

Piste 1/10^{ème} PRO10 Stock

1. CHAMPIONNATS

Epreuves organisées :

- Championnat de Ligue **PRO10 Stock**

1.1. CHAMPIONNAT DE LIGUE

- Il a lieu sur un seul jour de janvier à octobre inclus.
- Championnat Open uniquement sur le territoire d'une Ligue avec ouverture des frontières des autres Ligues.
- Licences Ligue & Nationale
- Droits d'inscriptions : Cf : RG §3.

1.2. ELECTRO CUP

- Elle regroupe les pilotes « P8 4x4 Electrique Libre et Stock », « P8 4x4 Electrique classique », « PRO10 Stock » sur un même circuit.
- Pour chaque catégorie, le règlement appliqué sera identique à celui du Championnat de Ligue de la catégorie. Elle se déroule sur 2 jours.

2. VOITURES

2.1. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- Les 2 roues motrices doivent être sur un seul axe arrière unique.
- Le train arrière est porté par une platine unique.
- Transmission à cardan interdit.
- Transmission directe moteur-axe arrière (pas de courroies).
- Suspensions indépendantes uniquement à l'avant.
- Un parechoc en matière mousse ou en plastique souple est obligatoire.

2.2. LA CARROSSERIE

- La carrosserie doit être en matériau souple.
- Gurney flap autorisé.
- Interdit aux carrosseries 235mm type Lola 09, Blitz P908, MJM C235, Team C 420 235mm. (Voir liste carrosseries autorisées)

2.3. LES MOTEURS

- Moteur imposé : Hobbywing Justock 10.5T G2.1 FTM.s.

2.4. LES DIMENSIONS

- Voie avant : 227mm maximum
- Voie arrière : 235mm maximum
- Porte à faux avant/arrière : 110 mm maximum
- Poids mini : 1025 grs (prêt à rouler).

2.5. LES PNEUS

- Pneus mousse.
- Largeur Avant: 28mm maximum
- Largeur Arrière: 50mm maximum
- Diamètre, dureté, nb de trains par course libres.

2.6. LES ACCUMULATEURS

Seuls les accus 2S de type coqués (Hard Case) sont autorisés. L'installation doit être conforme au règlement pendant toute la durée de la compétition. Pour des raisons de sécurité, les packs, dont la sortie s'effectue par fils, devront avoir une section suffisante pour supporter les courants forts.

La couleur de la gaine devra de préférence rendre l'identification aisée des pôles + et - (rouge et noire par exemple). Le connecteur devra être détrompé avec des contacts de qualité or ou argent. Dans tous les cas, les liaisons entre accus et variateur devront être amovibles (pas de packs soudés en direct sans connectique). Il devra toujours être possible de débrancher rapidement l'accu en cas de problème.

La charge des accus devra impérativement être effectuée dans un sac de charge LiPo fermé (LIPO Sac).

Le voltage maxi en fin de charge ne devra jamais dépasser : **Accu LiPo : 4,20 Volts par cellule (soit 8,40 Volts pour un 2S).**

Il sera mesuré au départ de chaque qualification ou finale par les organisateurs et interdit de départ.

Si le voltage est supérieur à la limite autorisée, le pilote ne pourra pas prendre le départ d'une qualification ou d'une finale. **Il devra décharger ses accus jusqu'à ce que le voltage soit inférieur ou égal à 8,40V pour prendre le départ.**

2.7. L'ELECTRONIQUE DE BORD

- Variateur libre réglé impérativement en mode Blinky, Rollout libre.
- Boîtier de programmation inboard interdit en course.

2.8. LA RADIO-COMMANDE

L'électronique embarquée à bord de la voiture, ne peut être contrôlée que par le pilote au moyen de son émetteur 2 fonctions : direction et marche avant/frein. Marche arrière interdite.

3. DEROULEMENT DES COURSES

3.1. LES INSCRIPTIONS

Les inscriptions se font sur le site de la FFVRC dans l'onglet « Inscription aux courses ». Elle peut encore se faire par papier en adressant un courrier accompagné d'un chèque au Club organisateur suivant les règles en vigueur Cf : RG 3.

3.2. LES CONTROLES

- Un contrôle de tension max. peut être effectué avant le départ de la manche.
- Un contrôle de poids minimum peut être effectué avant le départ.

3.3. LES QUALIFICATIONS

Qualifications :

- 3 manches de qualification en départ lancé
- La durée est de 6 minutes classement temps+ours.
- Classement final sur la meilleure manche.

3.4. LES FINALES

A l'issue des qualifications, les pilotes sont affectés dans les finales A, B, C... X composées de 10 (ou 12) pilotes selon le classement tours + temps des qualifications. Le nombre de pilotes par finale sera défini le matin au briefing par l'organisateur.

Finales :

- 4 manches de finale minimum d'une durée de 6 minutes.
- Nombre de manche comptées M-1 (M =nombre de manches courues)
- Sur proposition de l'organisateur, le nombre de manches de finale pourra être modifié et sera à définir dès le briefing du matin.
- Le classement s'effectue aux points.

Les départs des finales s'effectueront, après un passage sur la boucle de comptage pour vérifier le bon fonctionnement des transpondeurs et du chronométrage.

Départ en grille épi conformément au RG 4.17 du règlement général, la distance minimum entre les voitures est de 3 mètres conformément au RG 4.17.

Le classement final est fait par addition des points correspondant aux places des 3 meilleures manches de finale sur 4.

Les points seront calculés de la manière suivante :

- Place de 1^{er} : 1 point,
- Place de 2^{ème} : 2 points,
- Place de 3^{ème} : 3 points, etc...
- Place de 9^{ème} : 9 points,
- Place de 10^{ème} : 10 points.,
- Place de 11^{ème} : 11 points (le cas échéant),
- Place de 12^{ème} : 12 points (le cas échéant).

Piste 1/10^{ème} PRO10 Stock

Le vainqueur sera le concurrent qui totalise le moins de points. En cas d'égalité de points, le concurrent ayant obtenu la meilleure place dans les deux retenues l'emporte. Si l'égalité demeure le meilleur résultat en tours et temps de la meilleure place l'emporte dans les 2 manches comptées. En cas de nouvelle égalité, le meilleur résultat tours et temps de la seconde place parmi les deux retenues l'emporte.

Si une seule manche de finale a été courue, le classement général de la course est établi sur les résultats de la manche.

Si aucune manche de finale n'a pu être courue, le classement général de la course est établi sur le résultat des qualifications.

Comme en qualification, les voitures qui ne franchissent pas la ligne d'arrivée après le temps de course programmé seront classées en fonction du nombre de tours effectués et seront créditées du temps réel. Les concurrents qui ne courent pas leur manche de finale se verront attribuer un nombre de points égal au nombre de pilotes prévus dans leur finale.

Si une seule manche de finale a été courue, le classement général de la course est établi sur les résultats de la manche.

Si aucune manche de finale n'a pu être courue, le classement général de la course est établi sur le résultat des qualifications.

Dans ce cas, quels que soient les résultats, le dernier de la finale A ou précédente est toujours classé avant le premier de la finale B ou suivante.

Les éventuels ex-aequo sont départagés par la meilleure performance du pilote en qualification (tours + temps).

Si l'égalité persiste, les pilotes sont départagés par la 2^{ème} meilleure performance en qualification (tours + temps). En finale idem

3.5. CLASSEMENTS

Le classement général des Championnats est établi suivant les règles du RG 5.

Pour le championnat de Ligue Open, Cf : RG 5 du règlement général, « tableau des manches retenues pour le classement final ».

4. CARROSSERIES AUTORISEES

Protoform :

Vulcan 235mm
Swift 235mm
P905B 235mm
Sophia 200 mm
Gianna 200mm
Mulsanne LMP 200mm

Forfaster :

Viola 235mm
Sophia GT 200mm

Montech :

Mf10 200mm
M10 200mm

Team saxo :

TS02070 235mm
TS02064 200mm

Fenix Racing :

R9 235mm
R10 235mm
R14 235mm

SLB :

Porsche 962 235mm

Delta plastic :

Porsche 962 235mm

Andy's :

Sauber Mercedes C291 235mm

Associated :

Nissan p35 235mm
Toyota GTP 235mm

Carson/Colt :

Porsche 962 200mm

Pole Position 78221 200mm