REGULAMENTO DESPORTIVO

SPID CUP 2026

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

CLUBE DE ARRANCADA DE ITATIBA

Este Regulamento Desportivo é composto de 17 capítulos 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 na sua temporada 2026** 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 2026** é composto por 5 (cinco) etapas, conforme calendário abaixo.:

  1ª Etapa –Prova etapa 1 - Pré-Stage – 13 a 15 de Março
  2ª Etapa –Prova etapa 2 - (nome da prova) – 22 a 24 de Maio
  3ª Etapa –Prova etapa 3 - (nome da prova) – 28 a 30 de Agosto
  4ª Etapa –Prova etapa 4 - (nome da prova) – 09 a 11 de Outubro
  5ª Etapa –Prova etapa 5 - Super Final – 19 a 22 de Novembro

Parágrafo Único: Durante a temporada 2026 será realizada a prova Spid Fest - O Festival da Arrancada Brasileira, no período de 02 a 05 de Julho. Esta prova segue formato de edição única (sem etapas) e não vale como pontuação para o campeonato SPID CUP 2026. O Spid Fest será regido pelos mesmos regulamentos e adendos publicados e utilizados pelo SPID CUP até a data da sua realização.

Podem ocorrer alterações nas datas das etapas em decorrência de casos fortuitos ou de força maior (fatores climáticos, etc). Caso isso ocorra, será divulgado previamente as alterações de datas.

- **Art. 1.2 -** As etapas do **Campeonato SPID CUP 2026** 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 2026 e adendos;**
  4. **Regras Gerais do Campeonato de Arrancada SPID CUP 2026 e adendos;**
  5. **Regulamento Técnico Padrão FASP –SPID CUP para provas de Arrancada 2026 e adendos.**

- **Art.02 –** Somente poderão participar das **Provas de Arrancada do Campeonato SPID Cup 2026,** 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)** 2026 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 2026** serão compostas por 13 (Treze) 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) Super Livre 6.3 seg. - SL6.3
  6) Super Livre 4.9 seg. - SL4.9
  7) Super Livre 4.4 seg. - SL4.4
  8) Pro Mod - PM
  9) Dianteira Turbo A- DTA
  10) Dianteira Turbo A Light - DTA Light
  11) Drag Jr.A (8.5 seg.) - DJrA
  12) Drag Jr.B (10.5 seg.) - DJrB
  13) Dragster - DT

- **Art. 07 –** Cada categoria, será regida pelo **Regulamento Técnico e adendos padrão FASP para provas de Arrancada 2026**, 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 como piloto e habilitados pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA),** poderão efetuar testes no veículo

de competição, apresentando para isso, no ato da inscrição, a cédula desportiva da **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)** ou o recibo emitido pela sua **Federação**, estando ambos dentro do seu prazo de validade no ano vigente (2026). Para a realização destes testes será obrigatório a autorização dos **Oficiais de Prova**, nos horários dos treinos teste determinados pelo cronograma de prova, sendo que no ato da confirmação da inscrição o Preparador / Mecânico deverá solicitar a 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 enquadrem 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 quatro (8) carros inscritos por categoria para que esta faça parte da etapa, exceto categoria Dragster . 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 outra categoria que o veículo de competição venha a se enquadrar, estando em conformidade com o seu 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 2026, será necessário que tenham participantes em 50 por cento mais 1, ou seja, mínimo de 4 provas para ter a sua validação, assim como o direito à 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 2026,** 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 ou infração a(os) item(ns) descrito(s) **neste Regulamento,** assim como também descrito nas **Regras Gerais do Campeonato**, no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA),** no **Regulamento Técnico da categoria,** e no **Manual de Normas SPID,** o piloto automaticamente perde o valor monetário da sua respectiva taxa de inscrição, estando ainda sujeito à outras penalidades e multas impostas nos respectivos documentos aqui citados;

- **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 realizadas durante o treino oficial, e/ou nas classificatórias e eliminatórias;

- **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 penalizados e multados conforme determinação dos Comissários Desportivos, de acordo com a forma prevista no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026.**

- **Art. 18 –** Durante o período de realização da etapa, o piloto estará sujeito a ser submetido pela organização à realização do teste no aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)** e somente estará apto a participar da largada se o resultado do exame/teste **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 tolerância zero 0,0 mg de álcool por litro de ar expelido estende a todos componentes de equipes,** sendo passível de punição, e inclusive, de exclusão da etapa.

- **Art. 19 –** Os pilotos inscritos e os integrantes das equipes poderão ser sorteados ou escolhidos aleatoriamente pelos **Oficiais de prova** para participar do exame/teste com o aparelho de ar alveolar pulmonar **(Bafômetro)**. Estes exames/testes podem ser realizados no próprio Grid de Largada, ou a qualquer momento durante a programação do evento.

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

- **Art. 21 –** Toda vez que for convocado, escolhido ou sorteado, o piloto deverá se submeter ao exame/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/teste com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) será automaticamente excluído da Etapa em disputa, uma vez que não poderá se estabelecer a presença do índice de 0,0 mg de álcool no organismo do piloto participante.**

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**. **O Selo de carro de apoio** será determinado pelo organizador do evento a cada etapa, descrito no regulamento particular de prova, porém o fornecimento deste selo permite, única e exclusivamente, o acesso do veículo identificado na área de box para carga e descarga, não sendo permitido o seu estacionamento nas vias de circulação dos boxes do São Paulo International Dragway. 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 como o único responsável pelas pessoas que as utilizarão. Fica ainda o piloto sujeito à aplicação de penalidade conforme a gravidade da infração prevista **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 à Arquibancada / Box / Pista;**
    2. **Credencial Equipe (ou pulseira Equipe) – Acessa a Arquibancada Arquibancada / Box / Pista no momento da largada do respectivo carro da equipe;**
    3. **Pulseira de Mecânico de Teste (preparador) – Acessa Pista nos horários de testes e Box;**
    4. **Pulseira de Pista – Acessa à Pista no momento da largada do respectivo carro da equipe;**
    5. **Pulseira Lateral de Pista – Acessa à área lateral de pista delimitada pelas grades instaladas pela organização no local e/ou seguindo as orientações da equipe operacional do evento;**
    6. **Pulseira Passaporte – Acessa à Arquibancada / Box (conforme liberalidade de cada etapa e de acordo com a quantidade de dias da etapa);**
    7. **"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 acarretará 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:

    – Credencial/Pulseira Piloto – 01 (uma)
    – Credencial/Pulseira Equipe – 02 (duas)
    – Selo/Adesivo Apoio – 01 (um)

- **Art. 26 –** Cada inscrição, além das credenciais descritas anteriormente, poderá ter direito a **<u>credenciais e pulseiras de acesso extras,</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, onde inclusive, é possível a perda do recorde registrado por ele na etapa.

- **Art.28 –** Algumas categorias poderão ter direito a credenciais especiais para **veículos de apoio extra**. 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.**

Observação: O veículo com credencial de pista (selo de apoio equipe), poderá também rebocar veículos de outros pilotos, desde que a respectiva categoria 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 **plataformas**, **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 sua responsabilidade, por extravio e/ou furto das plataformas/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 2026 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:

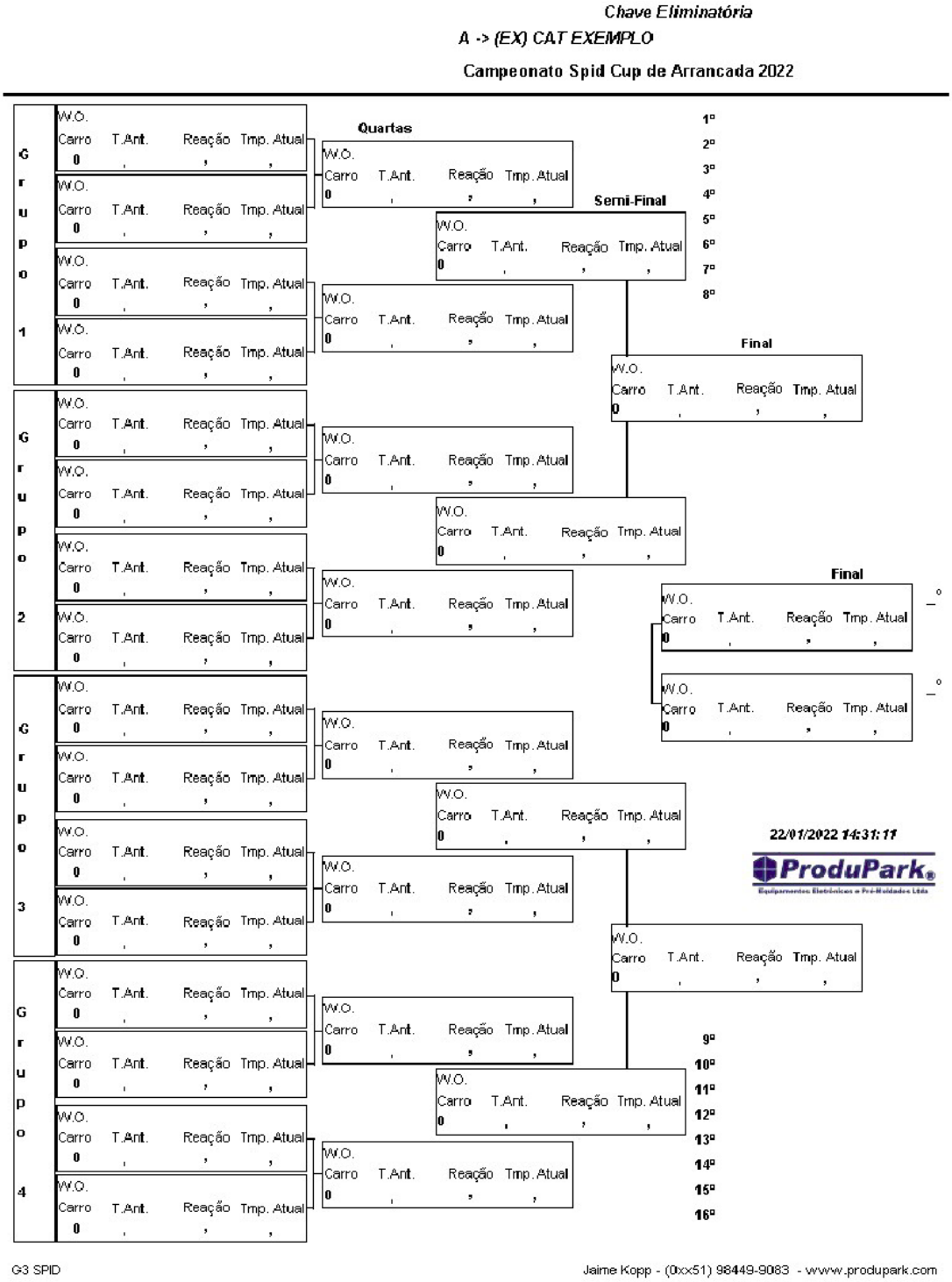
  Treino livre oficial (composição de grid conforme definição de cada categoria), horários, conforme cronograma de prova.

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 de acordo com a quantidade de pilotos inscritos na respectiva categoria, sendo:

- Chaves com os 16 melhores classificados, para as categorias contendo 19 participantes ou mais na etapa;
- Chaves com os 8 melhores classificados, para as categorias contendo de 8 à 18 participantes na etapa;
- Chaves com os 4 melhores classificados, para as categorias contendo de 2 à 7 participantes na etapa.
- 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 –** Participante configura-se todo piloto inscrito e com, no mínimo, 1 (hum) tempo válido nas largadas classificatórias;
- **Art.35.3.1.2 –** Chaves mata-mata (16/8/4): o 1º colocado fará a disputa com o último colocado, de acordo com a sua tabela e assim, sucessivamente, para os 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 estabelecido na fase classificatória. A escolha do lado da **pista** para a final será sempre com o competidor que tiver o melhor tempo de pista estabelecido na 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 seus veículos na mesma eliminatória, e estes 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 – Considera-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 – Considera-se largada não válida na fase classificatória, todas largadas em desacordo com o Art.35.3.4, onde para competidores no modo Pro-tree o tempo de reação for -400. Esse código padrão informado pelo sistema de cronometragem informa o não posicionamento correto do carro no ato da largada. O sistema de largada para todas as categorias do campeonato é o modo **Pro-Tree,** o Start (largada dos carros será em modo automático, mesmo para um carro em alinhamento).

- **Art. 36–A escolha do lado da pista na primeira largada será definida por sorteio. A posição de grid na primeira largada oficial será definida pela colocação obtida nos**

treinos oficiais, obedecendo as regras de formação de grid de cada categoria e alternado assim sucessivamente até o final da prova.

- Largadas classificatórias pneus **Radial e Drag Radial**, a formação do grid das Categorias Pneus Radiais e Drag Radial será pela ordem e posição, conforme treino oficial e classificação atual na prova. Categorias DTB, TST, TTA e TTB, andaram primeiro colocados e assim sucessivamente em ordem crescente, sempre obedecendo alternância do lado de pista determinado pelos oficiais de prova.

- Largadas classificatórias, pneus **Slick,** a formação do grid das Categorias Pneus Slicks será pela ordem e posição, conforme treino oficial e classificação atual na prova. Categorias Super Livre 6.3 seg, Super Livre 4.9 seg, Super Livre 4.4 seg, DTA, DTA Light e Pro Mod, Dragster, andaram primeiro os últimos colocados e assim sucessivamente em ordem decrescente, sempre obedecendo alternância do lado de pista determinado pelos oficiais de prova.

- **Art. 36.1 –** Mediante a chamada da categoria nos sistemas de informações oficiais da prova, (Sistema 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. Chamada por categorias que tenham mais de 16 participantes na prova será por blocos de 8 participantes, ex: bloco do primeiro ao oitavo colocado e assim sucessivamente. **O não comparecimento e não alinhamento na sua vez de largadas acarretará na perda da largada, sem a necessidade de contagem de tempo para alinhamento.**

- **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 e condições de pista podem 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 cabem à comissão organizadora do evento, juntamente com autoridades de prova, mediante 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.**

- Art. 41 - A direção de prova deverá respeitar o tempo mínimo de 30 minutos (trinta) entre uma largada e outra na fase de eliminatórias, a contar da última largada do competidor. Caso o oponente já esteja posicionado e pronto para largar no pré alinhamento, respeitando o tempo mínimo de 30 minutos da última largada, a direção de prova poderá abrir contagem de 3 (três) minutos no placar para o competidor faltante.

- Art. 42 - Na fase classificatória, quando um competidor atingir qualquer sensor de fotocélula localizado na center line e o mesmo cruzar a pista alterando o tempo da largada de seu oponente, a direção de prova poderá convocar seu oponente para uma nova largada.

- Art. 43 - Ao veículo adentrar na área de pré alinhamento (faixa amarela) nenhuma modificação poderá ser realizada no mesmo. Caso haja alguma justificativa que envolva a segurança do piloto ou risco a terceiros e pista, um comissário desportivo deve ser acionado para acompanhar in loco.

- Art. 44 - Na fase eliminatória, caso ambos veículos tenham seu tempo invalidado por queima superior a -400, a direção de prova poderá utilizar o tempo da largada anterior, somando tempo de pista + reação, para definir o vencedor na largada em questão.

- Art. 45 - Quando o veículo e seu competidor estiverem na área de alinhamento (a frente da faixa vermelha), a largada é obrigatória. Caso o veículo apresente problemas para efetuar a largada, perderá o direito a nova tentativa nesta bateria. Devendo retirar-se da área de pré alinhamento, não sendo permitido o conserto na área de alinhamento e pré alinhamento.

- Art. 45 - Fica estabelecido que as categorias Super Livre 4.9, Super Livre 4.4, TTA e TTB poderão formar chave com 8 classificados para as fases eliminatórias, desde que sejam registrados ao menos 8 tempos válidos nas largadas classificatórias da respectiva categoria. Considera-se tempo válido aquele obtido dentro das regras e exigências do regulamento técnico vigente, sem penalidades que anulem a volta ou desclassifiquem o piloto da largada. A direção de prova tem poder de decisão sobre tal prática**.**

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, podendo inclusive se optar pelo encerramento da prova, divulgando tal decisão para os competidores no local e através do site oficial da competição (www.spidcup.com.br);

- **Art.42 –** Se, por qualquer motivo, não seja possível a realização dos treinos, esta fase de treinos será cancelada. Portanto, mesmo não ocorrendo os treinos e, sendo possível a continuidade do cronograma da etapa, serão realizadas na sequência as tomadas de tempo oficiais.

- **Art.43** – Se, por qualquer motivo, não for possível realizar as baterias de tomadas de tempos 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 a etapa parou, ou seja, pela última largada válida efetuada pela categoria, desde que estando concluída a respectiva bateria por completa. Caso não ocorra a conclusão da bateria em disputa, 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. Itens adicionais adquiridos pelos pilotos, tais como locação de tendas, vagas de motorhomes, acessos extras e produtos específicos, não serão creditados os seus respectivos valores para uso posterior, uma vez que estes serviços e produtos foram usufruídos na etapa, mesmo sendo esta não realizada.

- **Art. 48 –** A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data, assim como não caberá ressarcimento ou uso de crédito para uso futuro dos respectivos valores monetários utilizados e referentes à: inscrição, locação de tenda, vaga de motorhome, acessos extras e produtos específicos, e outros itens aqui não previstos e que caracterizem como gasto, ou investimento, por parte do piloto, da sua respectiva equipe e dos seus convidados (se houverem);

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, sendo estes classificados da seguinte maneira:
- **Art. 49.1 -** 1º colocado Vencedor da chave mata-mata.
- **Art. 49.2 -** 2º colocado perdedor da chave mata-mata. O 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 2026,** terão direito a seus resultados e recordes homologados, desde que o carro competidor se enquadre e esteja de acordo com o regulamento técnico da respectiva 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 estes expiram ao final da temporada em disputa. Para o ano seguinte os recordes serão zerados;

- **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 8 (oito) melhores classificados em cada uma das etapas disputadas, sendo que a pontuação na Etapa 1 - PreStage / Etapa 2 / Etapa 3 / Etapa 4, seguem 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** – **Na etapa SUPER FINAL** a pontuação continua prevalecendo para os 8 (oito) pilotos melhores classificados na etapa, sendo distribuída da seguinte forma:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º Colocado	37,5	**6º Colocado**	9
2º Colocado	30	**7º Colocado**	4,5
3º Colocado	22,5	**8º Colocado**	1,5
4º Colocado	18		
5º Colocado	13,5		

- **Art. 50.2** – Para efeito de classificação geral no Campeonato SPID CUP 2026, será realizada a somatória de pontos de cada piloto em todas as etapas em que participou, de acordo com sua a pontuação conquistada através da respectiva colocação em cada uma das etapas. A colocação por etapa é fornecida pela cronometragem oficial do SPID CUP..

- **Art. 50.3** – caso haja empate de pontos entre dois pilotos no final do campeonato, o critério para desempate será:
    1. Quantidade da melhor colocação existente no campeonato entre os pilotos em questão. EX: piloto A obteve uma única vez a primeira colocação em uma das etapas do ano, ao passo que o piloto B obteve duas vezes o segundo lugar em etapas. O piloto A será aclamado o vencedor do desempate tendo em vista que obteve a melhor colocação em uma das etapas do ano.
    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 2026 não haverá descarte de pontos.

- **Art. 50.4** – Será premiado campeão, vice-campeão e terceiro colocado de cada categoria ao término 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”), onde serão considerados os tempos de acordo com cada fase: a) somente tempo de pista na fase classificatória; b) tempo de reação e tempo de pista, onde somados estes 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, podendo ser: a)**Sistema de largada sequencial (onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão na sequência e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada); ou b) 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 do modo de contagem regressiva do pinheirinho (árvore).
    - **método Professional sistema Pro Tree:** Categorias DTB ,TST, TT-B, TT-A, SL 6.3, SL 4.4, SL 4.9, PRO MOD, DRAGSTER, DTA, DTA LIGHT, Drag Jr A e B.

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

Observação: Atenção ao que termina o Capítulo XIII deste Regulamento / Sistema de Alinhamento, onde está 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** da sua respectiva 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 nas dependências do SPID, e os horários para a sua realização constarão do **Regulamento Particular de Prova**.

- **Art. 58 –** Os veículos inscritos poderão ser convocados para realização de vistoria de forma aleatória, ou também, 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 à pista para a realização de novas largadas, ou até mesmo na sua desclassificação da prova, além das sanções previstas no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.

- **Art. 60 – Irregularidades** Caso durante a vistoria, 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 da prova, 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 nas dependências do SPID e 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 ao(s) tempo(s) obtido(s). 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.**)

Capítulo XII – Pista Oficial

- **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(is) 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 autorizado 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 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 e/ou danificar qualquer item de cronometragem. Tal multa não isenta ainda a aplicação de outras penalidades de qualquer natureza, podendo estas serem aplicadas por comissários desportivos, ou diretor de prova **(Oficiais de Prova),** e ainda pelo organizador do evento:

- **Art. 75.1 –** A penalidade, assim como a aplicação da multa e a definição do seu respectivo valor, seguirá de acordo com a caracterização abaixo descrita:

    - Quebra tipo A: 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 uma 1 (uma) UP). Neste caso, poderá o veículo voltar a competir mediante avaliação dos Comissários.

    - Quebra tipo B: 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 (duas) UP's. Neste caso, poderá o veículo voltar a competir mediante avaliação dos Comissários.

    - Quebra tipo C: 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 (três) UP's. Neste caso, o piloto e o veículo poderão perder o direito de continuar competindo na etapa.

    - Os respectivos valores das multas citados anteriormente nos tipos de quebra (A, B ou C), serão praticados para a primeira ocorrência devidamente registrada junto ao piloto. Ocorrendo nova quebra, independentemente do seu tipo, o valor monetário da nova multa a ser aplicada será o dobro (2 vezes) ao valor da multa estabelecida para o novo tipo de quebra ocorrida, uma vez que se caracteriza como reincidência de quebra .

    - Em todos os casos de quebra tipo A, B ou C, o piloto perderá a respectiva largada e o seu tempo registrado, porém, não perdendo as largadas anteriores a esta, permanecendo os registros dos tempos já registrados anteriormente.
    - Para os casos onde ocorra quebra ou danos a equipamentos de cronometragem (pinheirinho, sensores, espelhos, etc), o valor monetário da multa fica estabelecido em 2 (duas) UP 's. Este valor será praticado para cada largada e que venha a ter ocorrência de danos ou quebras aos equipamentos, independentemente da quantidade ou do tipo dos equipamentos danificados.
    - Obs. Valor referência da UP = R$538,00 (Quinhentos e trinta e oito reais) , conforme previsto no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

- **Art. 75.2 –** A(s) multas(s) recebida(s) pelo piloto, tendo a devida ciência de recebimento por parte do piloto ou responsável, deverá (ão) ser paga(s) na secretaria de prova em até 30 (trinta minutos) após a sua aplicação por escrito, ou antes de entrada do piloto na pista para sua próxima largada (independentemente de ser no período dos treinos livres, largadas classificatórias ou largadas eliminatórias). A multa aplicada, para sua validade deverá constar:
  1. Valor em reais, referente às UP 's previstas no item 75.1;.
  2. Nome, CPF, número filiação e assinatura de ciência do responsável pela organização do evento;
  3. Nome, CPF, número filiação 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 neste regulamento;
  6. O não pagamento da(s) multa(s) poderá ainda acarretar em outras penalidades, tais como:
     - Impedimento de o piloto acessar a pista para seqüência da sua participação na etapa em disputa (independentemente de ser no período dos treinos livres, largadas classificatórias ou largadas eliminatórias);
     - Bloqueio de inscrição em eventos futuros realizados no SPID;
     - Inclusão de advertência no relatório de prova encaminhado à FASP;
     - Desclassificação na etapa em disputa.
     - Obs. Para os casos onde a multa venha a ser paga após o término da etapa em disputa, esta poderá ser quitada pelo piloto através de transferência bancária via PIX em conta a ser determinada pela organização do SPID CUP, como também, poderá ser paga juntamente com a sua inscrição na próxima etapa (do campeonato em disputa, ou campeonato futuro) que ocorrer a confirmação da sua participação. Para isso, a organização do SPID CUP desbloqueará o acesso do piloto ao sistema de inscrições online, habilitando como item adicional EXTRA o item MULTA com o seu respectivo valor devido, e que deverá ser incorporado à sua inscrição e pago na sua totalidade. Neste caso, onde o piloto não efetuou o pagamento da multa na etapa e dentro do prazo determinado no item 75.2, a sua desclassificação na etapa disputada não será revertida, ou seja, prevalecerá a decisão de desclassificação e o resultado de prova inalterado.

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 prévia autorização da direção de prova.**

- **Art. 79 – <u>Tomadas de tempo, Chave mata-mata</u> –** Sob orientação dos **oficiais 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:** DTA / TTA / TTB / DTA-L / SL4.4 / SL4.9 / S.L6.3/ TST / 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 **Oficiais 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). Caso o piloto já esteja estagiado e seu oponente entrar em "pré stage", se o mesmo optar por sair do "stage" terá sua largada invalidada.

  O procedimento de alinhamento, a partir da autorização do starter, É de responsabilidade do piloto e de sua equipe, quaisquer coisas adversas (peças 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 sequência 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 sequência de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.

- **Art.82 – Após apagada a luz sequencial 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, ou com defeitos mecânicos, bem como realizar a manutenção do veículo de competição na

Área de Grid e na **Área de Alinhamento para pista**, não podendo voltar a **Área de Grid**, para uma nova largada**.**

- **Art. 84 –** Durante a largada, caso o competidor: a) saia da trajetória e venha a violar a linha central que separa a pista, e/ou b) atinja dispositivo de cronometragem (sensores, bloco de espelhos refletores), ao longo do percurso, entre a linha de largada até a linha de chegada, sofrerá também: (além das penalidades previstas nos itens 75, 75.1 e 75.2)
  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 pintada adjacente 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 Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026. 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 específico para o Campeonato** em todas as suas provas (etapas), que em **conjunto dos Oficiais da Federação de Automobilismo de São Paulo,** fiscalizam 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(s) sujeito(s) 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, isoladamente ou solidariamente, 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 com a decisão dos Comissários Desportivos.

- **Art.97.1** – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing "de chamada extraordinária", cuja convocação obedecerá às 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 Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026.

- **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 Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026.

- **Art. 100 –** É proibido antes, durante ou após qualquer tomada de tempo oficial ou de treino, e em qualquer área das dependências do São Paulo International Dragway, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer, inclusive, as penalidades previstas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026**.**

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 **Secretaria de Prova**, seguindo as orientações e regras descritas no **Código Desportivo de Automobilismo (Código Desportivo do Automobilismo CDA) 2026.**

- **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, Regras Gerais Spid Cup 2026** e no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026**.

- **Art. 104 –** As penalidades desportivas serão impostas e aplicadas de acordo com o **Regulamento Desportivo,** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026.**

- **Art. 105 –** As penalidades aplicadas através de multas monetárias serão determinadas e impostas de acordo com o **Manual de Regras SPID, Regulamento Desportivo SPID CUP 2026, Regras Gerais SPID CUP 2026** e **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026.**

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

- **Art. 107 – Desclassificações –** 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, 10 de Dezembro de 2025.

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

CAMPEONATO SPID CUP DE ARRANCADA

ADENDO DESPORTIVO 01-2026

Torna-se obrigatório a execução de 1 (um) aquecimento de pneus (burnout), a cada largada nas baterias classificatórias e eliminatórias, para todas categorias, obedecendo o disposto do Artigo 80 do regulamento desportivo vigente.

Este adendo foi homologado pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo, 17 de outubro de 2026.

Paulo Eneas Scaglione	Claudiomar Pavão
Presidente - FASP	Diretor do Departamento de Arrancada FASP