar da largada se o

resultado do exame **for igual a 0,0 mg de álcool por litro de ar expelido.** No caso do resultado ser maior do que 0,0 mg de álcool por litro, **o piloto transgressor estará automaticamente desclassificado da prova. A tolerancia zero 0,0 mg de álcool por litro de ar expelido estende a todos componentes de equipes,** sendo passivel de punicao, inclusive de exclusao da etapa.

- **Art. 19 –** Os pilotos inscritos e componentes de equipes poderão ser sorteados aleatoriamente pelos **Oficiais de prova** para participar do exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**, que serão realizados no próprio Grid ou a qualquer momento durante o evento.

- **Art. 20 –** Caso julgue necessário, o **oficial de prova poderá convocar e submeter o piloto inscrito, a qualquer momento**, a fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**.

- **Art. 21 –** Toda vez que for convocado ou sorteado, o piloto deverá se submeter ao exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**, mesmo que já tenha feito o exame na mesma etapa em momento anterior. **O piloto que se recusar em fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) será automaticamente excluído da Etapa.**

Capitulo IV – Credenciamento Pilotos e Equipes.

- **Art.22 –** O piloto que estiver inscrito na prova terá direito a sua credencial (Piloto), e mais as credenciais para mecânicos, integrantes da sua equipe e/ou para convidados, onde **as quantidades, como também as áreas liberadas para acesso, serão limitadas conforme sua categoria**. **Selo de carro de apoio** será determinado pelo organizador do evento a cada etapa, descrito no regulamento particular de prova. Caso o piloto ainda necessite de credenciais extras, poderá efetuar a compra no momento da sua inscrição, seja ela realizada online através do site www.spidcup.com.br, ou na secretaria de prova nos dias do evento, mediante disponibilidade e ainda respeitando quantidade e preços estipulados pelo organizador do evento.

- **Art.23 –** Essas credenciais serão numeradas e identificadas em cada inscrição, ficando o piloto inscrito sendo o único responsável pelas pessoas que as utilizarão, ficando sujeito a pena conforme a gravidade da infração prevista, ou não, **neste Regulamento**, no **Manual de Normas SPID**, no **Regulamento Desportivo do SPID CUP** e**/**ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**

- **Art. 24 – As áreas liberadas para o acesso das credenciais e carros de apoio, seguirão conforme abaixo**:

    1. **Credencial Piloto (ou pulseira Piloto) – Acessa a Arquibancada / Box / Pista;**
    2. **Credencial Equipe – Acessa a Arquibancada e Box;**
    3. **Pulseira de Mecânico de Teste (preparador) – Acessa Pista nos horários de testes e Box;**
    4. **Pulseira de Pista – Acessa a Pista no momento da largada do respectivo carro da equipe;**

5. **Credencial Box – Acessa a Arquibancada / Box (conforme liberalidade de cada etapa);**
6. **“Selo” carro de apoio será distribuído de acordo com a regulamentação de categorias ou equipes, incluso ou não no ato da inscrição. São considerados veículos de apoio: motos, motocicletas, quadriciclos, carros de passeio e picapes. Obrigatório obedecer a critérios, tais como, local de estacionamento, via de locomoção, velocidade de locomoção 20 Km/h, determinados pela organização do evento. O descumprimento acarretara na perda do selo de apoio.**

<u>Observação:</u> O portador da credencial de Mecânico de Teste poderá efetuar testes no veículo conforme (Art. 10)

- **Art. 25 –** Cada inscrição receberá a seguinte quantidade de credenciais:

  – Pulseira Piloto – 01 (uma)

- **Art. 26 –** Cada inscrição, além das credenciais descritas anteriormente, terá direito a **<u>credenciais e pulseiras de acesso a pista,</u>** definidos pelo Regulamento Particular de Prova, sendo este credenciamento entregue da Secretaria Oficial de Prova nos dias da etapa, mediante presença do piloto inscrito.

- **Art.27 – Crianças e menores de 18 anos** somente poderão **caminhar na Área de Box acompanhadas de uma pessoa maior responsável**. Fica terminantemente proibido o uso de veículos automotores, elétricos, tais como patinetes, quadriciclos, motocicletas, carros de passeio nas áreas de Box, por crianças menores de 18 anos. Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova a infração, o piloto responsável pelo menor ou equipe será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive possível recorde registrado por ele na etapa.

- **Art.28 –** Algumas categorias terão direito a credenciais especiais para **veículos de apoio**. Estes veículos (carros / motos / triciclos / quadriciclos / patinetes) deverão ficar estacionados em locais determinados pela organização da etapa e somente serão utilizados para apoio às equipes. As categorias com direito a este tipo de credencial serão definidas pelo Regulamento Particular de Prova, levando em conta as condições de cada pista participante. Demais regras e orientações disponíveis no **Manual de Normas SPID.**

<u>Observação:</u> O veículo com credencial de pista (selo de apoio equipe), poderá também rebocar veículos de outros pilotos, desde que a categoria como dos mesmos permita o uso deste recurso.

- **Art. 29 –** O piloto inscrito será o único responsável pelo veículo credenciado e caso seja apurado pelos **organizadores e/ou oficiais da prova** a condução deste veículo, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra que ofereça risco de acidentes e ou ainda seja trafegando por área não permitida, **o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo não sendo o piloto o motorista do veículo em questão.** Demais regras e orientações disponíveis no **Manual de Normas SPID.**

- **Art. 30 –** As credenciais somente serão liberadas, após a assinatura do piloto no termo estando ciente que é o único responsável como também irá fazer com que as pessoas que utilizarão destas credenciais cumpram todos os itens descritos **neste Regulamento, no Manual de Normas SPID e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).** Demais regras e orientações disponíveis no **Manual de Normas SPID.**

- **Art. 31 –** As **carretas ou reboques** não serão autorizados a permanecer na **Área de Box**. No ato da inscrição o piloto deverá fazer o cadastro destes veículos onde receberá a informação do local apropriado para estacionar. É de total responsabilidade do piloto e equipe, o estacionamento da devida carreta / reboque, bem como a utilização de travas antifurto para segurança. A responsabilidade, por extravio e/ou furto das carretas/reboque, é do piloto e equipe. Demais regras e orientações disponíveis no **Manual de Normas SPID.**

Capítulo V – Provas

- **Art. 32 –** Cada Etapa terá o seu **Regulamento Particular de Prova**.

- **Art. 33 –** As **Provas do Campeonato SPID CUP 2025 de Arrancada** serão realizadas de acordo com o Calendário divulgado e com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do **Regulamento Particular de Prova**, que estará à disposição nos sites oficiais.

- **Art. 34 –** As **Provas de Arrancada** serão compostas de treinos livres oficiais, baterias de tomadas de tempos classificatórias e sistema eliminatórias (mata-mata).

- **Art. 35 – Cronograma básico:**

  Sexta-feira:
  Treino livre oficial, horários, conforme cronograma de prova.

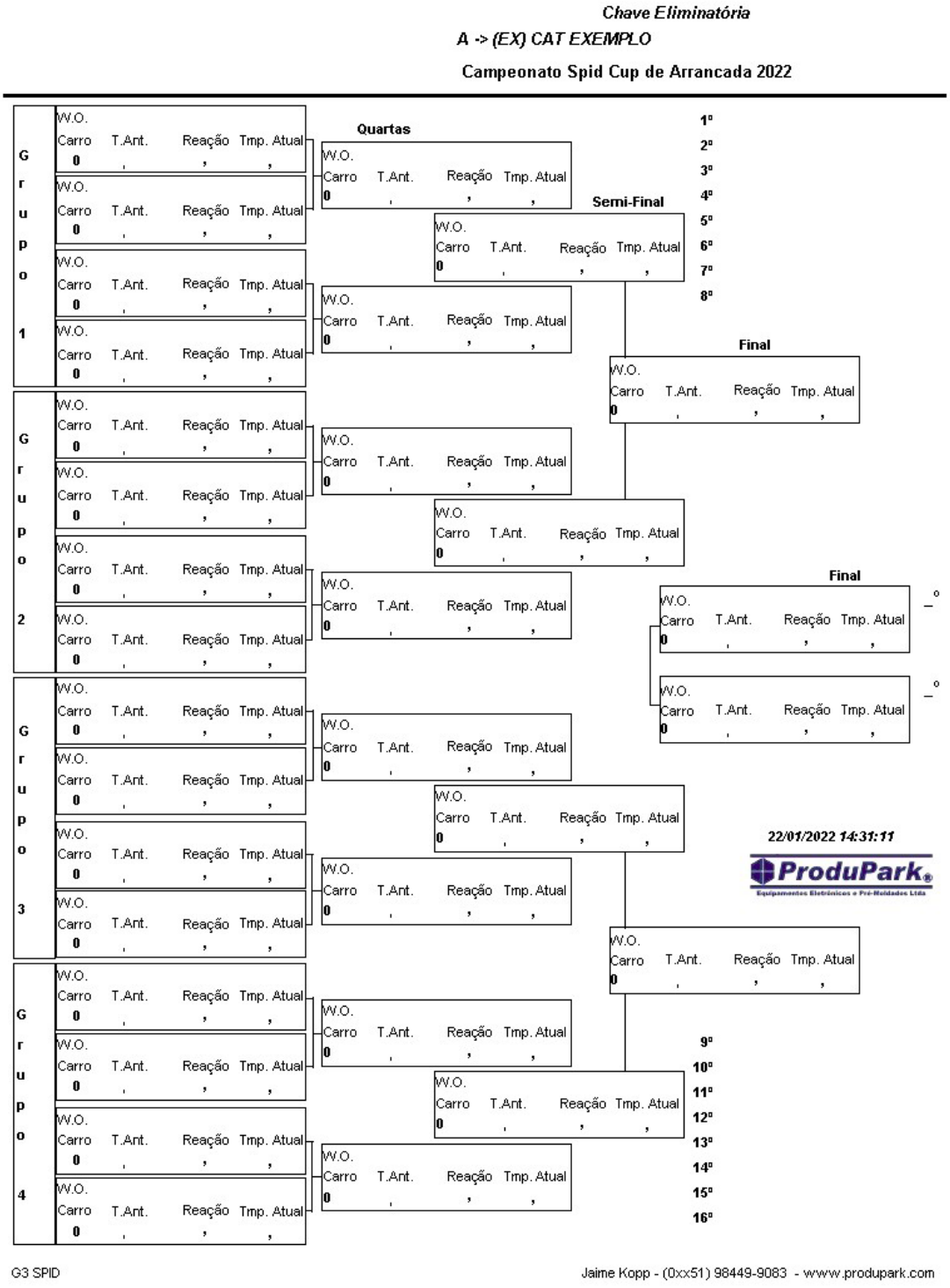
  Sábado:
  Três (3) Largadas Classificatórias, horários, conforme cronograma de prova. (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

  Domingo:
  Uma (1) largada Classificatória (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova).
  Largadas Eliminatórias (chaves mata-mata):

  - Chaves de 16 melhores classificados, para 20 participantes ou mais na categoria.
  - Chaves de 8 melhores classificados, 10 ate 19 participantes na categoria.
  - Chaves de 4 melhores classificados, 2 até 9 participantes na categoria.
  - Categoria Pro-mod chaves de 8 para 5 participantes ou mais.

- **Art. 35.3.1 – Regras e Critérios chaves mata-mata:**
- **Art. 35.3.1.1 –** Participantes configura-se todo piloto inscrito e com no mínimo 1 tempo válido nas largadas classificatórias.

- **Art.35.3.1.2 –** Chaves mata-mata (16/8/4), o 1º colocado fará a disputa com o ultimo colocado de acordo sua tabela e assim sucessivamente para o demais classificados.



- **Art. 35.3.1.3** – Para a primeira fase das eliminatórias, a escolha do lado da pista ficará sempre com o competidor que tiver o melhor tempo de pista na fase classificatória. A escolha do lado da pista para a final será sempre com o competidor que tiver o melhor tempo de pista da largada anterior.

- **Art. 35.3.1.4** - Caso fique número ímpar na chave eliminatória, o piloto que ficar sozinho ganhará por W.O (walkover – vitoria fácil), mesmo assim o piloto terá que se apresentar e fazer sua largada normalmente.

- **Art. 35.3.1.5** - Caso o competidor venha a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo que o impeça de completar a fase eliminatória e não possa fazer as suas largadas, será punido com a perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada.

- **Art. 35.3.1.6** - Em caso de chuva o critério a ser usado será o apresentado neste regulamento no **Capitulo VI – (Adiamento e interrupção da prova)** a seguir.

- **Art. 35.3.1.7** - Caso o competidor venha a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo que o impeça de completar a fase eliminatória e não possa fazer as suas largadas, será punido como perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada.

- **Art. 35.3.1.8 –** Caso ocorra queima de largada dos dois pilotos, na disputa do mata-mata, será considerado vencedor o piloto que fizer a menor reação negativo próxima a zero (0) ex.: piloto (A) - Q -0.010, piloto (B) Q -0.100, vencedor será piloto (A).

- **Art. 35.3.1.9** - Caso os dois competidores venham a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo na mesma eliminatória e não possam concluir suas largadas, o oponente na próxima fase vai de W.O.

- **Art. 35.3.1.10** - Caso algum dos dois competidores venha a sofrer desclassificação por critérios técnicos ou desportivos, passa para a próxima fase o outro competidor que estiver de acordo com os regulamentos, mesmo que tenha queimado sua largada.

Art. 35.3.2– A classificação dos pilotos para ingressar nas chaves eliminatórias se dará pelo critério do **menor tempo de pista,** obtido em qualquer uma das baterias de tempo classificatórias oficiais. Será necessária ao menos uma largada válida para que o piloto ingresse na fase eliminatória.

Art. 35.3.3 – Caso ocorra empate entre dois ou mais pilotos, será considerado para desempate maior velocidade, melhor reação, segundo melhor tempo de pista e assim sucessivamente. Critério a ser usado inclusive para homologação de recordes.

Art. 35.3.4 – Consideram-se largada válida na fase classificatória todas largadas mesmo queimadas, desde que no momento da lâmpada verde ou vermelha acesa o carro esteja posicionado em Stage ou alinhamento.

Art. 35.3.5 – Consideram-se largada não válida na fase classificatória, todas largadas em desacordo com o Art.36.3.4, onde para competidores no modo Pro-tree o tempo de reação for 0.400, para competidores Full-tree o tempo de reação for 1.050. Esses códigos padrão informados pelo sistema de cronometragem informam o não posicionamento correto do carro no ato da largada. O sistema de largada para todas as categorias do campeonato 2025 será adota o modo Pro-Tree, o Start (largada dos carros será em modo automático, 1.5 segundos após o segundo competidor, entrar em modo Stage.

- **Art. 36**–**A escolha do lado da pista na primeira largada será definida por sorteio. A posição de grid na primeira largada oficial será definido pela colocação obtida nos treinos oficiais**, e alternado assim sucessivamente até o final da prova.

- **Art. 36.1 –** Mediante a chamada da categoria nos sistemas de informações oficiais da prova, (Sitema de som oficial, locução oficial, grupo whatsapp, Spid FM,), caso o piloto e/ou o seu oponente se recusar ou atrasar em a acessar a pista (considera-se a partir da linha amarela) com o veículo para competir neste momento,o piloto que recusou ou atrasou, ou ambos os pilotos que recusaram ou atrasaram , perderá(rão) o direito à largada nessa bateria. Sistema de som oficial, somente na área de pista e arquibancada.

- **Art. 37 –** O não alinhamento de ambos (pilotos) a partir da ordem do Starter, **luz azul do pinheirinho acesa**, será passível de punição com a perda da largada de ambos, onde essa decisão caberá à direção de prova, juntamente com os comissários desportivos (**Oficiais de Prova)**.

- **Art. 38 –** A qualidade de pista pode sofrer alterações a todo o momento durante a realização da prova, seja ela em decorrência da temperatura, umidade, quantidade de borracha existente na pista, tipo de tratamento utilizado, etc.. Decisões de quando e como será feito o tratamento de pista cabe a comissão organizadora do evento, juntamente com autoridades de prova, mediante a uma constante avaliação, respeitando o cronograma da prova quanto a qualidade e fator segurança para os competidores.

- **Art. 38.1** – Para o tratamento de pista, horários são previstos de acordo com o Cronograma Oficial de Prova. Ocorrendo a necessidade de intervenção para ajustes e reparos neste tratamento, esta poderá ser autorizada pelo Diretor de Prova**,** comissão organizadora do evento.

- **Art. 38.2** – Para os casos em que o piloto se recusar a competir (efetuar a largada) na pista a ele determinada, o mesmo perderá a respectiva largada, ficando este sem o registro do respectivo tempo, cabendo ainda a continuidade da prova normalmente.

- **Art. 39** - Em caso de chuva ou condições climáticas adversas o critério a ser usado será o apresentado neste regulamento no **(Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova)** a seguir.

- **Art. 40** - Toda a programação e horários das etapas obedecerão ao **Regulamento Particular de Prova.**

Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova

- **Art.41 –** Quando houver impossibilidade de realização de alguma etapa nas datas previstas no **Regulamento Particular de Prova**, por problemas climáticos ou de força maior, **os organizadores** em conjunto com os **comissários (Oficiais de Prova)**, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguido, inclusive o encerramento da prova, divulgando para os competidores no local e em sites oficiais.

- **Art.42–** Se, por qualquer motivo, não seja possível a realização dos treinos, a fase de treinos será cancelada. Portanto, não haverá treinos para o evento e, sendo possível, serão realizadas as tomadas de tempo oficiais.

- **Art.43** – Se, por qualquer motivo, não for possível realizar as baterias de tomadas oficiais, **os organizadores** em conjunto com os **comissários (Oficiais de Prova)**, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária.

- **Art. 44** – Se, por qualquer motivo, não seja possível realizar todas as baterias oficiais, **os organizadores**, em conjunto com os **comissários (Oficiais de Prova)**, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária, podendo ser validada a prova com até duas (02) baterias de tomadas de tempo.

- **Art.45 –** Caso já tenha sido iniciado o processo de baterias válidas e por problemas climáticos ou por qualquer outro motivo a prova tenha que ser encerrada, a premiação será feita por onde parou, ou seja, pela última largada válida efetuada pela categoria, desde que seja concluída a bateria completa, caso não ocorra a conclusão da bateria, será retroagido para a última bateria completa.

- **Art.46 –** Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade da prova, desde que tenham sido realizadas pelo menos duas (2) baterias completas, a etapa será considerada como concretizada.

- **Art.47 –** Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a realização do evento como um todo, a prova poderá ser transferida para outra oportunidade, ficando as inscrições válidas para data a ser confirmada pela organização.

- **Art. 48 –** A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data.

Capítulo VII – Critérios para Pontuação / Premiação / Recordes/

- **Art. 49 –** Serão premiados com troféus no final do evento os três (3),mais bem colocados de cada categoria e serão classificados da seguinte maneira:
- **Art. 49.1 -** 1º colocado Vencedor da chave mata-mata.
- **Art. 49.2 -** 2º colocado perdedor da chave mata-mata, 3º colocado e demais colocados serão definidos pela soma de reação e tempo de pista, do menor para o maior, tempos fornecidos pela cronometragem oficial do evento.
- **Art. 49.3 –** Para homologação de recordes, será obrigatória a apresentação do carro juntamente com o piloto logo após a largada oficial.
- **Art. 49.4 –** Todas as **categorias do campeonato SPID CUP de arrancada 2025,** terão direito a seus recordes homologados, desde o carro competidor enquadre de acordo com o regulamento técnico da categoria. Caso haja empate no tempo de pista, considera-se o critério de maior velocidade para desempate para sua homologação.

- **Art.49.5 –** Todos os Recordes possuem validade somente para a temporada do ano vigente, onde este serão zerado (expiram) ao final da temporada em disputa.
- **Art. 49.6 –** Caso o encerramento da prova ocorra na fase classificatória, à premiação será pelos resultados obtidos nesta fase.

- **Art. 50**–Serão pontuados os oito melhores classificados de cada etapa (PreStage/ Etapa 2 / Etapa 3 / Etapa 4 / Etapa 5) conforme tabela abaixo:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º Colocado	25	**6º Colocado**	6
2º Colocado	20	**7º Colocado**	3
3º Colocado	15	**8º Colocado**	1
4º Colocado	12		
5º Colocado	09		

- **Art. 50.1** – Será feito a somatória de pontos para o piloto a cada etapa pela colocação do piloto fornecido pela cronometragem oficial.

- **Art. 50.2** – caso haja empate de pontos entre dois pilotos no final do campeonato, o critério para desempate será:
    1. Número de vitórias, ou melhor, colocação conseqüentemente.
    2. O piloto vencedor da primeira etapa disputada e que contou com a participação de ambos. EX. (piloto “A” venceu a primeira etapa do ano, e piloto “b” venceu a última etapa do ano. Neste caso o campeão será o piloto “A”).
    3. Maior número de recordes registrados na categoria durante o ano.

- **Art. 50.3 –** No Campeonato SPID CUP de Arrancada 2025 não haverá descarte de pontos.

- **Art. 50.4** – Será premiado campeão e vice-campeão de cada categoria ao termino do campeonato.

Capítulo VIII – Oficiais de Competição

- **Art. 51–**Os oficiais de competição serão nomeados pela Federação de Automobilismo de São Paulo e divulgados em cada **Regulamento Particular de Prova.**

Capítulo IX – Cronometragem

- **Art. 52 –** A cronometragem será realizada com equipamento e sistema específico para a modalidade, com fotocélulas ao longo da **Área de Competição**. O sistema conta com sinalização seqüencial de largada (Full Tree Sequences), e seqüência profissional (Pro Tree Sequences) somente tempo de pista na fase classificatória, e tempo de reação e tempo de

pista, onde somados os dois tempos, se obterá o tempo total de cada participante na fase eliminatória.

- **Art. 53 –** Todas as categorias usarão o sistema de largada obedecendo à regulamentação específica da categoria. **(Sistema de largada seqüencial, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão na seqüência e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada).Sistema de largada Profissional, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão ao mesmo tempo, e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada).**

- **Art 53.1 -** Regulamentação de modos de contagem regressiva do pinheirinho (árvore).
  - **Professional Pro Tree:** Categorias DTB ,TST, TT-B, TT-A, SL 4.5 seg., SL 5.0 seg., PRO MOD, DRAGSTER, FL, DTA, DTA LIGHT, Drag Jr A e B.

  - Não será divulgado parciais nos placares oficiais de tempo. As parciais somente serão divulgadas em papel impresso, whattsapp ou sms (papeleta time slip) e no resultado oficial, impresso ao final de cada bateria.

Observação: Ler Sistema de Alinhamento no CapítuloXIII, Artigo 77**, deste Regulamento onde é descrito como serão alinhados os veículos antes da largada.**

Capítulo X - Identificação de Veículos Competidores

- **Art. 54 –** O veículo competidor deverá estar identificado conforme o **Regulamento Técnico** de cada categoria.

- **Art. 55 –** Para serem vistoriados os veículos deverão estar identificados com o respectivo número registrado no ato de inscrição, que será definido na **1ª etapa do Campeonato ou temporada**, por ordem de inscrição, com direito de uso deste número até o final do campeonato ou temporada.

- **Art. 56 –** Cada piloto deverá reservar ainda, dois espaços de 10 Cm x 30 Cm no veículo inscrito, para aplicação de logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento. (A critério do promotor do evento).

Capítulo XI – Vistoria técnica

- **Art.57– Convocação para vistoria -**Todos os veículos inscritos deverão passar por uma vistoria técnica antes de iniciar as atividades desportivas da prova. Esta vistoria será realizada em local próprio dentro de cada praça desportiva, e os horários para a realização constarão do **Regulamento Particular de Prova**.

- **Art. 58 –** Os veículos inscritos poderão ser convocados para realização de vistoria, a qualquer momento durante a prova, ou até 30 minutos após o seu encerramento, independente de vistoria prévia já realizada anteriormente.

- **Art. 59 –** A recusa do piloto em submeter seu veículo à vistoria, quando convocado, ou sua ausência injustificada junto aos **Oficiais de Prova**, implicará no impedimento temporário do

veículo, ou até a sua desclassificação da prova, além das sanções previstas no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.

- **Art. 60 –<u>Irregularidades</u> -** Caso durante a vistoria, ou durante os treinos ou tomadas de tempo, os comissários de vistoria constatar qualquer irregularidade no veículo, nos equipamentos individuais do piloto, ou qualquer anormalidade em relação às normas e regras dos regulamentos, fica a critério do **Oficial de Prova** convocar, a qualquer momento, o piloto com seu veículo de competição para uma nova vistoria. O veículo que estiver em desacordo com os regulamentos poderá ser impedido de participar dos treinos, ou das tomadas de tempo, até que a irregularidade, ou anormalidade constatada, seja corrigida. Irregularidades podem ainda excluir o piloto de uma tomada de tempo específica, como também, poderá até desclassificá-lo da prova. A vistoria prévia não torna válida qualquer irregularidade constatada no veículo durante a prova.

- **Art. 60.1 – Vistoria antes de cada largada**
  Os veículos poderão passar por vistoria antes de cada largada. Esta vistoria será realizada em local específico que será informado no briefing. No local definido para a vistoria não poderá haver manutenção de qualquer tipo no veículo. Os veículos que estiverem com o(s) item(s) vistoriado(s) de forma irregular, serão estes desclassificados da bateria em disputa, não podendo participar desta.

- **Art. 60.2 – Vistoria após cada largada**
  Os veículos, após cada largada oficial, poderão ser convocados para vistoria técnica. Esta vistoria será realizada na pista de retorno para o Box, em local a ser informado em briefing.
- **Art. 60.2.1–**O veículo que estiver de forma irregular perante o(s) item(ns) vistoriado(s) será desclassificado da bateria que acabou de participar, perdendo o direito aos tempos obtidos. Se a irregularidade constatada for após a última bateria classificatória oficial do evento, o veículo será desclassificado de todas as baterias em que participou,perdendo o direito a todos os tempos registrados e obtidos no evento. No caso específico do item ser altura do veículo, a desclassificação será apenas da bateria em questão, mesmo sendo esta irregularidade constatada na bateria final.

- **Art. 60.2.2–**Se a irregularidade for constatada após alguma bateria, desde que esta não venha a ser a última do evento, o comissário técnico (**Oficial de prova)** poderá autorizar que o veículo seja enquadrado ao regulamento e o piloto possa participar das baterias restantes, perdendo o direito somente ao tempo obtido na bateria em que foi constatada a irregularidade.

- **Art. 61 –** Em caso de **quebra de "recorde**",será obrigatório ao piloto com seu veículo passar por nova vistoria logo após sua largada para homologação do tempo registrado como recorde. O registro (homologação) do recorde tem validade somente para a temporada do ano vigente (conforme **art. 47.5.**)

<u>Capítulo XII – Pista Oficial</u>

- **Art. 62 –** A Pista Oficial 201,16 metros (1/8 de milha) de área de **aceleração cronometrada,** e 600 metros de área de **desaceleração.**

- **Art. 63 –** É estritamente proibido efetuar testes, manobras de risco, corte de giro com o veículo de competição, que configure conduta anti desportiva na **Área de Frenagem**, nas **Pistas de Retorno**, na **Área de Box** ou em qualquer lugar fora da **Área de Competição**, estando sujeito a penalidades previstas neste **Regulamento, Manual de normas SPID e,** no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**

- **Art. 64 –** É estritamente proibido efetuar testes com o veículo em movimento nos estacionamentos, estando o piloto sujeito a penalidades previstas neste **Regulamento**,**manual de normas SPID**, **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)** e,no **Código Nacional de Trânsito.**

- **Art. 65 –** Os testes de veículos e treinos de aceleração são limitados aos horários de treinos livres na **Área de Competição**, conforme **Regulamento Particular de Prova**.

Observação: Os testes na área de Box são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o veículo parado.

- **Art. 66 –** Caso seja apurado pelos organizadores e ou **Oficiais da prova**, testes com os veículos fora da **Área de Competição,** o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive possível recorde(s) registrado(s) por ele na etapa.

- **Art. 67 –** A circulação dos veículos inscritos é limitada à **Área de Box** e às **Áreas de Acesso ao Grid e Pista de Retorno,** sendo o deslocamento do veículo limitado a condução moderada, obedecendo à velocidade máxima de cada área de circulação. O piloto que infringir esta determinação estará sujeito a penalidades ou até mesmo a desclassificação da prova, perdendo todos os tempos das puxadas anteriores, inclusive recordes.

- **Art. 68 – Velocidades permitidas nas Áreas de Circulação:**
    1. **Área de Box – Velocidade Máxima Permitida – 10 km/h**
    2. **Área de Acesso ao Grid – Velocidade Máxima Permitida – 10 km/h**
    3. **Pista de Retorno*– Velocidade Máxima Permitida – 20 Km/h***

***Quando o veículo estiver rebocando qualquer veículo a Velocidade Máxima Permitida será de 20 Km/h.**

- **Art. 69 –** Caso seja apurado pelos organizadores e ou **Oficiais da Prova**, **o tráfego de veículo(s) de competição e/ou credenciado(s) com velocidade acima do permitido, ou ainda, a execução de qualquer manobra não compatível com a competição, oferecendo inclusive risco de acidentes a terceiros**, o piloto responsável por esse(s) veículo(s) será desclassificado da prova, perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, **mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.**

- **Art. 70 –** É estritamente proibida a circulação de veículo que não seja de competição ou autorizados pela organização da prova na **Pista Oficial**. Para rebocar os veículos competidores após a sua largada, os veículos de apoio credenciados, deverão seguir pela **Pista de Retorno (ou pista indicada pela organização)**, obedecendo aos limites de velocidade estabelecidos. Os veículos competidores estarão aguardando o veículo de apoio na **Área de Reboque** situada no final da pista na **Área de Frenagem**.

- **Art. 71 – O piloto /inscrito será o único responsável pelo comportamento dos condutores (motoristas) dos veículos credenciados por ele, cabendo ao piloto informar todas as normas e regras praticadas pelo evento, cabendo a estes condutores (motoristas) cumpri-las.**

- **Art. 72 –** O organizador se compromete a rebocar os **veículos de competição** dentro da **Pista Oficial** somente mediante a sua quebra, ou problema mecânico/elétrico, que impossibilite a sua locomoção por meios próprios. A remoção será realizada até a **Área de Reboque** situada no final da pista, de modo que não comprometa o andamento da prova.

- **Art. 73 – Para não comprometer o andamento da prova e por motivos de segurança, não será permitido que o piloto saia do veículo após o término da puxada estando dentro da Pista Oficial**. Este somente poderá descer do veículo quando estiver na **Área de Reboque**, sob pena de perder o tempo da puxada.

- **Art. 74 –** Em caso de pane mecânica, elétrica ou acidentes na **Pista Oficial**, fica permitido à saída do piloto de dentro do veículo, **desde que não comprometa a sua segurança e nem a segurança do piloto concorrente.**

- **Art. 75 –** Será instituída penalização através da aplicação de multa com valor monetário para o veículo de competição que sujar a pista. Tal multa não isenta ainda a aplicação de outras penalidades de qualquer natureza, podendo estas ser aplicadas por comissários desportivos e diretor de prova **(Oficiais de Prova),** e organizador do evento:

- **Art. 75.1 –** Na primeira vez da ocorrência de sujar a pista por parte do piloto, aplicação de multa correspondente à 01 (uma) UP e notificação por escrito; caso de reincidência do mesmo veiculo, aplicação de nova multa correspondente à 2,5 UP's e exclusão do piloto da prova.

- **Art. 75.2 –** A(s) multas(s) recebida(s) pelo piloto deverá (ão) ser paga(s) na secretaria de prova em até 30 (trinta minutos) após a sua aplicação por escrito e com ciência de recebimento por parte do piloto ou responsável. A multa aplicada, para sua validade deverá constar:
  1. Valor em reais, referente às UP's previstas neste regulamento.
  2. Nome, CPF e assinatura de ciência do responsável pela organização do evento.
  3. Nome, CPF e assinatura de ciência do piloto participante.
  4. Em caso de recusa e não ocorrendo a assinatura de ciência por parte do piloto participante, poderá a organização do evento coletar 2 (duas) assinaturas de testemunhas (comissários desportivos – **Oficiais de Prova**), para a aplicação da multa conforme rege esse regulamento.
  5. Após o devido pagamento da multa, fica a organização responsável pela emissão de recibo, revogando a aplicação da mesma, ficando a situação de acordo com normas e regras previstas nesse regulamento.
  6. O não pagamento da(s) multa(s) acarreta penalidades, tais como:
     - Impedimento de o piloto acessar a pista para seqüência da sua participação na etapa em disputa
     - Bloqueio de inscrição em eventos futuros realizados no SPID
     - Inclusão de advertência no relatório de prova encaminhado à FASP
     - Perda de pontuação do campeonato vigente.

Art. 75.4 Esclarecimento dos artigos acima dispostos:

- Quebra 1:O piloto sujou a pista mediante a quebra do veículo, mas foi consciente, saindo do trilho e parou o carro: O Piloto é automaticamente advertido, onde perderá o lacre de vistoria do veículo, indo a situação para análise e avaliação dos comissários técnicos e desportivos. (passivo aplicação de Multa de 1 UP) de uma 1 UP. Neste caso, poderá o veículo voltar a competir mediante avaliação dos Comissários.

- Quebra 2:Reservatório cheio, e/ou bandejão sujo, e/ou cuspiu o filtro de óleo etc. (sujou levemente a pista ou área de largada): o Piloto é automaticamente advertido e perderá o lacre de vistoria, onde o veículo vai para avaliação dos comissários técnicos e desportivos, com aplicação de multa de 2 UP's. Neste caso, poderá o veículo voltar a competir mediante avaliação dos Comissários.

- Quebra 3:O Piloto/Equipe foi INCONSEQUENTE (permaneceu no trilho não saindo do traçado principal e/ou não parou o carro), reservatório cheio, bandejão sujo, cuspiu o filtro de óleo ou mesmo quebra do veículo, sujando gravemente e/ou grande parte da pista: O Piloto é automaticamente advertido, o veículo perderá o lacre de vistoria e vai a situação para análise e avaliação dos comissários técnicos e desportivos, com aplicação multa de 3 UP's. Neste caso, o piloto e o veículo perderão o direito de continuar competindo na etapa.

- Ps. Em todos os casos acima, o piloto perderá a respectiva largada e o seu tempo registrado.
- Porém, não perderá as largadas anteriores, permanecendo os registros dos tempos já registrados.

- Obs. Valor referência de 1 UP – R$ 500,00 (Quinhentos reais) , conforme previsto CDA (Código Desportivo do Automobilismo)

Capítulo XIII – Baterias de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento

- **Art. 76 – Baterias –** Os pilotos e seus respectivos veículos inscritos serão convocados, via sistema de informações oficiais da prova, por categoria, para a **Área de Grid (pré-alinhamento, linha amarela abaixo)**. Somente os oficiais responsáveis poderão determinar e liberar os veículos presentes na **Área de Grid** para o **Alinhamento na Pista**.

- **Art. 76.1 – Nas baterias eliminatórias,** o piloto terá até 3 (três) minutos a contar a partir da última chamada informada pelo sistema de informações do evento, para que este se

apresente com seu veículo junto ao responsável pela organização no **Pré - Alinhamento na Pista**, para o devido posicionamento no grid de largada**.** Contagem de tempo determinada pela direção de prova, no sistema de cronometragem.

- **Art. 76.2 –** O não comparecimento do piloto com o respectivo veículo para o Grid de largada será entendido como ausência ou desistência do piloto naquela bateria, onde o seu oponente poderá vencer por WO.

- **Art. 76.3 –** Nas **baterias eliminatórias (mata-mata)**, o piloto que estiver com problemas de qualquer natureza e que impossibilite o comparecimento do seu veículo para respectiva largada, este deverá avisar o mais breve possível a **DIREÇÃO DE PROVA** em específico, ou pessoa integrante da equipe de cronometragem, sobre a sua ausência e não participação na largada em disputa.

- **Art. 77 –** Só terão acesso à pista, os veículos devidamente vistoriados e liberados, estando estes identificados por adesivo fornecido/colado no veículo no momento da vistoria técnica.

- **Art. 78 – Os veículos e pilotos que não estiverem enquadrados e de acordo com as exigências destes regulamentos técnicos e desportivos não serão autorizados acesso ao alinhamento na pista**. **Fica proibido a manutenção dos veículos de competição na área de pré – alinhamento, salvo previa autorização da direção de prova.**

- **Art. 79 – <u>Tomadas de tempo, Chave mata-mata</u> –** Sob orientação dos **oficias de Prova** e dentro dos horários estipulados pelo **Regulamento Particular de Prova**, os veículos da **Área de Grid**,serão liberados para alinhar na pista e efetuarem as tomadas de tempo.

- **Art. 80 – <u>Aquecimento de pneus (Burnout)</u> -** Durante a realização dos treinos livres, tomadas de tempo oficiais e eliminatórias é permitido ao piloto efetuar uma (1) manobra de aquecimento de pneus (Burnout) antes de alinhar para largada, mediante autorização prévia dos comissários, de acordo com o descrito abaixo:

- **Art. 80.1 –** Fica determinado a extensão da pista para realização do *burnout,*de acordo com as categorias,da seguinte forma:
  - **Categorias:**/ DTB/ DRAG JR 8.5 e 10.5 – **Até a linha dos 60 pés;**
  - **Categorias:** FL / DTA /TTA / TTB /DTA-L/ SL4.5/ SL5.0/ TST/ TO/ PROMOD/ DRAGSTER – **Livre.**

<u>Observação:</u> Serão penalizados os veículos que ultrapassarem os limites acima com perda da largada. **É proibido, após voltar ou dar ré para o posicionamento de largada, novo *burnout* ou procedimento para "limpar" novamente os pneus, principalmente fora da área delimitada para Burnout.**

- **Art. 80.2 –** A operação de aquecimento de pneus é limitada a um (01) Burnout, obedecendo às autorizações dos **Oficias de Prova**.

- **Art. 80.3 –** É estritamente proibido efetuar manobras que possam oferecer risco para o piloto ou a terceiros, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas **neste Regulamento, manual de normas SPID,** ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.

- **Art. 80.4 –** Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, fica a cargo dos **Oficiais de Prova** determinar nova operação de aquecimento de pneus ou a substituição de veículo no Grid.

- **Art.81 – <u>Sistema de Alinhamento</u> -** O sistema de alinhamento será feito em duas fases.

  <u>1ª Fase (Pré-Stage)</u>: Logo após o Burnout o piloto deverá se dirigir as células de alinhamento, onde deverá somente **pré-estagiar**(pré-stage)** e esperar seu concorrente, também **pré-estagiar**(pré-stage). Posição de Pré–Alinhamento é considerada como "não alinhamento".**

****O veículo estará pré-estagiado (pré-stage), quando as 2 primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas.**

  <u>2ª Fase (Stage)</u>: Logo após os dois pilotos estarem **pré-estagiados**(pré-stage)** fica liberado aos mesmos entrarem para **estagiar***(stage).**

*****O veículo estará estagiado (stage), quando as 4 lâmpadas amarelas do pinheirinho ficarem acesas.**

  O piloto que pré-estagiar e estagiar sem esperar seu concorrente, não respeitando o "courtesy stage" (alinhamento de cortesia), perde automaticamente o "Lane choice" (escolha de pista na próxima largada).

  O procedimento de alinhamento, a partir da autorização do starter, É de responsabilidade do piloto e de sua equipe, quaisquer coisas adversas (pecas soltas, fumaça, alinhador atrapalhar o alinhamento com o pé, carro fora da altura padrão 3") que venha atrapalhar no alinhamento do veículo, acarretará na perda da largada.

Após o primeiro piloto estagiar, o segundo piloto terá no máximo 7 (sete) segundos para também estagiar, porém, essa contagem de tempo não estará disponível nos painéis oficiais de tempo para visualização do piloto. Se ultrapassar este tempo acenderá a luz vermelha e terá como penalização "queima" de Largada.

  <u>3ª Fase (Largada)</u>: Quando os dois pilotos estiverem **estagiados*** (stage) terão aproximadamente 1.5 segundos para iniciar a seqüência de largada do semáforo (pinheirinho) onde poderão largar após a 3ª lâmpada amarela estiver apagada.** Conforme procedimento descrito no Capítulo XIII, Artigo 76, quando o segundo piloto estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a seqüência de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.

- **Art.82 – Após apagada a luz seqüencial amarela do pinheirinho será medido o tempo de reação do piloto**, onde terá o melhor tempo de reação o piloto que se aproximar de "0" zero. **Caso o valor da reação seja negativo, o piloto queimará a largada**, nesse caso **acenderá a luz vermelha no pinheirinho indicando a infração**, onde serão adotados os critérios descritos abaixo:

- **Art. 83 –** É proibida a permanência de veículos com vazamento de óleo, água ou combustível, bem como manutenção do veículo de competição na **Área de Grid** e na **Área**

de Alinhamento para pista, podendo voltar a **Área de Grid** somente quando o problema for sanado e com autorização da direção de prova juntamente com comissários técnicos, essa autorização só é possível caso ainda estiver o último carro da categoria na área de grid.

- **Art. 84 –** Durante a largada caso o competidor saia da trajetória e venha a violar a linha central que separa a pista, atingir dispositivo de cronometragem (sensores, bloco de espelhos refletores) ao longo do percurso entre a linha de largada até a linha de chegada sofrerá penalidades previstas nesse regulamento.
-

  Art. 84.1 – Quando essa infração ocorrer nas baterias classificatórias com a perda da largada.
  Art. 84.2 – Quando essa infração ocorrer nas disputas eliminatórias (mata-mata) será automaticamente desclassificado.
  Art.84.3 – Para determinar uma violação de cruzamento da linha central, esta é considerada como violação quando qualquer parte de um pneu cruza completamente a superfície da linha pintadaadjacente à pista de corrida do piloto, onde essa linha será usada para referência.

Capítulo XIV – Obrigações e Responsabilidades

- **Art. 85 – É obrigatório para o piloto inscrito usar todos os equipamentos individuais de segurança,** como **capacete fechado** e homologado, assim como o uso de macacão de competição ou vestimenta adequada, em atenção ao que determina o CDA 2025, seção XVI. Tudo conforme descrito no regulamento técnico da categoria participante, durante todos os treinos e baterias de tomadas de tempos.

- **Art. 86 – Os equipamentos individuais descritos neste Regulamento são entendidos como equipamentos mínimos de acordo com a respectiva categoria do veículo**,não dispensando o piloto de utilizar equipamentos de proteção e/ou recursos de segurança adicionais necessários e/ou compatíveis com as características de seu veículo.

- **Art. 87 –** É de responsabilidade do piloto ler, cumprir e fazer cumprir por todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade no evento, todas as normas, regras e orientações descritas no presente **Regulamento**, assim como, **no Manual de Normas SPID, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA)** e **no Regulamento Técnico,** estando estes documentos oficiais à disposição para consulta no site www.spidcup.com.br, como também, na secretaria de prova nos dias do evento.

- **Art. 88 –** O Clube de Arrancada de Itatiba adotará o **Regulamento Técnico especifico para o Campeonato** em suas provas, que em **conjunto dos Oficiais da Federação de Automobilismo de São Paulo** fiscalizarão os veículos inscritos conforme rege esse regulamento e de acordo para cada categoria.

- **Art. 89 –** O Clube de Arrancada de Itatiba, assim como a organização do evento, não se responsabiliza por quaisquer problemas, ou acidentes, ocasionados pelo **Regulamento Técnico,** inclusive proveniente das suas alterações e adendos publicados posteriormente.

- **Art. 90 – O veículo não sendo oficial de competição (inscrito na etapa)**, mas estando credenciado para circular dentro das instalações do SPID, **será este de única e exclusiva responsabilidade do piloto**. Caso ocorra algum incidente envolvendo este veículo credenciado, o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes**,** mesmo que o condutor deste veículo não seja o piloto. Caberá ainda, neste caso, penalidades e multas previstas no **Manual de Normas SPID**

- **Art. 91 –** A utilização de equipamentos e consumo de produtos por parte do piloto e dos membros da sua equipe nas dependências do SPID devem obedecer às regras e normativas estabelecidas no **Manual de Normas SPID**

- **Art. 91.1 –** Caso seja apurado pelos organizadores ou pelos **Oficiais da prova**, que o piloto ou qualquer pessoa sob sua responsabilidade, violou as normativas e regras do **Manual de Normas SPID**, além de aplicação as penalidades (multas) previstas no manual, o piloto poderá também ser desclassificado da prova, perdendo todas as puxadas registradas na prova, inclusive recordes.

- **Art. 92 – É estritamente proibida a permanência na área de Box**, **de pilotos e todas (equipes), as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta**, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, estando inclusive este sujeito à desclassificação da prova e retirada do evento.

- **Art. 93 –** O Clube de Arrancada de Itatiba, o São Paulo International Dragway, a Federação de Automobilismo de São Paulo, assim como todas as pessoas contratadas, ou não, para a organização do evento, não se responsabilizam por **pilotos e/ou por todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade** que estejam fornecendo, repassando, comercializando, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

- **Art. 95 –** O Clube de Arrancada de Itatiba, o São Paulo International Dragway, a Federação de Automobilismo de São Paulo, assim como todas as pessoas contratadas, ou não, para a organização do evento, não se responsabilizam por acidentes ocasionados na competição, por falta de segurança na praça esportiva, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme previsto no **Manual de Normas SPID** e tendo a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

- **Art. 96 –** O Clube de Arrancada de Itatiba, o São Paulo International Dragway, a Federação de Automobilismo de São Paulo, assim como todas as pessoas contratadas, ou não, para a organização do evento, não se responsabilizam por danos, extravio, roubo, furto ou outro qualquer tipo de acontecimentos ocorridos nas dependências do SPID, conforme previsto no **Manual de Normas SPID** e tendo a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

Capítulo XV – Reunião com direção de Prova - (BRIEFING)

- **Art. 97 –** É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova,através do sistema de informações oficiais ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova.A ausência injustificada do piloto ao Briefing poderá acarretar em punição de acordo coma decisão dos Comissários Desportivos.

- **Art.97.1** – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing "de chamada extraordinária", cuja convocação obedecerá a regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

Capítulo XVI – Conduta Desportiva

- **Art. 98 –** Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o manual de normas SPID CUP e CDA 2025.

- **Art. 99 –** Durante os treinos e baterias de tomada de tempo oficiais, os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento, e do CDA 2025.

- **Art. 100 –** É proibido antes, durante ou após qualquer tomada de tempo oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer, inclusive, as penalidades previstas no CDA 2025**.**

Capítulo XVI – Disposições Finais

- **Art. 101 –** Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito, ou sobre testes de veículo realizado em via pública por parte do piloto, ou veículo participante na prova, implicará na sua desclassificação automática.

- **Art. 102 – Reclamações -** As reclamações deverão ser feitas na **secretária de prova**, seguindo as orientações e regras descritas no **Código Desportivo de Automobilismo (CDA) 2025.**

- **Art. 103 – Infrações e Penalidades -** São consideradas infrações, os casos previstos nos **Regulamentos Desportivos Técnico,** assim como também as infrações previstas no **Manual de Normas SPID** e no **CDA (Código Desportivo do Automobilismo**)**2025**.

- **Art. 104 –** As penalidades desportivas serão impostas e aplicadas de acordo com o **Regulamento Desportivo,** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2025.**

- **Art. 105 –** As penalidades aplicadas através de multas monetárias serão determinadas e impostas de acordo com o **Manual de Regras SPID, Regulamento Desportivo** e **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2025.**

- **Art. 106 – Casos Omissos -** Os casos omissos no presente regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos.

- **Art. 107 – <u>Desclassificações</u> –** Serão desclassificados os pilotos que não cumprirem as normas deste regulamento.

- **Art. 108 –** As alterações no presente **Regulamento Desportivo** serão aplicadas em forma de adendo, entrando em vigor na data de sua publicação, não cabendo necessidade de aviso prévio, uma vez que serão divulgadas e publicadas através dos meios de comunicação oficial do SPID CUP (www.spidcup.com.br) e site oficial da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP).

Itatiba SP, 1 de Janeiro de 2025.

Federação de Automobilismo de São Paulo– FASP
Clube Arrancada de Itatiba
G2 Motorsport