

Publicado em 07-03-2016

<b>ARTIGO</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>
1	DEFINIÇÕES
2	VIATURAS ADMITIDAS
3	VELOCIDADES
4	ITENERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - CARTA DE CONTROLO
5	VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS
6	PARTIDA - FINAL DO RALI
7	CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO
8	PROVAS DE REGULARIDADE (PR)
9	PENALIZAÇÕES
10	SEGURANÇA
11	CLASSIFICAÇÕES - EX-AEQUO
12	RECLAMAÇÕES - APELOS
13	APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECIFICAS
Anexo I	ROAD BOOK TIPO
Anexo II	CARTA DE CONTROLO TIPO

## Art. 1 - DEFINIÇÕES

**1.1 - Rali de Regularidade** - prova disputada em estrada aberta ou parcialmente aberta e eventualmente fechada à circulação, constituída por um itinerário único que compreende um ou mais sectores de regularidade, com velocidades médias impostas, limitadas a 50 Km/h e ligados ou não entre si por percursos de ligação, com quilometragem, locais de partida e chegada, definidos.

**1.1.2 - Rali de Regularidade Sport** - prova disputada em estrada constituída por um itinerário único que compreende um ou mais sectores de regularidade fechados à circulação, com velocidades médias impostas, limitadas a 65 Km/h (com 10% de tolerância) e ligados ou não entre si por percursos de ligação, com quilometragem, locais de partida e chegada, definidos. Tem de se ter em conta o equipamento de segurança definido no Art. 11.2 das PGAK.

**1.1.3 - Rali de Regularidade Histórica** - prova de regularidade onde apenas são admitidos veículos históricos.

Categoria	De	Até
A	-	31 DEZ 1904
B	1 JAN 1905	31 DEZ 1918
C	1 JAN 1919	31 DEZ 1930
D	1 JAN 1931	31 DEZ 1945
E	1 JAN 1946	31 DEZ 1960
F	1 JAN 1961	31 DEZ 1970
G	1 JAN 1971	31 DEZ 1980
H	1 JAN 1981	31 DEZ 1990

**1.1.3.1 - Ano de fabrico ou data do primeiro registo** - na tabela, o ano indicado diz respeito ao ano de fabrico da viatura, ou à data do primeiro registo. No primeiro caso terá de ser o concorrente terá de provar que o ano de fabrico da viatura é diferente da data do primeiro registo.

**1.1.4 - Rali de Regularidade Todo Terreno** - conforme definido no Art. 1.1, mas disputado em pisos de terra.

**1.2 - Prova Especial de Classificação de Regularidade (PECR)** - prova disputada durante o itinerário único do rali, em local previamente definido e bem identificado, onde o único critério para a ordenação das equipas é o cumprimento de uma velocidade média determinada pelo organizador e que nunca poderá exceder os 50 Km/h. A sua tipologia consta do Art. 8 destas prescrições.

O não cumprimento das médias impostas pela organização, terá como consequência a penalização da equipa. Em cada PECR haverá vários pontos de controlo, secretos ou não, para verificação do cumprimento das médias impostas.

**1.3 - Sector de Ligação** - itinerário compreendido entre dois Controlos Horários (CH) sucessivos, entre um CH e o início de uma PR, entre o final de uma PECR e o início de outra, ou entre o final de uma PECR e um CH.

**1.4 - Equipa** - é composta por duas pessoas a bordo de cada viatura. Os dois membros da equipa serão designados como 1º condutor e 2º condutor/navegador.

Obrigatoriamente, o condutor terá que ser detentor de carta de condução e poderá (ou não) ser detentor de uma licença desportiva válida para o ano em curso e para o tipo de prova em questão.

**1.5 - Concorrente** - pessoa física ou jurídica inscrita em uma qualquer prova e obrigatoriamente titular de uma licença válida, emitida pela sua ADN de tutela.

## Art. 2 - VIATURAS ADMITIDAS

**2.1 - Categorias** - excepto nos Ralis de Regularidade Histórica os organizadores devem indicar no seu regulamento particular, quais as categorias em que subdividem as viaturas inscritas.

**2.2 - Subdivisão em classes** - cada organizador pode ainda subdividir as categorias em várias classes.

**2.3 - Extintor** - Recomenda-se fortemente o uso de um extintor a bordo com capacidade mínima de 2 Kg, solidamente fixado e em local acessível aos ocupantes.

**2.4 - Viaturas em conformidade com o Código da Estrada** - obrigatório

**2.5 - Mudança de viatura na mesma ou diferente categoria** - após a publicação da lista de inscritos, é livre dentro da mesma categoria. A mudança para categoria diferente, só poderá ser autorizada pelo CCD, mediante fundamentação comprovável.

**2.6 - Categorias a admitir numa prova** - cada organizador pode decidir quais as categorias a admitir em cada prova e estipular um ano limite para as viaturas admitidas na sua prova.

### **Art. 3 - VELOCIDADES**

**3.1 - Velocidade média** - em qualquer local do percurso da prova, a velocidade média determinada pelo organizador não pode exceder os 50 Km/h, com excepção do definido no Art. 1.1.2 destas prescrições.

**3.1.1 - Excepção para Sectores de Ligação** - desde que incluam percursos em autoestrada, a velocidade média poderá atingir, apenas nesses percursos, os 80 Km/h.

**3.1.2 - Excepcionalidade** - qualquer excepção às disposições acima, terá de ser previamente aprovada pela FPAK.

### **Art. 4 - ITENERÁRIO - CADERNO DE ITINERÁRIO - CARTA DE CONTROLO**

**4.1 - Itinerário e Caderno de Itinerário** - o caderno de itinerário pode ser elaborado em formato A4 ou A5, com espiral à esquerda permitindo uma abertura de 360° e todas as medições tem de ser indicadas, pelo menos, até à dezena de metros, tendo de constar:

**a)** todo o itinerário do rali;

**b)** a localização de todos os CH e de CP;

**c)** a localização do início e fim de todas as PR;

**4.1.1 - Distância entre figuras com informação incompleta** - é permitido em algumas PECR que o caderno de itinerário tenha figuras sem indicação de distância, ou com informação incompleta.

**4.1.2 - Verificação do caderno de itinerário** - aquando da entrega a equipa deve verificar se o mesmo se encontra completo.

**4.2 - Carta de Controlo** - a carta de controlo (cf. Anexo II) destina-se a inscrever os tempos registados nos vários CH e a recolher os vistos nos CP. Constará também a hora de início de cada PR, ou a média para cada sector de ligação e o tempo dado para cumprir determinada distância entre CH. As médias ou tabelas de média de cada PECR podem constar da carta de controlo ou de um documento anexo.

**4.2.1 - Responsabilidade de apresentação da carta de controlo** - os membros da equipa são os únicos responsáveis pelas suas cartas de controlo. A apresentação da carta de controlo nos diferentes controlos e a exatidão das inscrições dos tempos ficarão sob a inteira responsabilidade da equipa.

Compete, portanto, à equipa, apresentar a sua carta de controlo aos comissários na hora que pretende, e verificar que a inscrição do tempo está feita corretamente. Em qualquer caso, a inscrição do tempo, seja manual, seja por aparelhos de impressão, compete apenas ao comissário.

**4.2.2 - Disponibilidade da carta de controlo** - deverá encontrar-se disponível para inspeção em qualquer momento, e mais especificamente, deve ser apresentada por um membro da equipa em todos os postos de controlo, a fim de ser visada e averbados os tempos correspondentes.

**4.2.3 - Rectificações na Carta de Controlo** - caso se detete alguma modificação indevida aos tempos inscritos pelos comissários, na carta de controlo, esta situação será comunicada ao CCD, que poderá aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI, a menos que tenha sido visada pelo comissário de controlo, e em caso de duvida, confirmada por este.

**4.2.4 - Divergência entre as inscrições de tempos** - nas cartas de controlo e em outros documentos oficiais da prova será objeto de um inquérito pelo CCD, que julgarão em última instância.

## **Art. 5 - VERIFICAÇÕES ADMINISTRATIVAS E TÉCNICAS**

**5.1** - O organizador tem de prever um período inicial de verificações administrativas e técnicas, mas em qualquer momento da prova, a equipa poderá ter de:

- comprovar o ano de fabrico da viatura,
- exhibir os respetivos documentos
- apresentá-la a uma verificação.

## **Art. 6 - PARTIDA - FINAL DO RALI**

**6.1 - Partida** - será dada por ordem numérica com um intervalo de 1 minuto entre todas as equipas. O organizador poderá optar por um intervalo de 30 segundos, sempre que haja mais de 40 participantes

**6.1.1 - Partidas subsequentes** - a partida das secções/etapas subsequentes poderá ser dada pela ordem de entrada das equipas, no CH que as antecedeu, ou por ordem de classificação direta ou inversa.

**6.2 - Intensão de retomar a prova** - qualquer equipa que não tenha concluído uma secção/etapa mas pretenda retomar a prova, deve avisar o organizador até 15 minutos antes da hora prevista para que a primeira equipa a reinicie, a não ser que o regulamento particular da prova, o proíba expressamente.

**6.2.1 - Ordem de partida** - poderá ser colocada na sua ordem ou imediatamente após a última equipa que completou a totalidade do percurso e será penalizada, de acordo com regulamento particular de cada prova.

## **Art. 7 - CONTROLOS - SINALIZAÇÃO - PARQUE FECHADO**

**7.1 - Sinalização dos controlos** - todos os controlos, compreendendo os controlos horários e de passagem, zonas de controlo de partida e chegada e reagrupamentos, estarão sinalizados por meio de placas normalizadas e aprovadas pela FIA, sendo a sinalização das zonas de controlo, efetuada pelos três seguintes painéis:

O início da zona de controlo estará sinalizado por uma *placa avisador de fundo amarelo*. A uma distância mínima de 25 metros, a localização do posto de controlo estará indicada por uma placa idêntica *de fundo vermelho*. Deverá ser criada, uma área reservada de no mínimo 5 metros de comprimento, antes e depois do posto de CH, a fim de permitir o bom desenrolar das operações de controlo. O final da zona de controlo, 25 metros mais adiante, estará indicado por uma placa de *fundo bege com três listas negras transversais*.

**7.1.2** - Todas as zonas de controlo, isto é, todas as zonas compreendidas entre a *primeira placa avisadora amarela* e a última *placa final bege com três listas negras transversais*, são consideradas *Parque Fechado* (Art. 18.1.3 das PER) e nenhuma reparação ou assistência pode ser efetuada nestas zonas de controlo.

**7.1.3 - Duração de paragem** - A duração da paragem no espaço assim delimitado, não deverá exceder o tempo necessário às operações de controlo.

**7.1.4** - A hora ideal de controlo é da exclusiva responsabilidade das equipas, que podem consultar o relógio oficial no posto de controlo, sendo que os comissários não poderão fornecer qualquer indicação sobre a hora a que estes deverão controlar.

**7.1.5 - Início e encerramento de funcionamentos dos postos de controlo** - 15 minutos antes da hora de passagem da primeira equipa e salvo decisão em contrário do diretor da prova, encerrarão 15 minutos após a hora ideal do último concorrente.

**7.1.6** - As equipas são obrigadas a seguir as instruções do comissário encarregado de qualquer posto de controlo, pelo que qualquer desrespeito, será comunicado ao CCD, que poderão aplicar uma das penalidades previstas nos Art. 12.2 e 12.3 do CDI.

### **7.2 - Controlos Horários de Chegada (CHC) / Horários (CH)**

**7.2.1 - Início da zona** - é indicado pelo desenho de um *relógio numa placa de fundo amarelo*.

**7.2.2 - Local do posto de controlo** - é indicado pelo desenho de um *relógio numa placa de fundo vermelho*, 25 metros após a *placa de início de zona*.

- 7.2.3 - Fim de zona** - Em qualquer dos casos, é indicado por uma *placa com três barras transversais sobre fundo bege*, após 25 metros do posto de controlo.
- 7.2.4** - Nos CH, os comissários inscreverão, nas cartas de controlo a hora, minuto e segundo de apresentação, visando-a de seguida.
- 7.3 - Controlos de Passagem (CP)** - aplicam-se os Art. 7.2.1, 7.2.2 e 7.2.3 sendo que o símbolo das placa, é um *carimbo em vez do relógio*.
- 7.3.1** - nos CP, os controladores deverão simplesmente visar e/ou assinar a carta de controlo, assim que a mesma lhes for apresentada pelas equipas, sem mencionar a respetiva hora de passagem.
- 7.3.2** - Nos CP, e de modo a abreviar o tempo de paragem da equipa, a assinatura da carta pode ser substituída por um comissário que constará a paragem, no local assinalado para o controlo (placa com carimbo em fundo vermelho) e de seguida dará, de forma clara, ordem de arranque do local de controlo. Sugere-se a utilização de raquetes com indicação de STOP num dos lados e no outro GO, há semelhança do que ocorre nas paragens de box em algumas competições. Este tipo de procedimento deve estar anotado na carta de controlo.
- 7.4 - Procedimentos de Controlo** - este procedimento começa no momento em que os veículos ultrapassam o painel de entrada na zona de controlo horário.
- 7.4.1 - Interdições entre o início da zona de controlo e o posto** - entre a painel de início de zona e o posto de controlo, é proibido às equipas inverter o sentido de marcha, parar a sua viatura ou utilizar uma velocidade anormalmente lenta. É igualmente interdito reentrar numa zona de controlo.
- 7.4.2 - Condição para inscrição do tempo** - não poderá efetuar-se sem que os dois membros da equipa e a viatura se encontrem junto do posto de controlo. Salva-se, no entanto, a necessidade de se efetuar uma neutralização nessa zona de controlo.
- 7.4.2.1 - Definição de hora de controlar** - corresponde ao momento exato em que um dos membros da equipa, entregue a carta de controlo ao comissário, o qual inscreverá, seja manualmente, seja através de relógio com impressora, a hora e minuto de apresentação na carta de controlo.
- 7.4.3 - Calculo para obtenção da hora ideal de controlo** - obtém-se adicionando o tempo concedido para percorrer o sector de ligação, à hora de partida desse sector. O tempo será sempre expresso em horas e minutos e se for o caso também em segundos.
- 7.4.4 - Penalizações por avanço e atraso** - são descritas no regulamento particular.
- 7.4.5 - Neutralização de uma equipa num controlo** - por simples decisão do director da prova, uma equipa que tenha penalizado por avanço num controle, poderá ser neutralizada o tempo considerado necessário, para sair do controle à sua hora ideal, original.
- 7.4.6 - Inobservância aos procedimentos de controlo** - toda a inobservância apontada a uma equipa, em relação às normas respeitantes aos procedimentos de controlo (especialmente o facto de entrar na zona de controlo mais de um minuto, antes do decurso da sua hora efetiva de apresentação), deverá ser mencionada pelo chefe do posto, em relatório escrito que será imediatamente transmitido pelo diretor da prova ao CCD, que pronunciarão a sanção conveniente.
- 7.5 - Sinalização das Provas de Regularidade (PR)** - o início e o final das PEGR estarão assinalados nos correspondentes locais, por sinalética que o regulamento particular terá de especificar e conforme a descrição no Art. 8.
- 7.6 - Parque Fechado** - o organizador pode optar por ter parques fechados durante o seu evento. Nesse caso, serão adotadas as disposições do Art. 22 das PER, complementadas com regulamentação específica para acesso às viaturas, para assistência às mesmas.

## **Art. 8 - PROVAS ESPECIAIS DE CLASSIFICAÇÃO DE REGULARIDADE (PEGR)**

- 8.1 - Disposições gerais** - as PR, disputam-se de acordo com a definição no Art. 1.2. Nos sectores onde disputam PR, os organizadores instalarão controlos, que podem ser secretos, para a verificação de velocidade. Estes controlos destinam-se a recolher a hora de passagem da equipa e compará-la com a sua hora ideal de passagem em cada ponto. O regulamento particular da prova estabelecerá quais as penalizações, a atribuir às diferenças entre a hora de passagem efetiva, e a hora ideal de passagem.
- Nos controlos secretos instalados nas PEGR, os relógios estarão aferidos pelo relógio padrão existente à partida das respetivas etapas/secções.

Todos os controlos funcionarão tomando-se por base a *hora ideal* de passagem de cada concorrente em cada um deles, independentemente de qualquer atraso ou avanço, nos controlos secretos anteriores. Excetuam-se os casos das provas descritas no Art. 8.4.

Durante as PEGR, os concorrentes não devem parar, exceto em casos de força maior, ou onde a especificidade da prova o permita, ou mesmo o obrigue. Cabe neste caso ao CCD avaliar a situação com vista a aplicação ou não das sanções regulamentares.

## **8.2 - Tipos de Provas de Regularidade**

**8.2.1 - Prova de Regularidade Absoluta (PRA)** - a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, a equipa tem como referência, a distância padrão, fornecida pela organização, e as indicações do caderno de itinerário. O organizador instalará vários pontos de controlo, em qualquer ponto do sector.

**8.2.2 - Prova de Regularidade Hectométrica (PRH)** - a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. A equipa tem como referência, as marcações hectométricas da estrada. Neste tipo de prova, não deverá ter em conta a distância padrão. O organizador instalará vários pontos de controlo mas sempre em marcos hectométricos do sector.

**8.2.3 - Prova de Regularidade por Figuras (PRF)** - a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, obedecendo às médias ou tabelas fornecidas pelo organizador. Neste tipo de prova, a equipa tem como referência, as figuras do caderno de itinerário. O organizador instalará vários pontos de controlo, mas sempre em figuras do caderno de itinerário.

**8.2.4 - Prova de Regularidade por Sectores (PRS)** - a equipa tem de percorrer um sector de regularidade, que está dividido em vários subsectores. O tempo despendido para percorrer um dos subsectores será tido como referência para estabelecer o tempo ideal para percorrer os outros subsectores. Os subsectores poderão ou não ser consecutivos, mas o seu início e final terão sempre de ser assinalados com sinalética descrita no regulamento particular da prova.

**8.2.5 - Controlos Horários Sem Paragem (CHSP)** - estes controlos podem ser colocados em qualquer parte do percurso de estrada ou preferencialmente devem fazer parte de um sector de regularidade.

O organizador terá de informar a equipa, no caderno de itinerário ou carta de controlo, em que local está localizado cada CHSP e qual a sua hora ideal de passagem. Os CHSP devem estar assinados com a colocação de uma placa vermelha normalizada para CH com as letras SP (sem paragem). Como o nome indica a passagem nestas placas deve ser lançada.

**8.3 - Tipo de Provas numa mesma PEGR** - desde que devidamente descrito, os organizadores podem ter numa PR, mais do que um tipo, dos acima descritos.

**8.4 - Cronometragem dos vários postos das PEGR** - poderá ser feita através de relógios com impressora ou outros métodos eletrónicos e de localização. Quando efetuada manualmente por um controlador este deverá tomar o tempo quando a roda anterior da viatura (vertical baixada pelo cubo) passar pelo ponto de controlo. No caso de se utilizar qualquer outro sistema será considerado, para tomada de tempo, o local da viatura onde estiver instalado o equipamento eletrónico.

## **8.5 - Menções nas Classificações oficiais**

- a) local exato (localização ou medição utilizada pelo organizador) dos postos de controlo.
- b) pontuação atribuída.

## **Art. 9 - PENALIZAÇÕES**

**9.1 - Penalizações** - todas as penalizações serão descritas no regulamento particular da prova.

## **Art. 10 - SEGURANÇA**

**10.1 - Viaturas de abertura e fecho** - o organizador deve dispor de uma viatura de abertura, denominado de **carro 0** e outra de fecho, que farão a totalidade do percurso.



**10.2 - Número telefónico de emergência** - tem constar no regulamento da prova e ser divulgado por outras formas.

**10.3 - Meios de socorro** - o organizador deve também assegurar a presença de quaisquer outros meios de socorro que ache adequados.

#### **Art. 11 - CLASSIFICAÇÕES - EX-AEQUO**

**11.1** - No final do rali as equipas serão ordenadas tendo em conta o somatório das penalizações em cada PECR e CH sendo declarada vencedora a equipa menos penalizada.

**11.2** - Para que uma equipa conste da classificação final deverá ter controlado no CHC do final da prova. Se devidamente regulamentado e de modo a facilitar o procedimento de chegada, para efeitos de classificação, o ultimo CHC pode ser substituído pelo último controlo secreto, da última PECR da prova.

**11.3** - Para resolver eventuais empates no final, o regulamento particular de cada prova deverá descrever com clareza os critérios de desempate.

#### **Art. 12 - RECLAMAÇÕES - APELOS**

**12.1** - Tendo em atenção a especificidade das PR, o direito de reclamação consignado no CDI, será restringido da seguinte forma:

**a)** o direito de reclamação pertence exclusivamente aos concorrentes;

**b)** um concorrente que deseje apresentar uma reclamação contra mais do que um concorrente, deve apresentar tantas reclamações, quantos os concorrentes implicados. Uma reclamação apresentada contra mais do que um concorrente não será aceite.

**c)** qualquer reclamação apresentada por um concorrente será transmitida ao CCD para análise e decisão.

**d)** toda a reclamação deve ser apresentada por escrito e acompanhada de uma caução no valor de 500 €. Se a reclamação for julgada parcialmente fundada, a caução poderá ser parcialmente restituída. No caso de ser inteiramente fundada, a caução será restituída na totalidade. Se uma reclamação for julgada como não fundada, ou se for retirada após ter sido apresentada, a caução será retida integralmente.

**e)** além disso, se for reconhecido que o autor da reclamação agiu de má-fé, a FPAK poderá aplicar-lhe uma das penalidades previstas no CDI.

**f)** as reclamações contra inscrições de concorrentes ou condutores, devem ser apresentadas o mais tardar até uma hora depois do encerramento do controle de verificação técnica inicial das viaturas.

**g)** as reclamações contra a composição das listas de participantes ou contra a correta definição da *categoria* ou *classe* em que uma viatura se encontrar qualificada para participar, devem ser apresentadas o mais tardar até 30 minutos após a hora da respetiva afixação.

**h)** as reclamações contra uma decisão tomada por um Comissário Técnico devem ser apresentadas imediatamente após as decisões, pelo concorrente interessado.

**i)** as reclamações contra um erro ou irregularidade cometida no decurso de uma competição ou contra a classificação estabelecida no final da competição, devem ser apresentadas, salvo impossibilidade material admitida pelo CCD, o mais tardar até 30 minutos após a afixação da classificação final provisória.

**j)** é inaceitável qualquer reclamação contra as decisões tomadas pelos juizes de facto no exercício das suas funções.

#### **13 - APLICAÇÃO E INTERPRETAÇÃO DAS PRESENTES PRESCRIÇÕES ESPECIFICAS**




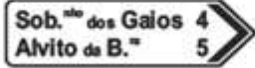

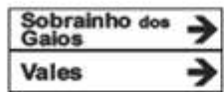




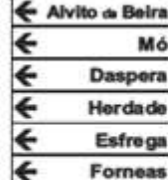
**13.1** - Em caso de diferendo relativo à interpretação das presentes prescrições, apenas a direção da FPAK está qualificada para tomar uma decisão.

**13.2** - Eventuais alterações ou aditamentos às presentes Prescrições Específicas poderão ser efetuadas a qualquer momento pela FPAK, no formato definido pelo Art. 2.4 das PGAK.

# Anexo I

## Caderno de Itinerário tipo

*(de utilização obrigatória nas provas do CNRRH e facultativa nas restantes provas)*

Nome da prova	Start	TROFA	Course	Page
	Destino	VILA NOVA	Percurso	Página
	1ª SECÇÃO		85,66 <small>(Km)</small>	12
Total Distance Distância Total	Direction Direcção		Information Informação	
0,00	<b>64</b>			
1,51	<b>65</b>		  Sai EN233	
1,69	<b>66</b>			
3,27	<b>67</b>			
3,52	<b>68</b>			
3,82	<b>69</b>			



# Anexo II

## Carta de Controlo Tipo

*(de utilização obrigatória nas provas do CNRRH e facultativa nas restantes provas)*

<b>Nome do organizador e da prova</b>				Nº
				<b>CARTA DE CONTROLO</b>
<b>2ª Secção - Trofa - Vila Nova</b>				Organização
Localização	Tipo	Distância ao CH	Tempo	Hora Controlada
<b>TROFA (auto partida)</b>	<b>CHP</b>	<b>0,00</b>	<b>0:00:00</b>	
<b>PR 5 - Prova de Regularidade à Figura (PRF)</b>				
Hora de Início após CHP (h:mm:ss) ● →		<b>0:02:00</b>		
Média - Ver tabela publicada no Road Book				
<b>PR 6 - Prova de Regularidade Absoluta (PRA)</b>				
Hora de Início após CHP (h:mm:ss) ● →		<b>0:18:00</b>		
Média - Ver tabela publicada no Road Book				
<b>PR 7 - Prova de Regularidade Absoluta (PRA)</b>				
Hora de Início após CHP (h:mm:ss) ● →		<b>0:51:00</b>		
Média - Ver tabela publicada no Road Book				
<b>PR 8 - Prova de Regularidade Absoluta (PRA)</b>				
Hora de Início após CHP (h:mm:ss) ● →		<b>1:14:00</b>		
Média - Ver tabela publicada no Road Book				
<b>PR 9 - Prova de Regularidade em Estrada (PRE)</b>				
Hora de Início após CHP (h:mm:ss) ● →		<b>1:20:30</b>		
Média - Ver tabela publicada no Road Book				
<b>PR 10 - Prova de Regularidade Absoluta (PRA)</b>				
Hora de Início após CHP (h:mm:ss) ● →		<b>1:33:00</b>		
Média - Ver tabela publicada no Road Book				
<b>VILA NOVA</b>	<b>CHC</b>	<b>77,37</b>	<b>1:45:00</b>	

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado

**ACTUALIZAÇÕES**
