

PERATURAN INDONESIA DIGITAL MOTORSPORT CHAMPIONSHIP (KEJURNAS)

PERATURAN UMUM

1. Semua peserta diharuskan memiliki koneksi internet yang stabil. Hal ini dapat dilihat dari ping ke server yang tidak boleh melebihi angka 200ms. Jika ada peserta dengan ping diatas 200ms, akan diberitahu untuk memperbaiki pingnya. Jika tidak bisa maka peserta akan diminta dengan hormat untuk keluar dari server untuk kebaikan peserta lainnya dan berjalannya perlombaan dengan aman.
2. Sangat dianjurkan untuk menggunakan koneksi kabel ethernet. Karena koneksi nirkabel seperti WIFI dan seluler (3G, HSDPA, bahkan 4G LTE) dapat memperbesar terjadinya lag, jitter, dan ping yang tinggi.
3. Semua peserta wajib menggunakan nama asli yang digunakan ketika pendaftaran.
4. Semua peserta bertanggung jawab untuk mengikuti semua peraturan yang ada di dokumen ini karena partisipasi menyiratkan pengetahuan dan persetujuan akan peraturan yang ditetapkan.
5. Penyelenggara memiliki hak untuk sewaktu-waktu melakukan pembaruan peraturan. Seluruh peserta akan diberitahu secepatnya jika hal tersebut terjadi.

FORMAT KEJUARAAN

Kejuaraan terdiri dari 6 (enam) ronde dengan hanya 5 ronde terbaik yang dihitung.

Jika terdapat hasil seri, pembalap dengan jumlah finish pertama terbanyak akan ditunjuk sebagai pemenang. Jika masih sama, maka akan dihitung berdasarkan jumlah finish kedua dan seterusnya.

Jadwal kejuaraan adalah sebagai berikut:

1. Silverstone GP Circuit
2. Circuit Zandvoort

3. Sepang International Circuit
4. Suzuka Circuit
5. Atlanta Motorsports Park
6. Autódromo José Carlos Pace - Interlagos

Tyre Wear: 1x. Fuel Rate: 1x. Damage: 100%. Standing Start.

Live stewarding akan digunakan dalam kejuaraan ini.

KENDARAAN

Kejuaraan ini akan menggunakan 2 (dua) jenis kendaraan:

1. Nissan GTR GT1 (Open Setup) untuk kelas Seeded A
2. Nissan 370Z GT4 (Closed Setup) untuk kelas Seeded B & Non-Seeded

Setiap kelas berjalan terpisah.

Pembagian kelas pembalap akan mengacu pada bagian Appendix. Nama peserta yang tidak ada dalam Appendix otomatis masuk kedalam kelas Non-Seeded. Peserta asing otomatis akan dikelompokkan dalam kelas Seeded A (**PENDING APPROVAL**).

FORMAT BALAPAN

- 60 menit sesi latihan resmi.
- 10 menit sesi kualifikasi.
- 30 menit sesi balapan.

Sesi kualifikasi akan digunakan untuk menentukan posisi start dengan mengambil waktu tercepat dari tiap peserta. Kami akan memberlakukan **aturan 107%** untuk menjamin keselamatan peserta lainnya. Pembalap yang tidak lolos aturan 107% saat sesi kualifikasi akan bergantung pada keputusan penyelenggara apakah dapat mengikuti balapan atau tidak. Tentunya hal ini dapat dihindari dengan latihan yang cukup sebelum hari balapan.

PROSEDUR START

Kami memberlakukan **standing start procedure**. Gagal memahami dan melakukan prosedur start dan/atau menyebabkan insiden saat start akan ditindak dengan tegas dengan pemberian hukuman hingga diskualifikasi.

FORMAT POIN

Poin hanya akan diberikan pada peserta yang **finish dan melewati 75% jarak total balapan**:

Posisi	Poin	Posisi	Poin	Posisi	Poin
1	50	11	23	21	13
2	45	12	22	22	12
3	41	13	21	23	11
4	38	14	20	24	10
5	35	15	19	25	9
6	32	16	18	26	8
7	30	17	17	27	7
8	28	18	16	28	6
9	26	19	15	29	5
10	24	20	14	30	4

Tambahan 2 poin bagi peserta yang berhasil mencetak **fastest lap dan finis pada posisi 10 besar**. Jika pencetak fastest lap dicetak oleh peserta yang finis di luar 10 besar, maka poin tambahan tidak diberikan.

Dalam hal bendera merah (balapan dihentikan) karena masalah teknis dan force majeure lainnya, poin akan diberikan sesuai dengan aturan berikut:

- Jika balapan dihentikan setelah 75% dari panjang balapan, maka poin penuh akan diberikan.
- Jika perlombaan dihentikan antara 50% hingga 75% dari panjang balapan, maka setengah poin akan diberikan (poin tambahan juga dibagi dua).
- Jika suatu balapan dihentikan sebelum 50% dari panjang balapan, maka tidak ada poin yang akan diberikan (poin tambahan juga tidak diberikan).

BALLAST

Ballast diberikan berdasarkan posisi kejuaraan di setiap kelas dengan bobot berikut. Posisi kejuaraan diurutkan berdasarkan jumlah finish pertama di tempat dalam hal poin yang sama antara pembalap. Jika ini gagal menghasilkan hasil, maka itu akan diurutkan berdasarkan jumlah tertinggi dari posisi finis kedua dan seterusnya.

Weight Ballast for Seeded A Class:

1st: 60kg, 2nd: 50kg 3rd: 42kg, 4th: 36kg, 5th: 31kg,
6th: 26kg, 7th: 21kg, 8th: 16kg, 9th: 12kg, 10th: 8kg

Weight Ballast for Seeded B and Non-Seeded Class:

1st: 40kg, 2nd: 33kg 3rd: 28kg, 4th: 24kg, 5th: 20kg,
6th: 17kg, 7th: 14kg, 8th: 11kg, 9th: 8kg, 10th: 5kg

Ballast akan diaplikasikan mulai dari ronde kedua dan berlaku pada seluruh sesi balapan (practice, kualifikasi, dan balapan) pada tiap ronde.

Pada **ronde kedua sebelum terakhir ballast akan dikurangi setengahnya** dan pada **ronde terakhir tidak akan ada ballast bagi peserta yang mengikuti seluruh ronde kejuaraan.**

Peserta yang **tidak mengikuti satu ronde akan mendapatkan Ballast penuh di ronde kedua terakhir dan Ballast setengahnya di babak final.** Peserta yang ketinggalan dua ronde atau lebih akan memiliki Ballast penuh seperti biasa.

PRIZE

To be announced.

PENGAJUAN LIVERY MOBIL

Livery kendaraan khusus diizinkan. **Setiap peserta hanya dapat mengirimkan satu contoh livery untuk seluruh musim.** Silakan kirim livery peserta dalam format PSD ke simracer.id@gmail.com.

Ikuti pedoman livery berikut, kegagalan untuk mematuhi pedoman berikut akan menyebabkan kiriman livery peserta ditolak.

Pedoman livery:

- Tidak boleh menutup bagian yang wajib seperti sponsor.
- Tidak ada kampanye politik
- Tidak ada konten dewasa seperti: ketelanjangan, gambar seksualitas terang-terangan / berlebihan, atau gambar sugestif seksual.
- Tidak ada citra kekerasan.
- Tidak ada konten yang memfitnah, memfitnah, memfitnah, atau melanggar hukum
- Tidak ada pidato kebencian atau diskriminasi

KODE PERILAKU DI LINTASAN

1. Semua peraturan bendera terutama bendera kuning dan bendera biru harus dipatuhi setiap saat. peserta harus mematuhi sistem marshalling otomatis pada platform perangkat lunak balap yang digunakan. Lihat APPENDIX B untuk arti dari setiap bendera.
2. Hormati batas trek. peserta harus menjaga **minimal 2 roda DI DALAM trek** yang berdekatan dengan garis putih solid di trek balap setiap saat. **Lihat APPENDIX C untuk visualisasi.**
3. Dilarang chatting melalui fitur chatting in-game selama Kualifikasi dan Sesi Balap.
4. Tidak ada tabrakan yang disengaja sampai melewati bendera finish.
5. Driver yang muncul dari pit atau berada pada outlap di sesi kualifikasi harus memperhatikan peserta lain yang sedang melakukan hotlap dan tidak menghalangi mereka. peserta yang sedang melakukan hotlap dapat menggunakan lampu untuk memperingatkan mobil yang lebih lambat dalam sesi kualifikasi.
6. Dilarang memblokir trek atau berhenti di tempat berbahaya. Jika sebuah mobil terlibat dalam suatu insiden dan tidak dapat dengan aman memulihkan diri dari jalur balap atau kembali ke lintasan dengan aman dalam waktu 30 detik, maka peserta diharapkan untuk berhenti dan DNF.
7. Setiap peserta bertanggung jawab untuk mengemudi dengan bersih apapun situasinya. Jika peserta tidak dapat tetap berada di trek (apakah melalui kerusakan mobil, komputer, koneksi, atau masalah pengontrol) maka peserta adalah bahaya keselamatan dan harus memarkir mobil peserta dan tekan tombol ESC.
8. Jaga sportifitas. Perlakukan orang lain dengan sportif dan akui kesalahan. Mohonlah maaf atas insiden yang peserta sebabkan. Tindakan tidak sportif akan ditindak tegas dengan hukuman hingga diskualifikasi.
9. Kecurangan dalam bentuk apa pun tidak akan ditoleransi.

KETRAMPILAN BALAP

Lihat juga Lampiran D untuk mendapatkan visualisasi yang tepat

1. **Berhati-hatilah pada saat tikungan pertama di lap pertama.** Saling menyusul diperbolehkan tetapi harus dilakukan dengan hati-hati dan penuh pertimbangan.
2. Ketika mencoba untuk mempertahankan posisi, **peserta hanya dapat bergerak sekali** untuk mempertahankan posisi peserta ketika mendekati tikungan. **Double swerve tidak dibenarkan.**
3. Saat menyusul dari dalam peserta harus sejajar setidaknya sejauh setengah mobil yang akan peserta overtake sebelum peserta memasuki zona pengereman, jika tidak harus mundur.
4. Jika peserta mencoba untuk menyalip dari sisi luar di tikungan, peserta harus setidaknya sejajar dengan mobil yang akan disalip, jika tidak peserta tidak berhak berada di sana dan peserta harus mundur dan memberikan *racing line* kembali.
5. Jika peserta diperlihatkan bendera biru, peserta harus memberikan posisi pada kendaraan di belakang dengan cara yang aman. peserta memiliki kesempatan 3 tikungan untuk memberikan posisi sebelum terkena hukuman.
6. Saat memasuki kembali trek dari pit lane atau rejoin ke dalam trek itu adalah tanggung jawab peserta untuk menghindari mobil lain.
7. Kami dapat memberikan toleransi terhadap beberapa kontak yang dapat terjadi dalam kompetisi tetapi kontak yang disengaja untuk mengambil posisi tidak dapat diterima dan akan dikenakan sanksi. peserta yang merugikan melalui kontak terhadap lawan memiliki peluang yang jauh lebih baik untuk menghindari penalti jika mereka menunggu mobil tersebut mengambil kembali posisinya.

PELAPORAN INSIDEN

Pelaporan insiden dapat dikirimkan jika ada aturan pada dokumen ini yang tidak dipatuhi. Laporan dapat dikirimkan melalui email ke simracer.id@gmail.com dalam kurun waktu 24 jam semenjak balapan berakhir.

Peserta yang mengirimkan laporan wajib mencantumkan informasi berikut:

1. Ronde, putaran, dan tikungan

2. Kelas
3. Peserta yang terlibat
4. Aturan yang dilanggar
5. Bukti (disarankan dalam bentuk video)

Biaya untuk pelaporan insiden adalah Rp200.000 (dua ratus ribu rupiah) dan biaya ini tidak akan dikembalikan.

HUKUMAN

Hukuman dapat diterima baik itu ketika balapan dari sistem dan steward maupun setelah balapan berakhir melalui pelaporan insiden. Hukuman yang didapatkan dari pelaporan insiden akan diterima pada ronde berikutnya, kecuali untuk insiden yang terjadi pada ronde terakhir, akan dikonversi menjadi penambahan waktu. Berikut ini adalah jenis-jenis insiden yang dapat mendatangkan hukuman:

1. Aggressive Driving (AD) – dinilai ketika peserta menampilkan perilaku mengemudi yang terlalu agresif.
2. Avoidable Contact (AC) – dinilai ketika peserta melakukan kontak dengan peserta lain dalam kondisi yang dipercaya dapat dihindari.
3. Blocking (BL) – dinilai ketika peserta mengubah lajur lebih dari satu kali ketika bereaksi terhadap peserta lain yang hendak menyusul.
4. Chatting (CH) – dinilai ketika peserta melakukan chatting pada sesi kualifikasi dan/atau race.
5. Failure to Lock Brakes (FLB) – dinilai ketika peserta terlibat dalam suatu insiden dan gagal mengunci rem sehingga bergerak tidak karuan di dalam lintasan yang membahayakan peserta lain.
6. Ignoring Blue Flag (IBF) – dinilai ketika peserta yang tertinggal tidak memberikan jalan dalam tiga tikungan setelah bendera biru dikibarkan kepada peserta yang memimpin dalam jumlah putaran.
7. Ignoring Yellow Flag (IYF) – dinilai saat peserta tidak melambat dengan cukup untuk zona Bendera Kuning.
8. Passing Under Yellow (PUY) – dinilai saat peserta melakukan *overtake* saat bendera kuning ditampilkan.
9. Pit Lane Violation (PLV) – dinilai saat peserta melebihi batas kecepatan pit lane, masuk atau keluar pit lane secara tidak aman, atau melanggar garis masuk dan/atau keluar pit lane.
10. Track Cutting (TC) – dinilai saat peserta menempatkan lebih dari 2 roda di luar trek selain dari ketika terlibat dalam kecelakaan, kesalahan atau penghindaran kecelakaan, atau mendapatkan keunggulan baik secara waktu atau berdasarkan posisi.

11. Unsafe Re-join (UR) – dinilai saat peserta gagal masuk kembali ke dalam lintasan dengan cara yang aman
12. Unsportsmanlike (US) – dinilai saat peserta berperilaku dengan cara yang dianggap tidak sportif oleh Stewards Committee.

Setiap insiden berdasarkan dampaknya akan jatuh ke dalam 4 kategori:

1. Racing incident – Insiden balap yang wajar, tidak ada hukuman yang diberikan..
2. Warning – Peserta mendapat peringatan atas insiden yang terjadi tetapi belum cukup untuk mendapatkan hukuman. Akan di-eskalasi menjadi hukuman jika kejadian serupa terulang.
3. Penalty – Peserta melanggar aturan dan/atau menyebabkan masalah di lintasan yang mengakibatkan kerugian yang signifikan untuk pesaing lain. Hukuman dapat berupa: Pit lane drive-through.
4. Penalty – Peserta melanggar aturan dan / atau menyebabkan masalah di lintasan yang mengakibatkan kerusakan signifikan. Pengulangan hal yang serupa sesudah pemberian hukuman pada poin 3 pun dapat masuk ke dalam kategori ini. Hukuman dapat berupa: Stop dan Go - 10 detik atau Black Flag (diskualifikasi) dalam hal perilaku tidak sportif.

Tambahan: jika ada peserta yang menyebabkan dua insiden AC (Avoidable Contact) dalam dua ronde berturut-turut maka peserta tersebut akan dimasukkan dalam masa percobaan untuk ronde sebelumnya. Jika dalam masa percobaan peserta tersebut kembali mendapatkan insiden AC maka peserta akan mendapatkan hukuman dilarang berlomba selama satu putaran.

Memotong lintasan (yang secara otomatis dideteksi oleh sistem dari simulasi); Hukuman yang berlaku adalah sebagai berikut::

1. Pelanggaran pertama dan kedua – Warning
2. Pelanggaran ketiga dan seterusnya – Pit lane drive-through / stop and go
3. Jika sistem mendeteksi tindakan memotong yang terlalu parah maka sistem dapat langsung menghukum dengan penalty stop-and-go.

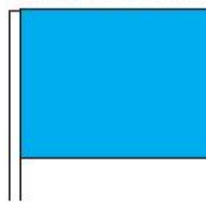
APPENDIX A - KOMITE BALAP

Race director -

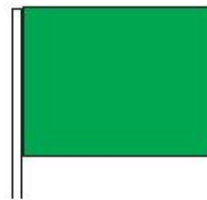
Steward -

Broadcast director -

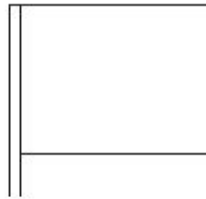
APPENDIX B - BENDERA BALAP



Blue
Overtaking flag



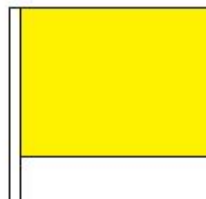
Green
Road clear



White
Service car
or
slow moving
vehicle



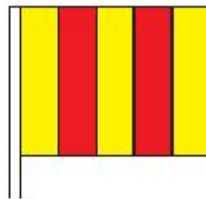
**Black/White
diagonal**
Warning flag



Yellow
Danger



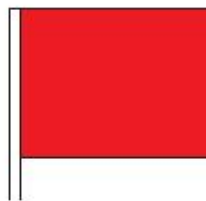
**Black,
Orange disc**
Mechanical failure



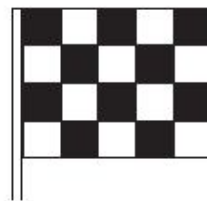
Yellow/Red
Slippery surface



Black
Report to CofC



Red
Cease racing



**Black/White
chequered**
End of race

APPENDIX C - VISUALISASI BATAS LINTASAN



LEGAL



ILLEGAL

APPENDIX D - REFERENSI STEWARDING

Description of on-track incidents:

Figure 1

Car B is attempting to pass Car A going into a left-hand corner. There is contact between the two cars at point 2. At the point of contact Car B does not have its front wheel next to the driver of Car A, and therefore does not have a right to be there. Therefore the fault is placed on Car B.

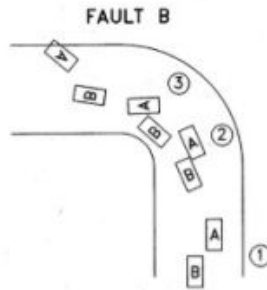


FIGURE 1

Figure 2

Car B is attempting to pass Car A going into a left-hand corner. There is contact between the two cars at point 3. Car B does have its front wheel next to the driver of Car A and therefore does have a right to be there. However, Car A leaves Car B more than enough room to make the pass. Car B has an obligation to make the pass without contact. Therefore the fault is placed on Car B.

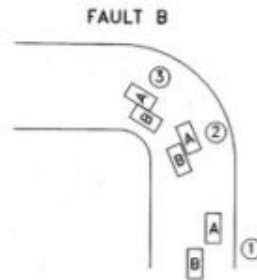


FIGURE 2

Figure 3

Car B is attempting to pass Car A going into a left-hand corner. There is contact between the two cars at point 3. Car B does have its front wheel next to the driver of Car A and therefore does have a right to be there. However, Car A does not leave Car B more than enough room to make the pass. In this case, "more than enough room" is defined as "at least $\frac{3}{4}$ of one car width." Therefore the fault is placed on Car A.

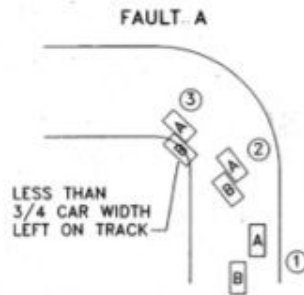


FIGURE 3

Figure 4

Car B is attempting to pass Car A going into a left-hand corner. There is contact between the two cars at point 3. Car B does have its front wheel next to the driver of Car A and therefore does have a right to be there. However, Car A leaves Car B less than one car width but more than $\frac{3}{4}$ of one car width. The driver of Car B should not have attempted to make that pass if he/she was not willing to drive into the dirt to avoid collision. The driver of Car B is at fault, however he/she should report the incident to the Race Director. The Race Director should talk to the driver of Car A for not watching his/her mirrors, as well as the driver of Car B for being at fault in the incident.

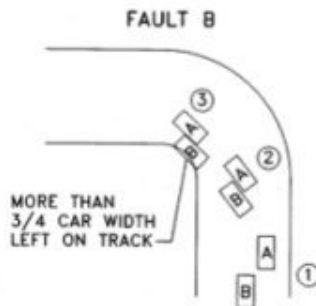


FIGURE 4

Figure 5

This is the same incident that occurred in Figure 4, however Car A is at fault for not leaving enough racing room. In most cases, $\frac{3}{4}$ of one car width would be considered barely adequate racing room. However, in this case there is "K-wall" to the inside of the corner. Common sense would tell the driver of Car A that there would definitely be a collision if less than one full car width were left for Car B.

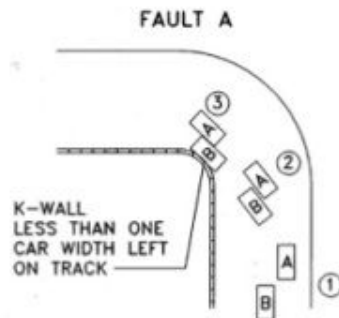


FIGURE 5

Figure 6

Car B is attempting to pass Car A going into a left-hand corner. There is contact between the two cars at point 3. Car A has already turned in and is committed to the corner. Car B attempts a last minute pass and ends up locking up all four wheels and sliding into the side of Car A. This is a collision resulting from poor judgment and overly-aggressive driving on the part of the driver of Car B.

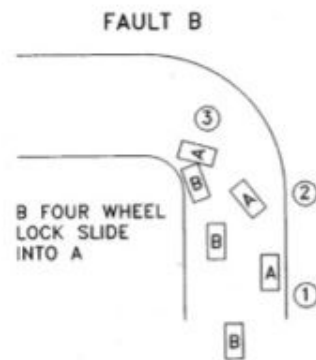


FIGURE 6

Figure 7

Car A is attempting a pass on a long straight leading to a left-hand turn. At point 2, Car A pulls alongside Car B and has a right to be there. However, by point 3 Car A falls back, where his/her front wheel is no longer alongside the driver of Car B. At point 3, Car B begins to move to the right and Car A refuses to relinquish the attempted pass. There is contact at point 4. Car A is at fault even though technically Car B hit Car A. Car A did not have his/her front wheels up even with the driver of Car B, and thus did not have a right to be there. Car B has the right to choose the line, and Car A must back out of it. Note: Car B may not be at fault in this situation, and the driver of Car A may be penalized, but Car B is still knocked out of the race. Remember that, even though you have the "right of way" it may not be smart to insist upon it.

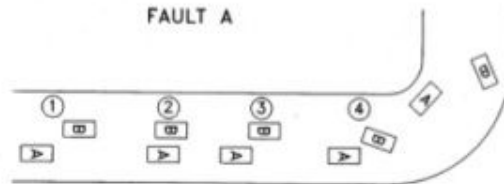


FIGURE 7

Figure 8

This is the opposite situation from Figure 7. Although the outcome is the same, the fault is reversed. Car B is attempting to make a pass. After point 4, one might assume that Car B has the right to choose his/her line as per the rules and that would mean that Car A must back out of it. However, the fault still lies with Car B. This is where things get tricky. There are two different rules that govern this situation, and it is up to the Race Director to make a determination. The first rule states that Car B has a right to choose any line because Car A no longer has a wheel next to the driver of Car B. Therefore, Car A must relinquish the lead. However, there is another rule that says that the driver that is attempting to make a pass has the responsibility to complete that pass safely. In this case the overriding rule would be the latter. That is why Car B would be at fault. Car B failed to complete a safe pass. The whole intent of the "wheel next to the door" rule is to make sure that the overtaken driver sees the overtaking car. Well in this case, the driver of Car B clearly knew that Car A was there because he/she was the one making the pass.

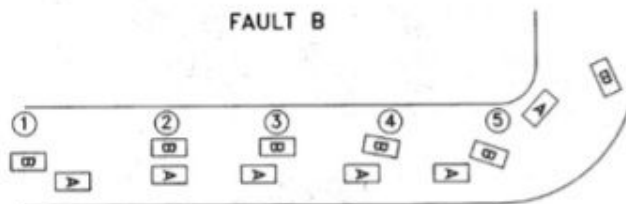


FIGURE 8

Figure 9

Car B is attempting to pass Car A on the inside of a right hand 180-degree turn. At points 3 & 4, Car B has pulled alongside Car A and clearly has a right to be there. There is no excuse for the driver of Car A not to see Car B. Therefore fault is assigned to Car A.

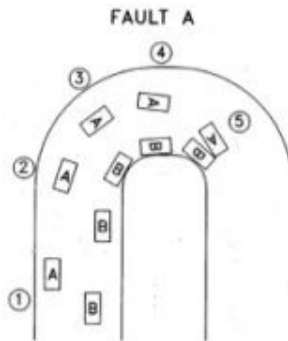


FIGURE 9

Figure 10

This is a similar situation to Figure 9, however Car A regains the lead and control of the line after point 6. Car B makes contact with the side-of-the-nose of his/her car to the side-of-the-tail of Car A, thus spinning Car A. This is clearly illegal contact as described by under section 25 On Course Conduct of the CCR. Therefore fault is assigned to Car B.

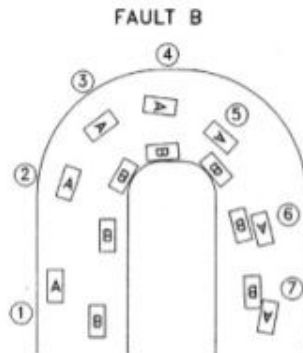


FIGURE 10

Figure 11

Car B attempts to make a pass on Car A. At Point 2, Car B now has a right to occupy that space and Car A must leave Car B racing room. Both drivers leave adequate racing room for each other. However, at Point 3 the driver of Car B loses control of the rear of his/her car. The rear of Car B makes contact with the side of Car A. This is not an uncommon occurrence, and in some circles this may be considered a racing incident. However, NASA considers the driver of Car B to be at fault for failing to properly control his/her vehicle.



FIGURE 11

Figure 12

Car B attempts an inside pass. Car B misses the turn-in point and continues straight. The driver of Car A is expecting the pass and allows the driver of Car B plenty of room. Car A makes the assumption that Car B will turn in at the normal turn-in point. Car B does not turn in at the normal point, but Car A does, and thus Car A makes contact with Car B at Point 3. This is not an uncommon situation. Car B may have entered the turn too fast, or perhaps he/she chose not to turn in at the normal point. The turn-in point is up to each driver. The driver of Car A must not make assumptions and realize that the driver of Car B may turn in late, or may never turn in at all and simply drive straight off the track. Therefore the driver of Car A is at fault.



FIGURE 12