

PERATURAN OLAHRAGA KENDARAAN BERMOTOR



IKATAN MOTOR INDONESIA EDISI : 2014

DAFTAR ISI

BAB I UMUM

Pasal 1	HAK-HAK IMI	3
Pasal 2	PERATURAN NASIONAL	3
Pasal 3	PELAKSANAAN PERATURAN-PERATURAN	3
Pasal 4	WEWENANG IMI	3
Pasal 5	BADAN-BADAN INTERNASIONAL	4

BAB II PERLOMBAAN DAN PERATURAN

Pasal 6	PERLOMBAAN DI INDONESIA	5
Pasal 7	JENIS	5
Pasal 8	STATUS	5
Pasal 9	PERLOMBAAN INTERNASIONAL	5
Pasal 10	KEJUARAAN NASIONAL	6
Pasal 11	KEJUARAAN REGIONAL	6
Pasal 12	KEJUARAAN DAERAH	6
Pasal 13	KEJUARAAN KLUB	6
Pasal 14	SIFAT KEJUARAAN	6
Pasal 15	PIALA	7
Pasal 16	PERATURAN PERLOMBAAN	7
Pasal 17	PERATURAN PELENGKAP PERLOMBAAN	7
Pasal 18	KETENTUAN PERATURAN PELENGKAP PERLOMBAAN	7
Pasal 19	INSTRUKSI KHUSUS	7
Pasal 20	PELAKSANAAN PERATURAN	8

BAB III PENYELENGGARAAN

Pasal 21	KETENTUAN PENYELENGGARAAN KEJURNAS	8
Pasal 22	JADWAL KEGIATAN OLAHRAGA NASIONAL	9
Pasal 23	ORGANISASI PENYELENGGARA	9
Pasal 24	PROMOTOR	10
Pasal 25	PENGAMAT PERLOMBAAN	10
Pasal 26	PENGAWAS PERLOMBAAN/JURI	10
Pasal 27	KEWAJIBAN PENGAWAS PERLOMBAAN/JURI	10
Pasal 28	WEWENANG PENGAWAS PERLOMBAAN/JURI	11
Pasal 29	KEWAJIBAN PANITIA PENYELENGGARA	13
Pasal 30	PANITIA PELAKSANA TEKNIS PERLOMBAAN	13
Pasal 31	PIMPINAN PERLOMBAAN	13
Pasal 32	WEWENANG DAN TUGAS PIMPINAN PERLOMBAAN	13
Pasal 33	KEWAJIBAN SEKRETARIS PERLOMBAAN	14

Pasal 34	PETUGAS PENCATAT WAKTU	14
Pasal 35	KEWAJIBAN PETUGAS PENCATAT WAKTU	14
Pasal 36	TUGAS & WEWENANG PETUGAS PENCATAT WAKTU	15
Pasal 37	PARKIR TERTUTUP	15
Pasal 38	PESERTA	15
Pasal 39	PERSYARATAN PESERTA	15
Pasal 40	DAFTAR PESERTA	16

BAB IV IJIN-IJIN

Pasal 41	KARTU IJIN START	16
Pasal 42	IJIN PENYELENGGARAAN	16
Pasal 43	PERMOHONAN PENYELENGGARAAN	17
Pasal 44	ASURANSI	17
Pasal 45	PENDAFTARAN	18
Pasal 46	KARTU IJIN START INTERNASIONAL	18
Pasal 47	MASA BERLAKU	18

BAB V PROTES DAN BANDING

Pasal 48	PROTES	19
Pasal 49	PROSEDUR PROTES	19
Pasal 50	PROSES PROTES	20
Pasal 51	BANDING	20
Pasal 52	PROSEDUR BANDING	20
Pasal 53	NAIK BANDING	21
Pasal 54	NAIK BANDING INTERNASIONAL	21

BAB VI PENUTUP

Pasal 55	PENUTUP	21
----------	---------------	----

PERATURAN NASIONAL OLAHRAGA KENDARAAN BERMOTOR

BAB I UMUM

Pasal 1 HAK-HAK IMI

IKATAN MOTOR INDONESIA merupakan satu-satunya organisasi olahraga kendaraan bermotor yang telah diakui oleh FIA, FIM dan CIK (induk Organisasi Olahraga Kendaraan Bermotor Dunia) serta KONI (Induk Organisasi Olahraga Indonesia), yang berhak dan berwenang untuk mengawasi dan memimpin seluruh kegiatan perlombaan-perlombaan kendaraan bermotor di Indonesia.

Pasal 2 PERATURAN NASIONAL

IMI menetapkan Peraturan Nasional Olahraga Kendaraan Bermotor untuk mengatur seluruh segi hukum yang berkaitan dengan kegiatan olahraga kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan Internasional yang dikeluarkan oleh FIA, FIM & CIK dan memberlakukannya bagi semua perlombaan di Indonesia.

Berdasarkan Peraturan Nasional ini IMI menetapkan Peraturan Perlombaan untuk masing-masing jenis/cabangnya disertai Peraturan Pelengkap Perlombaan pada tiap-tiap penyelenggaraan.

Pasal 3 PELAKSANAAN PERATURAN-PERATURAN

IMI bertanggung jawab atas pelaksanaan peraturan dan juga atas semua keputusan-keputusan dan FIA, FIM & CIK

Pasal 4 WEWENANG IMI

- 4.1 Mengawasi pelaksanaan peraturan-peraturan Internasional FIA, FIM dan CIK, serta peraturan Nasional dan juga sanksi-sanksinya.
- 4.2 Menetapkan Peraturan Perlombaan untuk setiap macam olahraga kendaraan bermotor di Indonesia sesuai dengan peraturan Internasional.
- 4.3 Mengawasi atau menyelenggarakan seluruh kegiatan perlombaan di Indonesia, dan menetapkan/menunjuk penyelenggara event.
- 4.4 Menolak atau menyetujui peraturan-peraturan pelengkap yang dikeluarkan oleh panitia lomba, demikian juga untuk kelas-kelas dalam perlombaannya serta instruksi-instruksi khusus yang dikeluarkan panitia lomba.
- 4.5 Menyusun dan mengumumkan jadwal kegiatan perlombaan setiap tahunnya, juga dengan perubahan-perubahan jadwal yang mungkin terjadi.
- 4.6 Mengeluarkan atau membatalkan ijin suatu perlombaan.

- 4.7 Melarang perlombaan yang melanggar peraturan Internasional, Nasional maupun yang berbahaya serta dapat menimbulkan masalah-masalah berat.
- 4.8 Memberikan persetujuan terhadap lintasan atau route perlombaan termasuk lingkungannya.
- 4.9 Memutuskan semua persoalan yang mencakup pelaksanaan maupun Interpretasi peraturan-peraturan Internasional dan peraturan Nasional.
- 4.10 Mengambil keputusan-keputusan atas protes atau banding yang diajukan kepada IMI sebagai organisasi olahraga kendaraan bermotor yang tertinggi di Indonesia.
- 4.11 Menentukan persyaratan bagi pemilihan penentuan peringkat Nasional maupun kejuaraan berseri tingkat Nasional.
- 4.12 Mengatur pembagian tingkat kategori perlombaan Internasional, Nasional terbuka/terbatas, daerah maupun Klub.
- 4.13 Menjatuhkan sanksi kepada atlet, team dan penyelenggara yang melanggar peraturan.

Pasal 5 BADAN-BADAN INTERNASIONAL

Badan-badan Internasional yang merupakan induk organisasi olahraga kendaraan bermotor di dunia termasuk induk organisasi dan IMI adalah:

- FIA** : Federation International del’Automobile, induk organisasi dunia untuk olahraga mobil.
- FIM** : Federation International of Motorcycle, induk organisasi dunia untuk olahraga motor.
- ASN/FMN** : Autorites Sportives Nationales (ASN), organisasi olahraga mobil yang diakui oleh FIA di suatu negara, untuk di Indonesia adalah IMI.
Federations Motocyclistes Nationalies (FMN), organisasi olahraga motor yang diakui oleh FIM di suatu negara.untuk di Indonesia adalah IMI.
- FIM Asia** : Adalah continental union dari FIM untuk Asia.
- CIK** : Commission du Karting.

BAB II PERLOMBAAN DAN PERATURAN

Pasal 6 PERLOMBAAN DI INDONESIA

Setiap olahraga kendaraan bermotor darat yang berupa balapan, rally, test, usaha membuat rekor atau peristiwa lain dimana kendaraan bermotor tersebut turut ambil bagian dan mempunyai unsur persaingan atau diberi unsur persaingan dengan tujuan untuk mengadakan kompetisi kecepatan dan keterampilan. Pada setiap perlombaan yang mendapat Izin dari IMI diwajibkan mencantumkan Logo IMI.

Perlombaan di Indonesia hanya boleh diselenggarakan oleh:

1. IMI
2. Klub-klub bermotor yang telah terdaftar di IMI

Pasal 7 JENIS

Olahraga kompetisi kendaraan bermotor di Indonesia dibedakan atas sembilan jenis perlombaan, yaitu:

1. Motocross & Grass Track
2. Balap Motor & Drag Bike
3. Balap Mobil
4. Drag Race
5. Karting
6. Rally
7. Offroad
8. Time Rally
9. Slalom

IMI membentuk Komisi Olahraga untuk masing-masing jenis olahraga kendaraan bermotor tersebut diatas.

Pasal 8 STATUS

Tingkatan/status perlombaan di Indonesia dibagi atas lima tingkatan, yaitu:

1. Internasional
2. Kejuaraan Nasional
3. Kejuaraan Regional
4. Kejuaraan Daerah
5. Kejuaraan Klub

Sifat dan kejuaraan diatas dapat terdiri dari:

- a. Terbuka
- b. Tertutup

Pasal 9 PERLOMBAAN INTERNASIONAL

Setiap perlombaan yang bertaraf Internasional di Indonesia harus mendapat izin penyelenggaraan dari IMI. Adapun perlombaan Internasional tersebut hanya dapat diikuti oleh peserta-peserta dan berbagai bangsa yang sudah menjadi anggota FIA atau FIM serta mendapat ijin (visa) serta Surat Ijin Start Internasional yang dikeluarkan oleh ASN/FMN-nya masing-masing , sedangkan peserta dalam negeri diperbolehkan memakai Kartu Ijin Start IMI pada perlombaan Internasional di Indonesia apabila diperbolehkan oleh peraturan International atas lomba tersebut. Peraturan yang dipergunakan adalah Peraturan Internasional yang dikeluarkan oleh FIA, FIM atau CIK.

Pasal 10 KEJUARAAN NASIONAL DAN TINGKAT NASIONAL

10.1 KEJUARAAN NASIONAL

Suatu perlombaan yang bersifat Nasional dapat diselenggarakan baik oleh IMI atau IMI Provinsi, maupun Klub yang mendapat wewenang/ijin dari IMI. Dimana para pesertanya dapat terdiri dari peserta dalam maupun luar negeri, tergantung dari sifatnya, yang memiliki Kartu Ijin Start Internasional maupun Kartu Ijin Start IMI Provinsi serta perlombaan dapat memakai Peraturan Internasional maupun Peraturan Nasional. Khusus untuk perlombaan yang memakai judul putaran Kejuaraan Nasional (National Championship) harus mendapat Izin tertulis dari PP IMI.

10.2 KEJUARAAN TINGKAT NASIONAL

Suatu perlombaan yang bersifat Nasional dapat diselenggarakan baik oleh IMI atau IMI Provinsi, maupun Klub yang mendapat wewenang/ijin dari IMI. Dimana para pesertanya dapat terdiri dari peserta dalam maupun luar negeri, tergantung dari sifatnya, yang memiliki Kartu Ijin Start Internasional maupun Kartu Ijin Start IMI serta perlombaan dapat memakai Peraturan Internasional maupun Peraturan Nasional. Khusus untuk perlombaan ini harus mendapat Izin tertulis dari PP IMI.

Pasal 11 KEJUARAAN REGIONAL

Perlombaan yang bertaraf Regional adalah perlombaan yang diselenggarakan oleh IMI Provinsi atau Klub yang diberi wewenang ijin oleh IMI. Perlombaan ini merupakan kejuaraan dalam satu pulau yang terdiri dan beberapa propinsi atau kejuaraan diantara beberapa propinsi tertentu yang berdekatan. Peserta lomba tersebut harus mempunyai Kartu ijin Start IMI dan KTP di dalam Regionalnya. Perlombaan Regional ini harus menggunakan Peraturan Nasional.

Pasal 12 KEJUARAAN DAERAH

Perlombaan ini adalah perlombaan yang diselenggarakan oleh IMI Provinsi atau Klub yang diberi wewenang oleh IMI Provinsi. Perlombaan ini merupakan kejuaraan dalam satu propinsi. Peserta lomba tersebut harus mempunyai Kartu Ijin Start IMI. Perlombaan ini harus menggunakan Peraturan Nasional.

Pasal 13 KEJUARAAN KLUB

Kejuaraan Klub adalah perlombaan dimana pesertanya hanya terbatas diantara anggota-anggota suatu Klub atau diantara beberapa klub dengan sifat penggemar kendaraan yang sejenis dan harus mempunyai Kartu Ijin Start IMI dan memakai Peraturan Nasional.

Pasal 14 SIFAT PENYELENGGARAAN/ KEJUARAAN

Penyelenggaraan/Kejuaraan dapat bersifat :

1. Tertutup

Penyelenggaraan/Kejuaraan ini dilaksanakan terbatas dengan peserta sesuai dengan daerah statusnya, tidak ada peserta dari luar daerah sesuai status kejuaraan tersebut.

2. Terbuka

Penyelenggaraan/Kejuaraan ini dapat diikuti oleh peserta dari luar daerah status kejuaraannya.

Penyelenggaraan/Kejuaraan yang dapat bersifat terbuka hanya terbatas untuk Kejuaraan Nasional. Kejuaraan Regional dan Kejuaraan Provinsi.

Kejuaraan tersebut diatas dapat bersifat campuran terbuka dan tertutup, yaitu: terbuka untuk menarik peserta, namun dengan memberikan point kejuaraan terbatas sesuai dengan sifat tertutup.

Pasal 15 PIALA

Untuk event yang berstatus Regional dan Daerah, bisa diperebutkan Piala Gubernur atau Pejabat Daerah Tingkat I lainnya.

Untuk event yang bersifat Nasional, bisa diperebutkan Piala Menteri, Pejabat, KONI Pusat, Kapolri.

Untuk event yang bersifat Internasional, bisa diperebutkan Piala Presiden, Menteri dan seterusnya.

Pasal 16 PERATURAN PERLOMBAAN

Peraturan Perlombaan dibuat oleh masing-masing komisi untuk tiap-tiap olahraga kendaraan bermotor, berdasarkan peraturan Internasional yang dikeluarkan oleh FIA, FIM atau CIK, yang disesuaikan dengan keadaan Indonesia, dan ditetapkan oleh IMI sebagai peraturan yang berlaku di Indonesia.

Peraturan Perlombaan berisi aturan menurut masing-masing jenis perlombaan, Ketentuan-ketentuan Kejuaraan Nasional dan format Peraturan Pelengkap Perlombaan. Peraturan Perlombaan ini merupakan Peraturan (yang bersifat) Nasional dan harus digunakan dalam tiap perlombaan di Indonesia

Pasal 17 PERATURAN PELENGKAP PERLOMBAAN

Peraturan-peraturan yang disusun oleh Panitia Penyelenggara Perlombaan memuat hal-hal detail perlombaan serta petunjuk-petunjuk khusus. Untuk itu peraturan pelengkap ini harus disetujui dahulu oleh IMI. Pada semua peraturan-peraturan pelengkap, program maupun formulir pendaftaran harus sesuai dengan jelas

dicantumkan pernyataan bahwa diselenggarakan sesuai dengan peraturan-peraturan Internasional, FIA, FIM & CIK serta sesuai dengan Peraturan Nasional IMI.

Pasal 18 KETENTUAN PERATURAN PELENGKAP PERLOMBAAN

- 18.1 Untuk setiap perlombaan, Panitia Penyelenggara harus menyusun suatu peraturan pelengkap untuk disahkan oleh IMI sebelum izin perlombaan dikeluarkan.
- 18.2 Setiap ketentuan yang tertera didalam peraturan pelengkap yang mungkin bertentangan dengan peraturan Internasional maupun peraturan Nasional dianggap sama sekali tidak berlaku.

Pasal 19 INSTRUKSI KHUSUS

Panitia Penyelenggara dapat pula mengeluarkan Instruksi Khusus, terutama pada saat briefing atau pada saat-saat tertentu baik secara tertulis maupun secara lisan dan harus disampaikan kepada para peserta dengan tanda terima (bukti) tertulis bahwa semua/tiap peserta telah menerima Instruksi Khusus tersebut. Dan instruksi Khusus ini harus disetujui oleh Pengawas Perlombaan dan secepatnya dilaporkan kepada IMI.

Pasal 20 PELAKSANAAN PERATURAN

Setiap penyelenggara, pelaksana, dan peserta yang terlibat langsung dalam suatu kegiatan perlombaan, harus:

- 20.1 Tunduk sepenuhnya pada peraturan Internasional FIA, FIM & CIK serta peraturan Nasional IMI dan menerima semua konsekuensi yang timbul karena peraturan-peraturan tersebut.
- 20.2 Dianggap sudah mengetahui dan memahami peraturan-peraturan Internasional dan Nasional tersebut.
- 20.3 Menolak setiap badan di luar IMI untuk turut campur dalam hal-hal penjurian dan tidak menanggapi setiap polemik media massa tentang peraturan-peraturan yang berlaku.

BAB III PENYELENGGARAAN

Pasal 21 KETENTUAN PENYELENGGARAAN KEJURNAS

Suatu Kejurnas hanya dapat diselenggarakan oleh IMI Provinsi yang bekerja sama dengan Klub-klub yang berada dibawah naungan IMI Provinsi tersebut.

Peserta pada suatu Kejurnas wajib memiliki Kartu Ijin Start yang masih berlaku untuk cabang olahraga yang diikuti dan Kartu Ijin Start tersebut hanya dapat dikeluarkan oleh IMI Provinsi, dimana peserta dan klubnya berdomisili, dan berlaku di seluruh Pengprov di Indonesia, dimana Kejurnas tersebut diselenggarakan.

Setiap penyelenggara Kejurnas olahraga mobil/motor harus terdiri dari 2 orang Pengawas Perlombaan (Steward/Jury) yang ditunjuk oleh IMI dan seorang Pengawas Perlombaan dari Pengprov Penyelenggara serta 1(satu) orang dari Pengamat (bila dipandang perlu) dari IMI, Pengawas maupun Pengamat lomba yang akan ditunjuk oleh IMI adalah yang diusulkan oleh komisinya.

Setiap penyelenggara diwajibkan untuk melaporkan nama Ketua Organizing Committee dan nama-nama Racing Committee (Clerk of the Course, Scrutineers, Time Keepers), berikut latar belakang pengalaman (c.v.) masing-masing dibidangnya.

Penyelenggara Kejurnas tidak dapat membatalkan suatu event yang telah dinominasi oleh Pengprov yang bersangkutan, kecuali karena force majeure, dan harus mendapat ijin tertulis dan IMI.

Adapun sanksi yang akan diterapkan jika terjadi pembatalan ialah:

Bahwa Pengprov tersebut di tahun berikutnya tidak diperkenankan menyelenggarakan event Nasional yang batal selama 1 (satu) tahun.

Suatu Kejurnas dapat dimundurkan atau ditukar tanggal penyelenggarannya dengan syarat :

Bahwa Pengprov yang akan mengundur/menukar tanggal eventnya mengajukan permohonan kepada IMI 3 (tiga) bulan sebelum jadwal yang telah ditentukan semula dan hanya IMI yang kemudian menetapkan jadwal baru **setelah Pengprov tersebut membayar denda sebesar 10 (sepuluh) juta per event yang dimaksud.**

Pihak penyelenggara Kejurnas seperti yang tersebut dalam alinea diatas selayaknya juga meminta konfirmasi dari IMI mengenai personil yang akan ditunjuk oleh IMI sebagai Pengamat dan Pengawas Perlombaan/Juri. Adapun demi kelancaran mekanisme tersebut diatas, agar surat pengajuan juga ditembuskan kepada Komisi yang bersangkutan.

Pasal 22 JADWAL KEGIATAN OLAHRAGA NASIONAL (KALENDER OLAHRAGA IMI)

Pada setiap akhir tahun MI akan menyusun suatu Jadwal Kegiatan Olahraga Nasional, berisi jadwal kegiatan olahraga kendaraan bermotor yang berstatus Nasional dan Internasional di Indonesia berdasarkan permohonan yang masuk serta seleksi terhadap penyelenggarannya.

Pasal 23 ORGANISASI PENYELENGGARA

Organisasi penyelenggara suatu perlombaan terdiri dari beberapa bagian/suborganisasi dengan masing-masing kewajiban dan wewenangnya, yaitu:

1. Panitia Penyelenggara (Organizing Committee)
2. Pengamat dan Pengawas Perlombaan/Juri Perlombaan
3. Panitia Pelaksana (Rally/Racing Committee)

Sedangkan yang menangani perlombaan, minimum terdiri dari:

1. Pengamat Perlombaan (bila diperlukan)
2. Pengawas Perlombaan/Juri (Steward of the Meeting)
3. Panitia Pelaksana (Rally/Racing Committee), yang terdiri dari:
 - a. Pimpinan Perlombaan (Clerk of the Course)
 - b. Sekretaris Perlombaan (Secretary of the Meeting)
 - c. Pemeriksa Teknis (Scrutineers)
 - d. Pencatat Waktu (Time Keepers)

Mereka boleh dibantu oleh beberapa asisten guna menjamin penyelenggaraan yang sempurna dan dapat pula menambah jabatan-jabatan petugas, antara lain:

- a. Course Marshall (Petugas Lintasan)
- b. Grid Marshall
- c. Paddock Marshall
- d. Pit Marshall
- e. Timing System
- f. Starter & Finisher
- g. Petugas kesehatan, dan lain sebagainya.

Pasal 24 PROMOTOR

Promotor adalah suatu Badan Hukum atau Klub yang hendak menjalin kerja sama penyelenggaraan dalam suatu lomba.

Perlombaan hanya dapat diselenggarakan oleh

- a. IMI
- b. Klub-klub yang sudah diakui dan terdaftar pada IMI.

Sedangkan Promotor harus menjalin kerjasama dengan IMI/IMI Provinsi ataupun Klub yang ada.

Pasal 25 PENGAMAT PERLOMBAAN

IMI dapat menunjuk seorang Pengamat yang bertugas mengamati dan menilai penyelenggaraan suatu perlombaan, pengamat perlombaan harus mempunyai lisensi IMI untuk Steward/Jury sesuai dengan jenis olahraganya yang masih berlaku, baik mengenai penyelenggaraan secara umum, maupun secara teknis perlombaan.

Hasil pengamatan dilaporkan kepada IMI yang akan merupakan dasar penilaian bagi IMI untuk pertimbangan apakah IMI Provinsi yang bersangkutan dengan penyelenggaraan tersebut dapat ditunjuk kembali sebagai penyelenggara pada tahun berikutnya.

Pasal 26 PENGAWAS PERLOMBAAN (STEWARD OF THE MEETING)/ JURI

Pengawas Perlombaan/Juri terdiri dan petugas yang berkualitas baik yang diangkat dan ditunjuk oleh IMI bertugas mengawasi pelaksanaan, pengawas perlombaan harus mempunyai lisensi IMI untuk Steward/Jury sesuai dengan jenis olahraganya yang

masih berlaku, peraturan perlombaan yang ada serta memutuskan persoalan-persoalan yang timbul dalam suatu perlombaan.

Pengawas Perlombaan adalah istilah untuk olahraga mobil dan Juri istilah untuk olahraga motor.

Hanya mereka yang diangkat dan diakui oleh IMI dapat ditunjuk sebagai Pengawas Perlombaan/Juri.

Pengawas Perlombaan/Juri mempunyai wewenang dan kekuasaan tertinggi dalam suatu perlombaan untuk melaksanakan semua peraturan-peraturan Internasional, Nasional maupun peraturan Pelengkap Perlombaan.

Mereka harus sepenuhnya tanpa batas tunduk pada Peraturan FIA, FIM dan CIK.

Pasal 27 KEWAJIBAN PENGAWAS PERLOMBAAN/JURI

- 27.1 Pengawas Perlombaan/Juri harus terlibat langsung pada setiap perlombaan sejak dimulainya scrutineering sampai akhir perlombaan (jangka waktu protes berakhir).
- 27.2 Juga harus sepenuhnya menguasai segala sesuatunya yang berhubungan dengan perlombaan tersebut.
- 27.3 Sebelum Pertandingan
Wajib memeriksa hal-hal sebagai berikut:
1. Ijin dari penguasa setempat
 2. Ijin FIA, FIM, CIK atau IMI
 3. Peraturan-peraturan Pelengkap
 4. Daftar unggulan peserta
 5. Acara, (khusus untuk Rally dan Offroad) buku route, kartu kontrol dan lain sebagainya
 6. Ijin Start peserta
 7. Asuransi
- 27.4 Memeriksa dan Meneliti
1. Faktor keamanan dan jalur-jalur kompetisi (special stages, track atau lintasan balap) termasuk perlengkapan kesehatan, dokter, ambulans, pemadam kebakaran, jalan darurat dan lain sebagainya.
 2. Ada tidaknya Pengawas/Juri yang lain (kalau tidak, harus secepatnya ditetapkan penggantinya).
 3. **Apakah alat pencatat waktu bekerja baik dan akurat.**
 4. Apakah route special stages atau lintasan kompetisi dapat dilalui tanpa rintangan yang berarti.
- 27.5 Selama Perlombaan
1. Mengecek agar langkah-langkah pengamanan tidak menurun/ mengendur. Daerah perlombaan harus tertutup bagi lalu lintas dan umum.

2. Menghentikan atau mengambil tindak lanjut dari suatu perlombaan akibat force majeure atau membatalkan suatu perlombaan setelah diadakan pertimbangan yang matang serta pemeriksaan yang seksama.
3. Dalam hal terjadi kecelakaan fatal, segera harus diadakan pemeriksaan terhadap sebab-sebab kecelakaan tersebut dan haruslah dibuat laporan terperinci dengan disertai pernyataan tertulis yang ditandatangani oleh para saksi, polisi, dokter dan petugas lomba yang bersangkutan.
4. Bilamana terjadi perselisihan antara sesama peserta atau antara peserta dengan petugas maka Pengawas/Juri harus jadi penengah.
5. Setelah perlombaan berakhir, Pengawas/Juri dengan bantuan Pimpinan Perlombaan harus secepatnya membuat dan mengirimkan laporan kepada IMI mengenai hasil pengawasannya juga hukuman maupun rekomendasi seperlunya.

Pasal 28 WEWENANG PENGAWAS PERLOMBAAN/JURI

- 28.1 Dalam setiap perlombaan yang diselenggarakan haruslah diawasi sekurang-kurangnya oleh seorang Pengawas/Juri dari IMI atau seorang Pengawas/Juri yang ditunjuk oleh IMI.
- 28.2 Pengawas/Juri adalah kedudukan kehormatan dan mereka tidak bertanggung jawab mengenai pengorganisasi dari suatu perlombaan dalam hal hubungan ini juga tidak mempunyai tugas-tugas sebagai pelaksana, hal mana berarti dalam menjalankan tugasnya mereka tidak bertanggung jawab kepada siapapun kecuali pada IMI.
- 28.3 Pengawas/Juri dapat mengambil tindakan-tindakan sebagai berikut:
 - a. Merubah dan mengganti peraturan-peraturan pelengkap perlombaan yang disebabkan oleh faktor keamanan, antara lain: menetralsir bagian-bagian tertentu dan lintasan kompetisi dan pos-pos petugas serta merubah jadwal-jadwal yang ada.
 - b. Menunda, memberhentikan perlombaan sehubungan dengan force majeure dan keamanan/ketentraman.
 - c. Menolak memberikan ijin berlomba kepada para peserta atau kendaraannya bila:
 1. Peserta membahayakan jalannya pertandingan.
 2. Kendaraan yang tidak memenuhi syarat serta berbahaya.
 3. Menurut peraturan mereka tidak berhak untuk ikut berlomba.
 4. Tindakan peserta yang curang dan melanggar peraturan.
 - d. Mengesahkan dan memutuskan dalam kasus-kasus yang timbul, baik sengketa maupun kesalahan-kesalahan yang terjadi.
 - e. Menentukan pemenang dalam hal ex equo (sesuai peraturan yang ada).
 - f. Dapat merubah hasil-hasil perlombaan apabila terjadi kesalahan.
 - g. Menentukan hukuman dan pinalti terhadap pelanggar peraturan.

- h. Menentukan apakah peserta yang diskor atau didiskualifikasi oleh panitia lomba dapat diberikan kesempatan untuk mengikuti babak perlombaan berikutnya.
- I. Bila Pengawas/Juri mengetahui ada terjadi pelanggaran terhadap kejujuran, sportifitas dan lain sebagainya, Pengawas/Juri berhak menjatuhkan hukuman-hukuman dengan segala peraturan yang ada padanya tanpa ada protes yang masuk sekalipun.
- j. Penalti/hukuman-hukuman dapat dijatuhkan kepada panitia penyelenggara, panitia pelaksana, dan seluruh petugas lomba yang ada sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- k. Hukuman dan penalti dapat berupa :
 - 1. Teguran/peringatan
 - 2. Denda
 - 3. Skorsing untuk selama waktu tertentu
 - 4. DISKUALIFIKASI (dari satu babak perlombaan saja).

Hukuman-hukuman tersebut dapat dijatuhkan setelah diadakan pemeriksaan yang seksama dan untuk hukuman skorsing yang bersangkutan harus dipanggil terlebih dahulu untuk didengar kesaksiannya guna kesempatan membela dirinya.

Pasal 29 KEWAJIBAN PANITIA PENYELENGGARA (ORGANIZING COMMITTEE)

Panitia Penyelenggara adalah sebuah badan yang terdiri sekurang-kurangnya 3 (tiga) orang yang disetujui oleh IMI dan diberi kuasa serta wewenang menyelenggarakan suatu perlombaan dan melaksanakan peraturan yang berlaku serta peraturan-peraturan tambahannya

Kewajiban Panitia Penyelenggara adalah sebagai berikut:

- a. Menyelenggarakan serta membagi tugas kepada para anggota dan petugas.
- b. Mendaftarkan jadwal lombanya kepada IMI.
- c. Mengajukan permohonan ijin penyelenggaraan kepada pihak yang berwajib.
- d. Menyusun peraturan-peraturan pelengkap, jadwal dan program perlombaan bersama-sama dengan Pimpinan Perlombaan.
- e. Menjamin penyelenggaraan dan bertanggung jawab atas setiap perlombaan baik terhadap bidang administrasi, teknis, keuangan, keabsahannya, dan lain sebagainya.
- f. Mengatur keamanan dan keselamatan umum, peserta dan petugas dengan berkoordinasi dengan Pimpinan Perlombaan & Pengawas Perlombaan/Juri.
- g. Panitia Penyelenggara bertanggung jawab terhadap pihak ketiga atas kerugian yang timbul selama acara perlombaan berlangsung.
- h. Mengumumkan dan melaporkan hasil-hasil resmi perlombaan kepada IMI diketahui oleh Pengawas Perlombaan.

Pasal 30 PANITIA PELAKSANA TEKNIS PERLOMBAAN (RALLY/RACING COMMITTEE)

Panitia Pelaksana lomba ini mendapat wewenang dan Panitia Penyelenggara untuk mengatur dan memimpin jalannya perlombaan pada hari perlombaan berdasarkan peraturan-peraturan serta penunjukan Pimpinan perlombaannya yang disetujui oleh IMI.

Pasal 31 PIMPINAN PERLOMBAAN (CLERK OF THE COURSE)

Pimpinan Perlombaan harus mempunyai lisensi IMI untuk Clerk of the Course (Pimpinan Perlombaan) dengan jenis olahraganya yang masih berlaku, dengan dibantu oleh asisten-asistennya dan bertanggungjawab untuk melaksanakan teknis perlombaan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Pasal 32 WEWENANG DAN TUGAS PIMPINAN PELOMBAAN

- a. Memelihara ketertiban dengan mengadakan kerjasama dengan pihak polisi maupun militer yang diserahkan tugas menjaga keamanan perlombaan yang juga bertanggung-jawab atas keselamatan umum.
- b. Memastikan apakah semua petugas-petugas sudah berada di posnya masing-masing dan melapor kepada Pengawas/Juri apabila ada yang absen.
- c. Memastikan bahwa semua petugas sudah menerima dan mengerti segala informasi yang dibutuhkan guna menjalankan tugasnya masing-masing.
- d. Mengawasi peserta-peserta dan kendaraan-kendaraannya dan mengambil tindakan-tindakan terhadap peserta dan kendaraan yang tidak memenuhi syarat.
- e. Memastikan bahwa setiap peserta dan kendaraan sudah mempunyai tanda-tanda identifikasi yang diharuskan.
- f. Pada perlombaan kecepatan dia harus yakin sebelum perlombaan dimulai bahwa jalur kompetisi sudah aman dan tertutup untuk umum.
- g. Memberitahu Pengawas/Juri mengenai usul merubah program atau melaporkan tindakan-tindakan pelanggaran peraturan yang dilakukan oleh peserta.
- h. Mengatur kendaraan-kendaraan tersebut menurut urutan yang sesuai serta memberikan aba-aba keberangkatan.
- I. Menerima protes-protes dan peserta dan meneruskannya kepada Pengawas/Juri untuk diproses dan diputuskan.
- j. Harus mengumpulkan catatan-catatan atau data dari petugas-petugas pencatat waktu dan petugas tehnik, demikian pula keterangan-keterangan dan petugas-petugas Iainnya.
- k. Harus dapat memastikan bahwa tidak ada suatu protes yang belum diselesaikan sebelum pembagian hadiah.
- I. Harus membuat laporan Iengkap jalannya perlombaan kepada IMI antara lain: jumlah peserta, protes-protes, sanksi-sanksi yang dijatuhkan, hasil-hasil kejuaraan dan lain sebagainya yang dianggap perlu dan harus dikirimkan

selambat-lambatnya 6 (enam) hari setelah perlombaan tersebut berakhir dan diketahui oleh Pengawas/Juri.

Pasal 33 KEWAJIBAN SEKRETARIS PERLOMBAAN (SECRETARY OF MEETING)

Sekretaris perlombaan bertanggung-jawab atas administrasi serta komunikasi perlombaan yang berhubungan dengan itu, juga mengatur bahan-bahan serta pengumuman yang menyangkut berita/instruksi yang berhubungan dengan perubahan yang ada.

Sekretaris perlombaan harus yakin bahwa petugas-petugas lomba sudah dilengkapi dengan peralatan-peralatan yang diperlukan dan mengerti akan kewajiban-kewajibannya.

Pasal 34 PETUGAS PENCATAT WAKTU (TIME KEEPERS)

Para petugas pencatatan waktu berada langsung dibawah Pimpinan Perlombaan dan diangkat atas persetujuan IMI.

Pasal 35 KEWAJIBAN PETUGAS PENCATAT WAKTU

- a. Mengatur pencatatan waktu selama perlombaan berlangsung dengan memakai alat-alat pencatat waktu yang akurat.
- b. Mencatat waktu berangkat dan waktu tiba setiap peserta.
- c. Memberitahukan hasil-hasil catatan waktu hanya kepada Pimpinan Perlombaan dan Stewart dengan memberikan time sheets yang asli.
- d. Hanya time sheets yang asli yang dianggap syah dan harus ditandatangani oleh petugas pencatat waktu.

Pasal 36 TUGAS DAN WEWENANG PETUGAS PEMERIKSA TEKNIK (SCRUTEENERS)

- a. Petugas pemeriksa teknik bertanggung jawab untuk memeriksa keadaan mekanis dan kendaraan-kendaraan lomba, apakah sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku, maupun kepentingan untuk hal keselamatannya.
- b. Juga bertugas untuk memeriksa semua perlengkapan peserta antara lain: helm, pakaian balap, kaca mata dan sebagainya serta dokumen-dokumen yang diperlukan antara lain SIM, STNK, Surat Ijin Start, Visa dan FMN dan lain sebagainya.
- c. Pemeriksaan-pemeriksaan dilakukan pada saat sebelum perlombaan dan setelah perlombaan berlangsung.
- d. Mengadakan pengecekan-pengecekan kendaraan di daerah parkir tertutup atas spesifikasi yang berlaku terhadap kendaraan tersebut dan bertanggung jawab atas ketertiban parkir tertutup tersebut.

- e. Berwenang untuk menolak kendaraan peserta untuk turut berlomba atau meneruskan perlombaan apabila kendaraan tersebut sudah tidak memenuhi syarat lagi.

Pasal 37 PARKIR TERTUTUP (PARC FERME)

Daerah lapangan parkir tertutup ini untuk menampung semua kendaraan peserta sebagai daerah terlarang untuk disentuh oleh peserta, maupun mekanik-mekaniknya, kecuali oleh petugas scrutineer guna pemeriksaan kendaraan-kendaraan selama jangka waktu yang telah ditentukan.

Larangan parkir tertutup tersebut hanya dapat dibuka/dibebaskan oleh Pimpinan Perlombaan, sebelum itu tidak satu kendaraanpun yang boleh keluar atau direparasi oleh seseorang.

Pasal 38 PESERTA

Peserta adalah orang yang pendaftarannya sudah diterima dan memenuhi syarat untuk suatu perlombaan atau orang yang ikut berlomba dan sudah memiliki Kartu Ijin Start yang berlaku.

Pasal 39 PERSYARATAN PESERTA

Untuk dapat memenuhi syarat sebagai peserta perlombaan, maka kepada setiap calon peserta diharuskan mempunyai Kartu Ijin Start yang dikeluarkan oleh IMI Ijin-ijin Start tersebut dapat berupa Ijin Start Internasional maupun Nasional/Regional dan untuk pengeluaran Ijin Start tersebut maka IMI dapat mengenakan biaya administrasinya.

Pasal 40 DAFTAR PESERTA

Panitia Penyelenggara harus membuat daftar peserta resmi sebelum perlombaan dimulai dan dibagikan kepada petugas, peserta dan ditempelkan pada papan pengumuman resmi.

BAB IV IJIN-IJIN

Pasal 41 KARTU IJIN START

Setiap peserta perlombaan olahraga kendaraan bermotor yang diselenggarakan di Indonesia wajib memiliki Kartu ijin Start sesuai dengan jenis perlombaan yang diikuti. Ijin Start hanya dikeluarkan oleh IMI Provinsi dengan ketentuan ketentuan sebagai berikut:

- a. Permintaan Ijin Start dapat diajukan kepada IMI Provinsi dengan mengisi formulir resmi dan melengkapi persyaratan-persyaratan yang diminta, yaitu:
 1. Kartu Tanda Anggota (KTA) yang masih berlaku.
 2. Surat Ijin Mengemudi yang masih berlaku

3. Surat Keterangan dari dokter yang ditunjuk, untuk membuktikan bahwa yang bersangkutan mempunyai kondisi fisik yang baik.
 4. Surat keterangan orang tua untuk pembalap (dibawah 15 tahun) yang belum memiliki Surat Ijin Mengemudi
- b. Ijin Start hanya dapat diberikan oleh IMI Provinsi untuk pemohon dengan KTA dan surat rekomendasi dari klub yang berada di daerahnya, kecuali pemohon dari daerah lain dengan surat pengantar dari IMI Provinsinya.
 - c. Ijin Start Nasional dikeluarkan oleh PP IMI, setelah yang bersangkutan memiliki Ijin start yang dikeluarkan oleh IMI Provinsi. Yang diperuntukan mengikuti event:
 1. Internasional event di Indonesia
 2. Non Internasional event di luar negeri
 - d. Ijin Start dapat diberikan kepada:
 1. Penduduk Indonesia sesuai dengan persyaratan diatas.
 2. Penduduk dan negara lain yang telah mendapat ijin dari ASN/FMNnegaranya.
 - e. IMI berhak untuk menolak suatu pemberian ijin start tanpa mengemukakan suatu alasan apapun.

Pasal 42 IJIN PENYELENGGARAAN

Suatu perlombaan dapat dilaksanakan di jalan-jalan umum atau di lintasan balap tertutup atau di kedua-duanya, tetapi selain ijin lomba yang dikeluarkan oleh IMI harus pula diperoleh ijin-ijin dari pihak-pihak yang berwajib.

Tak satupun perlombaan baik yang bersifat Internasional, Nasional, Terbuka, Regional maupun Klub dapat diselenggarakan tanpa ijin/persetujuan dan IMI. Untuk itu IMI akan memberikan sanksi berupa DISKUALIFIKASI sementara dan DISKUALIFIKASI kepada pihak-pihak yang terlibat (baik promotor, official maupun peserta) dalam suatu penyelenggaraan yang tidak syah.

Pasal 43 PERMOHONAN PENYELENGGARAAN

Setiap permohonan ijin penyelenggaraan ditujukan kepada IMI untuk perlombaan-perlombaan yang bersifat Internasional maupun Nasional terbuka/Nasional dan kepada IMI Provinsi untuk perlombaan yang bersifat Regional dan KIub dengan disertai keterangan-keterangan sebagai berikut:

- a. Tanggal, tempat, jenis tingkat perlombaan.
- b. Nama dan alamat pemohon.
- c. Daftar nama dan pengalaman orang-orang yang duduk dalam Panitia Penyelenggara (OC), Panitia Pelaksana (RC), Pengawas/Juri dan surat pernyataan kesediaan dan bertanggung-jawab bagi yang bersangkutan.
- d. Rencana peraturan lengkap.
- e. Alamat sekretariat.

- f. Rencana persiapan pengamanan/keselamatan untuk penonton, peserta dan petugas.
- g. Gambar route/lintasan dan keterangan-keterangan detailnya.

Permohonan ujian penyelenggaraan harus diajukan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Untuk suatu perlombaan bertaraf Internasional, pemohon harus sudah mengajukan rencana tanggal penyelenggaraan lomba, selambat-lambatnya pada tanggal 30 September pada tahun berjalan guna dimasukkan pada jadwal kegiatan Olahraga IMI untuk tahun berikutnya. Perlombaan Internasional mendapat prioritas dari semua jadwal perlombaan yang diajukan. Sedangkan permohonan ijin penyelenggaraannya dan semua persyaratannya harus sudah diajukan selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sebelum tanggal dimulainya.
- b. Demikian juga untuk Panitia Perlombaan yang bersifat Nasional terbuka maupun Nasional harus sudah memasukkan jadwal perlombaannya selambat-lambatnya pada tanggal 30 Oktober tahun berjalan untuk dapat dimasukkan sebagai Jadwal Kegiatan Olahraga IMI tahun berikutnya sedangkan permohonan ijin penyelenggaraannya harus sudah selesai dan diajukan selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sebelum tanggal dimulainya perlombaan.
- c. Untuk perlombaan Regional dari Klub tidak akan dicantumkan dalam Jadwal Kegiatan Olahraga IMI dan pada prinsipnya perlombaan-perlombaan tersebut tidak boleh bertepatan dengan perlombaan-perlombaan yang bersifat Internasional maupun Nasional yang sejenis, yang diselenggarakan di Indonesia, sedangkan untuk permohonan ijinnya cukup diajukan ke IMI Daerah setempat dengan melaporkannya kepada IMI.

Pasal 44 ASURANSI

Penyelenggara diharuskan menutup asuransi yang meliputi tanggung jawab mereka dan tanggung jawab peserta terhadap pihak ketiga selama acara perlombaan berlangsung.

Pasal 45 PENDAFTARAN

- a. Pendaftaran yang sah harus tercatat pada formulir pendaftaran:
 - 1. Nama dan alamat Sekretariat Perlombaan.
 - 2. Alamat dan nama lengkap pendaftar.
 - 3. Identitas penyelenggara.
 - 4. Tanda tangan peserta.
 - 5. Spesifikasi kendaraan.
 - 6. Pernyataan orang tua/wali untuk pendaftar dibawah usia 16 tahun.
 - 7. Pernyataan yang ditandatangani peserta bahwa penyelenggara dibebaskan dari segala tanggung jawab akibat dari perlombaan ini.

8. Pernyataan bahwa perlombaan akan diadakan berlandaskan dan sesuai dengan peraturan Internasional maupun Nasional.
- b. Pendaftaran dari luar negeri harus mendapat ijin tertulis/stempel dan persetujuan dan ASN/FMN pada formulir pendaftaran, demikian juga apabila ada peserta Indonesia yang akan berlomba ke luar negeri harus dengan persetujuan IMI.
- c. Penolakan pendaftaran dapat ditentukan oleh Panitia Penyelenggara dalam peraturan pelengkap yang dibuatnya.

Pasal 46 KARTU IJIN START INTERNASIONAL

IMI hanya mengeluarkan Surat Ijin Start Internasional kepada para anggota IMI dengan pertimbangan IMI:

- 46.1 Pemohon sedikitnya sudah 3 (tiga) kali berhasil menduduki Kejuaraan Umum 10 terbaik dalam perlombaan sejenis dan bertaraf Nasional dalam 2 tahun terakhir di Indonesia, atau
- 46.2 Sedikitnya 1 kali pernah menduduki kejuaraan umum 10 terbaik dalam salah satu perlombaan tingkat Internasional dalam 2 tahun terakhir yang diselenggarakan di Indonesia atau pemohon yang sudah pernah mengikuti perlombaan di Luar Negeri.
Untuk memperoleh ijin Start harus memenuhi pertimbangan IMI dan IMI berhak untuk menolak permohonan tersebut tanpa alasan.
- 46.3 Permohonan harus diajukan oleh Pengprov IMI yang mengeluarkan KIS pada pembalap yang hendak memperoleh Surat Ijin Start (Start Permission) dari IMI

Pasal 47 MASA BERLAKU

Setiap Ijin Start berlaku sampai tanggal 31 Desember setiap tahunnya dengan pengecualian sewaktu-waktu dapat dicabut berlakunya apabila:

1. Si pemegang ijin telah melakukan hal-hal yang tidak sesuai dengan etika yang diberlakukan sesuai dengan Code Sportif Internasional.
2. Pemegang Ijin berada dalam keadaan tidak sehat jasmani sesuai dengan pengamatan petugas kesehatan.
3. Pemegang Ijin tidak memenuhi syarat lagi, akibat terkena sanksi-sanksi skorsing maupun DISKUALIFIKASI.

BAB V PROTES DAN BANDING

Pasal 48 PROTES

Hak protes hanya ada pada peserta, sekalipun demikian seorang petugas juga dapat mengajukan protes dalam kedudukannya yang resmi apabila dianggap benar dan untuk itu Ia tidak dibebani uang jaminan.

Pasal 49 PROSEDUR PROTES

- 49.1. Setiap protes harus dialamatkan secara tertulis dengan jelas kepada Pengawas Pertombaan/Juri dan disampaikan melalui Pimpinan Perlombaan disertai biaya yang telah ditentukan. Biaya ini akan dikembalikan apabila protesnya benar dan diterima.
- 49.2. Protes sudah harus sampai dan terbayar lunas selambat-lambatnya dalam waktu 30 menit setelah hasil perlombaan diumumkan.
- 49.3. Protes mengenai hasil-hasil kejuaraan juga harus diajukan selambat-lambatnya 30 menit setelah pengumuman hasil kejuaraan sementara diumumkan.
- 49.4. Setiap protes yang masuk bersifat untuk pembongkaran kendaraan harus disertai pula dengan uang jaminan pembongkaran yang akan ditentukan oleh panitia, apabila protes ditolak maka uang bongkar akan diberikan kepada petugas tehnik yang membongkar kendaraan tersebut dan apabila protes diterima uang tersebut kembali kepada penggugat dan pemilik kendaraan diwajibkan untuk membayar ganti rugi pembongkarannya.
- 49.5. Alasan protes harus jelas dan ditunjukkan kepada siapa serta yang mengajukan harus dapat membuktikan bahwa ia adalah pendaftar dan peserta yang sah.
- 49.6. Protes tidak diterima apabila diajukan bukan oleh yang berhak, atau jangka waktu memasukkan protes terlewat, atau tidak disertai uang yang ditentukan, atau protes kolektif ataupun protes Iebih dari satu masalah.
- 49.7. Dalam surat protes harus dicantumkan saat penerimaan notes oleh panitia dengan tertera jam dan menit penyerahan serta tanda tangan penerima surat protes.
- 49.8. Bagaimanapun juga suatu protes tidak bisa mengakibatkan pengurangan perlombaan.
- 49.9. Apabila ada pasal yang membahas hal sama antara Peraturan Nasional Olahraga Kendaran Bermotor dengan peraturan tiap cabang olahraga maka yang digunakan adalah peraturan yang tercantum disetiap cabang olahraga.

Pasal 50 PROSES PROTES

- 50.1. Hanya Pengawas/Juri yang dapat membahas dan mengambil keputusan atas protes yang masuk.

- 50.2 Apabila diperlukan pihak yang protes ataupun yang memprotes dapat dipanggil untuk memberikan keterangan dan alasannya termasuk para saksi yang bersangkutan.
- 50.3 Protes sudah harus diputuskan selambat-lambatnya 24 jam setelah protes tersebut masuk.
- 50.4. Sementara protes belum diputuskan panitia tidak berhak untuk mengumumkan hasil perlombaan atau membagikan hadiah-hadiahnya apabila protes tersebut ada hubungannya dengan hasil sementara.
- 50.5 Setelah keputusan ditentukan maka Pengawas Perlombaan/Juri akan mengumumkan keputusannya melalui pengumuman panitia atau melalui pos kepada pihak-pihak yang bersangkutan dengan protes tersebut dengan biaya ditanggung oleh panitia penyelenggara.

Pasal 51 BANDING

Setiap peserta dan panitia pelaksana mempunyai hak untuk naik banding kepada IMI atas hukuman atau keputusan yang dijatuhkan oleh Pengawas Perlombaan/ Juri kepadanya.

Pasal 52 PROSEDUR BANDING

- 52.1 Hak mengajukan banding kepada IMI akan berakhir setelah 48 jam setelah keputusan Pengawas Perlombaan/Juri diumumkan.
- 52.2 Pernyataan naik banding kepada IMI harus diajukan secara tertulis dengan alasan-alasan yang jelas disertai uang jaminan dan harus disetor tunai ke Kas IMI.
- 52.3 Apabila banding diterima maka uang jaminan dikembalikan kepada pihak naik banding dan beban/ongkos-ongkos protes banding dibebankan kepada pihak yang kalah banding sesuai dengan pengeluaran- pengeluaran yang terjadi selama proses banding tersebut tapi tidak lebih dari uang jaminan tersebut.
- 52.4 Hanya Kategori Kejuaraan Nasional banding diajukan ke PP IMI sedangkan kategori Kejuaraan Provinsi, Klub, diajukan Kepada Pengprov IMI penyelenggara.

Pasal 53 WEWENANG BANDING

- 53.1 IMI adalah badan tertinggi yang berhak memberikan keputusan akhir dan suatu protes ataupun banding yang diterimanya dan juga berhak untuk membatalkan keputusan-keputusan yang tidak disetujuinya, memberatkan atau mengurangi hukuman-hukuman yang telah diputuskan ataupun juga merehabilitasi pihak-pihak yang dirugikan.
- 53.2 IMI selambat-lambatnya 15 hari sudah harus memutuskan suatu perkara naik banding sejak diterimanya surat banding tersebut oleh Sekretariat IMI Pusat.

- 53.3 Team pemeriksa banding bebas menentukan kehadiran seseorang atau beberapa orang yang ahli dan netral agar dapat diperoleh penjelasan-penjelasan, termasuk menghadirkan pihak-pihak yang bersangkutan untuk didengar keterangannya.
- 53.4 IMI harus mengumumkan hasil-hasil keputusan tersebut keseluruhan IMI Provinsi untuk diketahui beserta hukuman-hukuman yang dijatuhkan.

Pasal 54 NAIK BANDING INTERNASIONAL

Hanya berdasarkan perlombaan yang bersifat Internasional/terbuka yang memakai peraturan Indonesia yang diadakan di Indonesia dapat seseorang atau badan naik banding ke tingkat Internasional baik FIA, FIM maupun CIK, dimana cara dan prosedurnya sudah ditentukan dalam peraturan Internasional yang berlaku.

BAB VI PENUTUP

Pasal 55 PENUTUP

Hal-hal yang belum diatur dalam Peraturan Nasional Olahraga Kendaraan Bermotor IMI ini akan diatur Iebih lanjut dalam Peraturan yang ditetapkan oleh IMI.

PERATURAN KEJUARAAN NASIONAL BALAP MOBIL



IKATAN MOTOR INDONESIA
Edisi : 2014

DAFTAR ISI

Pasal 1	STATUS KEJUARAAN	4
Pasal 2	JUDUL KEJUARAAN	4
Pasal 3	NEGARA PEMBALAP	4
Pasal 4	PANITIA PENYELENGGARA (OC)	4
Pasal 5	PANITIA PELAKSANA TEKNIS PERLOMBAAN (RC)	5
Pasal 6	JUMLAH KENDARAAN YANG DIIJINKAN START	5
Pasal 7	PERATURAN DAN JADWAL PERLOMBAAN	5
Pasal 8	PERSYARATAN PEMBALAP	6
Pasal 9	TANGGUNG JAWAB PENDAFTAR DAN PEMBALAP	7
Pasal 10	PERSYARATAN KENDARAAN	8
Pasal 11	JARAK LINTASAN LOMBA	9
Pasal 12	ASURANSI	9
Pasal 13	BRIEFING PEMBALAP	9
Pasal 14	PEMERIKSAAN ADMINISTRASI	10
Pasal 15	PEMERIKSAAN TEKNIS	10
Pasal 16	PIT LANE	12
Pasal 17	KETENTUAN UMUM KESELAMATAN	14
Pasal 18	LATIHAN DAN KUALIFIKASI	16
Pasal 19	GRID	19
Pasal 20	PROSEDUR START	20
Pasal 21	DRIVE THRU PENALTY	25
Pasal 22	LOMBA / RACE	25
Pasal 23	NETRALISASI DAN PENGHENTIAN LOMBA	26
Pasal 24	FINISH	28
Pasal 25	PARKIR TERTUTUP / PARC FERME	29
Pasal 26	SYARAT – SYARAT KLASIFIKASI	30
Pasal 27	PODIUM CEREMONY DAN JUMPA PERS	30
Pasal 28	PEMBERIAN POINT	30
Pasal 29	DEAD HEAT	31
Pasal 30	KODE ETIK	32
Pasal 31	TANDA – TANDA BENDERA	34
Pasal 32	TATA CARA BERKENDARA DI AREA BENDERA KUNING	36
Pasal 33	PERATURAN	37
Pasal 34	INSTRUKSI DAN PEMBERITAHUAN KEPADA PEMBALAP	37
Pasal 35	INTERPRETASI DAN PEMBERLAKUAN PERATURAN	37
Pasal 36	YURIDIKSI	38
Pasal 37	HUKUMAN DAN PEMECATAN	38
Pasal 38	PROTES DAN NAIK BANDING	39
Pasal 39	PENGIKLANAN	40

PERATURAN TEKNIK KESELAMATAN PERLOMBAAN BALAP MOBIL	41
JENIS KEJUARAAN PERLOMBAAN BALAP MOBIL 2014	71
PERATURAN TEKNIK PERLOMBAAN BALAP MOBIL	74
LAMPIRAN 1	86
Peraturan Kejuaraan "Super Touring" championship 2014	
LAMPIRAN 2	87
Daftar Peringkat Pembalap 2014	

**PERATURAN NASIONAL
PERLOMBAAN BALAP MOBIL
TAHUN 2014**

PERATURAN UMUM

Pasal 1.

STATUS KEJUARAAN.

Peraturan ini mencakup perlombaan dengan status kejuaraan sebagai berikut:

- 1.1. Kejuaraan Nasional.
- 1.2. Kejuaraan Non Kejurnas.
- 1.3. Kejuaraan Terbuka.
- 1.4. Kejuaraan Terbuka (terbatas).

Pasal 2.

JUDUL KEJUARAAN.

Setiap perlombaan wajib mencantumkan status kejuaraan yang diadakannya didalam judul perlombaan (Pasal 1). Khusus untuk Kejuaraan Nasional Penyelenggara wajib mencantumkan Logo Kejuaraan Nasional (Lampiran A).

Pasal 3.

NEGARA PEMBALAP.

- 3.1. Kejuaraan Nasional.
Indonesia dan pemegang Kartu Ijin Start (KIS) IMI.
- 3.2. Kejuaraan Non Kerjurnas
Indonesia dan pemegang Kartu Ijin Start (KIS) IMI.
- 3.3. Kejuaraan Terbuka.
Seluruh negara yang menjadi anggota FIA.
- 3.4. Kejuaraan terbuka (terbatas).
Negara-negara China (FASC), Hong Kong (HKAA), India (FMSCI),
Philippine (PMP), Singapore (SMSC), Taiwan (CTAA), Malaysia (AAM),
Thailand (RAA) dan Indonesia (IMI).

Pasal 4.

PANITIA PENYELENGGARA (OC).

Dilaksanakan oleh badan hukum atau klub yang diakui oleh IMI dan diberikan kuasa serta wewenang untuk menyelenggarakan perlombaan dan melaksanakan peraturan yang berlaku serta peraturan-peraturan tambahannya.

Pasal 5.

PANITIA PELAKSANAAN TEKNIS PERLOMBAAN (RC).

Panitia Pelaksana Perlombaan adalah yang diberikan wewenang dari Panitia Penyelenggara untuk mengatur dan memimpin jalannya perlombaan sesuai dengan peraturan yang berlaku serta peraturan-peraturan tambahannya. Pimpinan Perlombaan wajib disetujui oleh PP IMI.

Pasal 6.

JUMLAH KENDARAAN YANG DIJINKAN START.

Jumlah kendaraan yang diijinkan untuk Start pada lintasan untuk setiap lomba adalah sesuai dengan FIA Safety Criteria (Appendix O, Supplement 2.B) dan sesuai dengan waktu kualifikasi dan Pasal 10, 15 dan 18.

Jumlah max Stater Pembalap harus dicantumkan pada PERATURAN PELENGKAP PERLOMBAAN.

Pasal 7.

PERATURAN DAN JADWAL PERLOMBAAN.

1. Peraturan Lomba yang menjadi acuan perlombaann.
2. Peraturan Nasional Olahraga Kendaraan Bermotor 2014 (IMI).
3. Peraturan Nasional Perlombaan Balap Mobil Tahun 2014 IMI).
4. Peraturan Pelengkap Perlombaan (Penyelenggara dan disetujui IMI)
5. Peraturan FIA untuk acuan. (FIA).
6. Bulletin yang disahkan oleh Pengawas Perlombaan.

Panitia perlombaan wajib mengeluarkan Peraturan Pelengkap Perlombaan dan Jadwal Perlombaan (Supplementary Regulation dan Program) yang berisikan antara lain:

- Nama organisasi atau Promotor Penyelenggara
- Nama atau Judul acara
- Pernyataan tentang pedoman peraturan yang menjadi pedoman lomba, misalnya Peraturan Nasional atau International.
- Susunan anggota RC
- Waktu dan Tempat penyelenggaraan.
- Penjelasan terinci mengenai perlombaan, Panjang, arah lintasan, Kelas dan kategori kendaraan jumlah maximum Pembalap dll.
- Tempat Pendaftaran, tgl buka dan waktu tutup pendaftaran biaya dll

- Informasi penting mengenai asuransi.
- Detail mengenai penghargaan dan hadiah.
- Nama Pengawas Perlombaan dan Pimpinan Lomba.

PERUBAHAN PADA PERATURAN PERLOMBAAN.

Peraturan Pelengkap Perlombaan tidak boleh diubah setelah jadwal pendaftaran dibuka, kecuali mendapat persetujuan dari Pengawas perlombaan dengan alasan keamanan atau force majeure.

Selain jadwal acara (Program) Panitia juga wajib mengeluarkan daftar Pembalap beserta nomor startnya.

Pasal 8. **PERSYARATAN PEMBALAP.**

8.1 PENDAFTAR.

Setiap badan hukum yang diberi ijin atau perorangan yang memiliki ijin sebagai pendaftar (Entrant License) dikeluarkan oleh negara-negara yang termasuk didalam Pasal 3.

- 8.2 Perlombaan dengan status Regional dan Nasional, pengemudi wajib memiliki Kartu Ijin Start (KIS) yang dikeluarkan oleh IMI. Jika WNA yang berdomisili di luar negeri ingin ikut serta dalam perlombaan balap mobil di Indonesia, maka yang bersangkutan harus dapat memperlihatkan *racing license* yang masih berlaku dari ASN di tempat tinggalnya, dan memberikan salinan surat rekomendasi yang diterbitkan ASN tersebut untuknya terkait dengan perlombaan yang akan diikuti yang bersangkutan. Namun demikian, Pembalap yang bersangkutan tidak berhak menerima poin kejuaraan.

8.2.1. Nama Pembalap yang tertera di formulir pendaftaran dan yang tertempel di kaca pintu belakang kanan-kiri dan kaca depan, harus sama dengan nama yang tertulis di Kartu Izin Start (KIS). (sanksi tidak dapat mengikuti *qtt/start*).

8.2.2. Perlombaan dengan status Nasional Terbuka dan Terbatas pengemudi wajib memiliki FIA International "C" Licences yang dikeluarkan oleh negara-negara yang tercantum didalam Pasal 3.

8.3 PENJENJANGAN

- 8.3.1 *NON-SEEDED* adalah Pembalap yang tidak termasuk *Seeded A* atau *Seeded B*.

- 8.3.2 *Seeded* B adalah Pembalap yang sudah turun balap Kejurnas di Indonesia dan meraih minimal 3 kali podium dalam satu musim dikelasnya
- 8.3.3 *SEEDED* A adalah Pembalap *SEEDED* B yang 3 kali mendapatkan juara 1 dalam 1 musim balap, peringkatnya naik menjadi *SEEDED* A pada tahun berikutnya.
Ranking Nasional 1 & 2 *Seeded* B, peringkatnya naik menjadi *SEEDED* A pada tahun berikutnya.
- 8.3.4 Apabila seorang Pembalap *seeded* A sama sekali vakum dari segala bentuk perlombaan balap mobil dimanapun selama lebih dari 5 tahun, maka status *seeded*nya diturunkan menjadi *seeded* B. Jika namanya masih tercantum didalam daftar pembalap *seeded* IMI, maka yang berlaku adalah ayat ini.
- 8.3.5 Untuk Pembalap *seeded* B tidak dapat turun ke *Non Seeded*.
- 8.3.6 Kenaikan jenjang kategori Pembalap akan dilakukan setelah Pembalap mengikuti 6 balapan atau maksimal telah mengikuti seluruh seri dalam 1 (satu) tahun.
- 8.3.7 Atas masukan dari Pengawas Perlombaan, Pimpinan Perlombaan berhak menentukan jenjang seorang tanpa mengacu kepada pro-ses perjenjangan seperti yang tertera dalam pasal ini, meski se-bagai akibatnya berarti yang bersangkutan harus pindah kelas. Keputusan Pimpinan Perlombaan tentang hal ini harus diberitahu-kan kepada yang bersangkutan atau timnya sebelum hari per-lombaan.
- 8.3.8 PP IMI berhak merubah dan menentukan status dengan mempertimbangkan data data yang ada.
- 8.3.9 Pembalap yang memiliki status *Seeded* di cabang *Speed Rally*, *Sprint Rally*, Karting, maka status *seeded*nya berlaku sama.
- 8.3.10 Pembalap yang memiliki *International License* kategori balap mobil/formula, dianggap sebagai *Seeded* A.

8.4 Biaya Pendaftaran

Biaya pendaftaran untuk lomba akan ditentukan oleh Panitia Penyelenggara.

Pasal 9.

TANGGUNG JAWAB PENDAFTAR DAN PEMBALAP.

- 9.1. Pendaftar bertanggung jawab dan menjamin bahwa seluruh nama-nama yang didaftarkan akan mentaati hukum dan peraturan yang ada. Jika pendaftar berhalangan hadir baik secara perorangan maupun

badan hukum, maka pendaftar wajib menunjuk wakilnya secara tertulis dengan disertai seluruh kekuasaan dari pendaftar.

- 9.2. Pendaftar harus menjamin bahwa seluruhnya sesuai dengan kondisi dan keabsahan serta keselamatan selama latihan dan perlombaan. Dengan menghadirkan kendaraan untuk Pemeriksaan Teknis adalah merupakan pernyataan bahwa yang disampaikan sesuai dengan kebenaran.
- 9.3. Selama perlombaan Pembalap atau orang lainnya yang membantu kendaraan yang terdaftar tidak terlepas dari tanggung jawab atas ketaatannya terhadap peraturan yang juga merupakan bagian dari tanggung jawab pendaftar atau wakil yang ditunjuk.
- 9.4. Pendaftar, Mekanik atau Tamu harus setiap saat wajib mengenakan tanda pengenal yang dikeluarkan Panitia untuk yang bersangkutan. Tanda pengenal ini hanya berlaku untuk yang namanya tertera.
- 9.5. Pembalap yang belum terdaftar dan belum lulus pemeriksaan administrasi dan teknis kendaraan tidak diperbolehkan mengikuti latihan bebas.
- 9.6. Pendaftar, Pembalap, Mekanik, Manager atau tamu tidak diperkenankan bertindak tidak sopan, bertengkar atau melakukan tindak kekerasan fisik terhadap Pembalap, anggota team lain, maupun panitia. Pembalap, manager dan team bertanggung jawab atas setiap insiden yang dilakukan oleh pihak ke-3 pendukung team tsb. Sanksi berupa skorsing dapat dijatuhkan pada Pembalap, anggota team dll.

Pasal 10.

PERSYARATAN KENDARAAN

- 10.1 Kendaraan yang diperlombakan adalah kendaraan yang memenuhi syarat seperti tercantum pada Peraturan Teknik.
- 10.2 Sesuai dengan persyaratan, kendaraan sebagaimana tercantum didalam peraturan FIA dan Peraturan Tambahan bidang Teknik yang dikeluarkan oleh Penyelenggara untuk setiap status kejuaraan sebagaimana tercantum didalam Pasal 1 dan Pasal 3.
- 10.3 Berat minimum kendaraan sesuai dengan berat kendaraan minimum kendaraan yang tercantum dalam Peraturan Teknik.
- 10.4 Kendaraan harus sesuai dengan PERATURAN NASIONAL OLAH RAGA, KENDARAAN BERMOTOR yang dikeluarkan oleh PP IMI.
- 10.5 Nama dari Pembalap dengan warna Putih harus terpasang pada kaca pintu belakang kiri kanan dan harus jelas terpasang. Nama yang tertera dikaca harus sama dengan nama yang tertulis di KIS. Dengan tinggi huruf minimum 7 cm dan maksimum 8 cm.

Pasal 11.

JARAK LINTASAN LOMBA.

Jarak yang ditentukan adalah minimum 30 km dan maximum 100 km untuk setiap perlombaan (kecuali lomba balap ketahanan).

- 11.1. Walaupun jarak lintasan dan lamanya waktu tiap lomba telah ditentukan, Panitia Penyelenggara berhak menentukan sendiri jarak lintasan dan lamanya waktu tiap lomba untuk masing-masing perlombaan sesuai dengan keadaan balapan tersebut.
- 11.2. Untuk Kejuaraan Nasional di Sirkuit Indonesia diberlakukan sebanyak minimal 38 km dan maksimal 100 km, dengan maksimum lamanya perlombaan 50 menit.

Pasal 12.

ASURANSI.

- 12.1. Penyelenggara perlombaan harus mengadakan asuransi untuk Pembalap, anggota panitia dan dengan asuransi atas pihak ketiga (*third party insurance*). Peraturan tambahan harus mencantumkan kondisi dan cakupan dari asuransi dan sesuai dengan hal-hal sebagaimana tercantum dibawah ini.
- 12.2. Penyelenggara wajib mengirimkan perincian dari kondisi dan cakupan dari asuransi sesuai dengan peraturan pemerintah yang berlaku pada umumnya kepada IMI. Pembalap dapat melihat kondisi dan cakupan asuransi ini pada Panitia sesuai dengan kebutuhan.
- 12.3. Asuransi atas pihak ketiga yang dilakukan oleh panitia harus sebagai tambahan dan tanpa merugikan setiap asuransi pribadi yang dibuat oleh maupun Pembalap pada perlombaan ini.
- 12.4. Pembalap yang ikut serta tidak dianggap sebagai pihak ketiga.

Pasal 13.

BRIEFING PEMBALAP.

- 13.1. Pimpinan Perlombaan akan mengadakan *briefing* kepada para Pembalap. Adapun tanggal, tempat dan waktu sesuai dengan yang tercantum pada jadwal panitia. Pembalap atau Pendaftar diwajibkan hadir pada saat *Briefing* Pembalap.
- 13.2. Pendaftar ataupun wakil yang ditunjuk harus bertanggung jawab atas satu atau lebih nya Pembalap yang tidak hadir didalam briefing ini.
- 13.3. Pembalap yang tidak mengikuti Briefing dan tidak mengirimkan wakil akan dikenakan denda minimum sebesar Rp. 500,000 (lima ratus ribu

- rupiah). Pembalap baru boleh mengikuti kualifikasi (*qtt*) dan *start* jika sudah membayar denda.
- 13.4. Pembalap *non-Seeded* wajib mengikuti *briefing* tanpa diwakilkan. Sanksi untuk tidak mengikuti *briefing* bagi *non-seeded* adalah tidak *start* (uang pendaftaran tidak dikembalikan).
 - 13.5. Panitia harus mengeluarkan *Entry list* peserta untuk masing2 kelas pada saat *briefing* sebagai form absensi. Absensi tsb harus ditanda tangani oleh Pembalap atau wakilnya/*Entrant*
 - 13.6. Bahan *briefing* harus dibagikan kepada seluruh Pembalap.
 - 13.7. Hasil keputusan *briefing* harus di tanda tangani oleh Pengawas Perlombaan, dan ditempelkan pada *official board*.
 - 13.8. Kartu Tanda Masuk (jika ada), untuk Pembalap dan *Pit Crew* nya akan diberikan setelah *briefing*. Dengan permohonan tertulis Pembalap dapat memohon penambahan tanda pengenal kepada Panitia Penyelenggara.
 - 13.9. Wakil dari Pembalap dan Pendaftar harus dibuktikan dengan kartu *Entrant License* yang resmi dikeluarkan oleh PP IMI. Sanksi: Protest tidak dilayani.

Pasal 14

PEMERIKSAAN ADMINISTRASI

- 14.1. Seluruh Pendaftar, Pembalap atau pengurus yang ditunjuk harus hadir pada tempat Pemeriksaan Administrasi dan Pemeriksaan Kendaraan yang akan dilaksanakan sebelum latihan tidak resmi pertama atau ditentukan sesuai dengan jadwal Panitia.
- 14.2. Dokumen pendaftar dan harus disampaikan pada saat pemeriksaan administrasi ini. Pemeriksaan juga meliputi dokumen Pendaftaran, *License "C"*, KIS Internasional/ Regional, Surat kesehatan Internasional.
- 14.3. Pendaftar atau Pembalap yang tidak melapor untuk pemeriksaan tidak diijinkan mengikuti latihan, *QTT* maupun perlombaan.
- 14.4. Jadwal Pemeriksaan sesuai dengan jadwal perlombaan yang dikeluarkan oleh Panitia.

Pasal 15

PEMERIKSAAN TEKNIS.

Jadwal Pemeriksaan Teknis akan dilaksanakan sebagaimana jadwal yang dikeluarkan oleh Panitia dengan ketentuan sebagai berikut:

- 15.1. Pemeriksaan Teknis (*Scrutineering*) akan diadakan pada tanggal dan tempat yang ditentukan sesuai dengan jadwal yang dikeluarkan oleh Panitia.

- 15.2. Pembalap yang menghadirkan kendaraannya guna pemeriksaan teknis maupun administrasi berarti menyatakan bahwa ia telah mengetahui dan mengerti secara keseluruhan peraturan perlombaan, sanksi-sanksi, jadwal dan lain-lainnya yang dikeluarkan oleh panitia untuk kepentingan Pembalap.
- 15.3. Pemeriksaan kendaraan diluar jadwal yang telah ditentukan/dikeluarkan oleh Panitia akan dikenakan denda minimum sebesar Rp. 1,000,000 (satu juta rupiah) per kendaraan.
- 15.4. Pada mobil balap tidak diperkenankan memasang sticker yang sama dengan panitia mis: *fast doctor*, *safety car*, *course marshall* dan lain sebagainya. (sanksi tidak diperbolehkan mengikuti qtt/race).
- 15.5. Pemeriksaan Teknis sebelum perlombaan dapat dilakukan terpisah atau bersamaan dengan Pemeriksaan Administrasi.
- 15.6. Seluruh kewajiban yang ditentukan oleh panitia, misalnya; nomor Pembalap, stiker iklan, dan lain-lain sudah harus terpasang sebelum pemeriksaan Teknis ini dilakukan. Kendaraan yang tidak melakukan pemeriksaan Teknis tidak diijinkan untuk mengikuti perlombaan, *qtt* maupun latihan.
- 15.7. Setiap kendaraan yang telah mendapatkan tanda Lulus Pemeriksaan Teknis, jika dibongkar/diubah yang menyebabkan perubahan pada keselamatan kendaraan atau menimbulkan pertanyaan atas keabsahan, atau terlibat kecelakaan, wajib menyampaikan permohonan ulang Pemeriksaan Teknis dan persetujuan dari petugas *Scrutineering*.
- 15.8. Setiap kendaraan dapat dilarang ikut perlombaan dengan alasan keselamatan.
- 15.9. Pimpinan Perlombaan dapat meminta kendaraan yang terlibat kecelakaan untuk berhenti guna Pemeriksaan Teknis kembali atas kendaraannya dan Pemeriksaan Medis atas Pembalapnya. Hasil Pemeriksaan Teknis ini akan diserahkan kepada Pengawas Perlombaan.
- 15.10. Pengawas Perlombaan dan Petugas Pemeriksa Teknis dapat melakukan hal-hal sebagai berikut:
 - 15.10.1 Memeriksa kondisi keabsahan dari kendaraan ataupun Pembalap setiap saat.
 - 15.10.2 Meminta kepada Pembalap waktu pemeriksaan agar kendaraan dibongkar oleh Pembalap/peserta guna memastikan bahwa kendaraan memenuhi persyaratan yang ditentukan.
 - 15.10.3 Meminta kepada Pembalap agar menyediakan suku cadang dan contoh serta data pendukung lainnya guna Pemeriksaan Teknis selama perlombaan dan latihan.

15.11 Pemeriksaan Ulang

- 15.11.1. Setiap kendaraan dapat diperiksa ulang setelah Pembalap menyelesaikan waktu kualifikasi resmi (*QTT*) setidaknya untuk hal-hal sebagai berikut:
 - 15.11.1.1. Berat kendaraan
 - 15.11.1.2. Keadaan kendaraan serta *seal*/segel.
- 15.11.2. Setidaknya hal-hal sebagai berikut akan diperiksa sesudah menyelesaikan setiap lomba:
 - 15.12.2.1. Berat kendaraan
 - 15.12.2.2. Keadaan kendaraan serta *seal* /segel.
- 15.12. Setelah perlombaan, pemenangnya dan kendaraan yang dipilih secara acak atau kendaraan yang dicurigai tidak sah akan diperiksa. Pembalap yang diminta, harus melaksanakan instruksi petugas *Scrutineering* dalam hal melaksanakan pembongkaran untuk memperlihatkan bagian yang diperlukan petugas scrutineering. Kelalaian atau keberatan untuk melakukan hal ini mengakibatkan sanksi Pemecatan.
- 15.13. Pemeriksaan Teknis dapat dilakukan setiap saat tanpa menjelaskan alasannya dan keputusan ini sepenuhnya merupakan hak Panitia dan Pengawas Perlombaan.

Catatan: Seluruh Pembalap diwajibkan untuk menggunakan *data monitoring unit (transponder)* yang spesifikasi dan suppliernya ditentukan oleh Panitia Penyelenggara. Kelalaian dalam memasang transponder merupakan kerugian dan tanggung jawab Pembalap.

Pasal 16 **PIT LANE**

- 16.1. Untuk menghindari keraguan dari kegunaannya, area *Pit Lane* harus di-bagi menjadi dua jalur. Jalur yang berdekatan dengan *Pit Wall* diguna-kan untuk jalur cepat. Sedangkan Jalur yang berdekatan dengan garasi digunakan untuk jalur lambat.
- 16.2. Jalur lambat adalah area dimana Pembalap dapat memperbaiki kendar-aan untuk kerusakan yang relative ringan/kecil. Tidak diperkenankan untuk menjalankan kendaraan diarea jalur lambat, terkecuali kendaran tersebut didorong (tanpa Pembalap dibelakang kemudi).
- 16.3. Jalur cepat adalah jalur kendaraan yang harus digunakan pada saat ken-daraan akan masuk dan keluar dari area *Pit Lane*. Termasuk apabila kendaraan tersebut akan pindah garasi.

- 16.4. Kendaraan dapat menuju jalur cepat dan atau tetap dijalur cepat (hanya ketika akan start dari *Pit Lane*) apabila Pembalap nya berada dibelakang kemudi (meskipun kendaraan tersebut didorong).
- 16.5. Pada saat latihan resmi/*qtt*/lomba, jalur cepat harus diprioritaskan untuk kendaraan yang sedang mengikuti latihan resmi/*qtt*/lomba tersebut.
- 16.6. Seluruh Pembalap dan timnya yang menempati *Pit Lane* area harus sela-lu menjaga kebersihan daerah pit lane. Pembalap dilarang untuk meru-bah permukaan dari *Pit Lane*, mengecat (untuk membuat garis), mem-basahi dengan air/*liquid* dan lain sebagainya.
- 16.7. Tidak boleh ada peralatan (*equipment dan tools*) yang tertinggal di seluruh area *Pit Lane*.
- 16.8. Pemakaian *Spark-generating* atau alat temperatur tinggi tidak dibenarkan pada daerah Pit dan jalur Pit.
- 16.9. Pada saat perlombaan, memasuki lintasan sepenuhnya menjadi hak Pembalap, tanpa mengabaikan keselamatan Pembalap lainnya.
- 16.10. Pembalap wajib menyediakan minimal 2 (dua) buah pemadam api yang bekerja dengan baik dan kapasitas minimal masing-masing 5 Kg.
- 16.11. Dilarang menyimpan bahan bakar di area *Pit Lane*.
- 16.12. Pada saat Pembalap melakukan *Pit Stop*, mesin kendaraan wajib dimatikan. Untuk penyetelan mesin kendaraan, Pembalap diijinkan untuk menghidupkan mesin memakai bantuan dari luar kendaraan, tetapi tidak boleh didorong (Sanksi minimum Pemecatan).
- 16.13. Perbaikan dan penggantian suku cadang hanya diijinkan di Pit nya atau dibagian depan dari Pit. Pembalap tidak diperkenankan untuk memperbaiki kendaraanya di lintasan ataupun didaerah lain selain Pit.
- 16.14. Pada saat kendaraan berhenti di *Pit*, *maximum* 4 (empat) orang dapat membantu memperbaiki kendaraan tersebut secara bersamaan. Hanya 4 orang yg diperbolehkan berada di *Pit area* (garis kuning). Jika Pembalap tetap berada didalam kendaraan, Pembalap tidak dihitung bagian dari empat mekanik yang dimaksud diatas sejauh tidak melakukan kegiatan yang aktif (atau ditentukan lain oleh Peraturan Tambahan).
- 16.15. Hewan peliharaan dilarang berada pada daerah *pit* dan *paddock*. Anak dibawah usia 12 tahun dilarang berada di pit lane dan pit wall dengan alasan apapun. Anak dibawah usia 12 tahun yang berada di dalam pit atau di area belakang pit setiap saat harus selalu ditemani oleh orang tuanya atau orang dewasa yang menjadi walinya.
- 16.16. Alat transportasi bermotor (motor mini, *scooter* bermotor, sepeda motor, dsb) kecuali kendaraan balap Pembalap, tidak boleh digunakan di pit lane.

- 16.17. Apabila kendaraan memasuki Pit garasi, maka Pembalap dianggap telah menyelesaikan perlombaan dan tidak diperbolehkan untuk melanjutkannya lagi.
- 16.18. Seluruh pelanggaran di Pasal 16 ini, adalah sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000 (lima ratus ribu rupiah) sampai dengan Pemecatan.

Pasal 17

KETENTUAN UMUM KESELAMATAN.

- 17.1. Hanya lintasan pacu yang diijinkan untuk dipakai pada latihan maupun perlombaan.
- 17.2. Selama perlombaan dan latihan Pembalap dilarang melakukan penambahan bahan bakar, minyak pelumas, air, cairan, liquid lainnya diluar daerah Pit.
- 17.3. Pada waktu pengisian bahan bakar, Pembalap harus menyediakan pemadam api yang bekerja dengan baik pada sisi kendaraannya.
- 17.4. Kecuali Pembalap dan pengecualian khusus, petugas yang berwenang, tidak satupun berhak menyentuh kendaraan yang berhenti diluar daerah Pit.
- 17.5. Pembalap dilarang mendorong kendaraan dilintasan ataupun melintasi garis Finish.
- 17.6. Setiap Pembalap yang berhenti dan mematikan mesinnya selama perlombaan berlangsung, dikehendaki atau tidak, Pembalap bersangkutan yang wajib menghidupkan kembali mesin kendaraannya tanpa bantuan peralatan diluar kendaraan.
- 17.7. Pembalap dalam keadaan apapun wajib mengenakan pakaian balap lengkap beserta *helmet* yang sesuai dengan standard FIA, sarung tangan yang memenuhi syarat serta mengenakan sabuk pengaman selama berada di dalam trek. Pemakaian peralatan *HANS* sangat dianjurkan (peralatan *HANS* harus cocok/*compactible* dengan *Helmet* nya).
- 17.8. Seluruh Pembalap wajib memenuhi syarat-syarat umum keselamatan sebagaimana diberlakukan oleh FIA.
- 17.9. Setiap Pembalap yang akan meninggalkan lintasan menuju daerah Pit, harus mengambil jalur sebelah kanan pada saat yang aman dan memberikan tanda, serta pastikan bahwa hal ini tidak akan membahayakan Pembalap lainnya.
- 17.10. Seluruh instruksi dari Petugas/*Marshall* kepada Pembalap, dilakukan dengan menggunakan papan/bendera. Pembalap dan seluruh timnya tidak diperkenankan menggunakan tanda/bendera, yang dianggap dapat menimbulkan salah pengertian terhadap Pembalap yang lainnya.

- 17.11. Pembalap dilarang untuk mengemudi kendaraan secara berlawanan arah dengan arah lomba, terkecuali sangat diperlukan untuk memindahkan kendaraannya yang berada pada posisi bahaya. Kendaraan hanya dapat didorong untuk menghindari dari posisi yang berbahaya, sesuai dengan arahan dari petugas Marshall.
- 17.12. Pembalap yang akan meninggalkan kendaraannya, harus meninggalkan kendaraannya dalam posisi perneling N (*neutral*). Kunci kontak tetap pada tempatnya dan dalam posisi *unlock*.
- 17.13. Apabila diperlukan, Pembalap harus berada dekat dengan kendaraannya untuk membantu petugas.
- 17.14. Perbaikan kendaraan hanya dapat dilakukan di area paddock. Perbaikan ringan dapat dilakukan di Pit hanya dalam lomba. Sedangkan perbaikan ringan di grid hanya dapat dilakukan hanya pada saat akan start.
- 17.15. Pengisian bahan bakar hanya dapat dilakukan di Pit.
- 17.16. Pimpinan Perlombaan, Pengawas Perlombaan, dan petugas *Medic*, dapat meminta untuk mengadakan pemeriksaan kesehatan, setiap waktu selama event berlangsung.
- 17.17. Pada saat awal lomba, digaris start, Pembalap dilarang untuk menghidupkan mesin tanpa instruksi dari Petugas.
- 17.18. Dilarang mengisi bensin dan cairan/liquid lainnya di area starting grid.
- 17.19. Setiap pelanggaran yang dilakukan pada pasal 17.1. s.d. 17.18. adalah PEMECATAN.
- 17.20. Lampu kabut belakang mobil (*rear fog light*) yang berwarna merah harus dalam keadaan dapat berfungsi. Saat lomba dinyatakan dalam keadaan hujan/gerimis (*wet race*), maupun turun hujan ditengah berlangsungnya lomba, maka lampu belakang/*rear fog light* (warna merah) tersebut wajib dinyalakan. Petugas Pemeriksa Teknis, dapat mengecek lampu tersebut sampai dengan 15 menit sebelum start lomba. Jika selama lomba, tiba-tiba lampu tersebut tidak berfungsi maka, kendaraan/pembalap tidak perlu berhenti untuk memperbaikinya (tidak akan ada penalty untuk hal ini).
- 17.21. Untuk keselamatan bersama, Pembalap dilarang melakukan gerakan zig zag selama berada di daerah sepanjang pit, keluar dari pit exit dan di trek (lintasan). Gerakan zig-zag hanya diperbolehkan pada saat melakukan *warming up/sighting lap* (sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000).
- 17.22. Seluruh Pembalap harus menjunjung tinggi sportifitas olah raga, etika dalam berlomba serta menomor satukan keselamatan bersama. Sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000 (lima ratus ribu rupiah) setiap

- kejadiannya sampai dengan Pemecatan serta menjadi bahan bagi laporan Pengawas Perlombaan kepada PP-IMI untuk hukuman lebih lanjut.
- 17.23. Dilarang berjalan dengan menggunakan gigi mundur ataupun berkecenderungan berlawanan arah dilintasi dan di area *Pit Lane* (mobil mundur di area *Pit Lane* harus didorong). Juga dilarang untuk memarkir mobil di area *Pit*. (sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000).
- 17.24. Pada saat keluar dari *Pit* Pembalap dilarang menginjak/melintasi garis putih pemanjang di trek yang ada setelah keluar *pit exit*. Pembalap yang melanggar akan dikenakan sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000 (lima ratus ribu rupiah) setiap kejadian. Pelanggaran yang dilakukan pada saat lomba adalah *Drive Thru Penalty* (DTP)
- 17.25. Setiap mobil Peserta harus dilengkapi dengan Towing Eye (tempat lubang untuk menempatkan tali penarik) sesuai yg ditentukan (min diameter 6 cm) guna kelancaran proses recovery yang pada akhirnya akan mempengaruhi kelancaran jalannya lomba (sanksi tidak lulus pemeriksaan kendaraan/denda minimum sebesar Rp. 500,000).
- 17.26. Kecepatan maksimum di area pit adalah 60km/jam. Sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000. Selama lomba/race, sanksinya adalah *drive thru penalty*.
- 17.27. Pembalap hanya boleh melewati garis *finish* satu kali, baik dalam latihan, *QTT* maupun Perlombaan. Sanksi denda minimum sebesar Rp.1,000,000 (satu juta rupiah) per kejadian.
- 17.28. Selama di lintasan balap, Pembalap dilarang dengan sengaja menghentikan kendaraannya disepanjang lintasan/ trek dengan alasan apapun juga dan atau untuk melakukan latihan Start. Sanksi berupa denda minimum sebesar Rp. 500,000. Bila kendaraannya mogok, maka Pembalap harus segera menepikan kendaraannya, sehingga kendaraannya dalam posisi aman
- 17.29. Selama latihan, kualifikasi dan lomba, di *Pit Exit* akan ditandai dengan lampu merah/hijau menyala. Kendaraan hanya dapat meninggalkan *Pit* ketika lampu hijau menyala. Sebagai tambahan, bendera biru dilambaikan yang mengingatkan kendaraan yang akan keluar bahwa ada kendaraan dilintasi yang sedang mendekat. Pembalap yang melanggar, akan dikenakan sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000. Sanksi Pelanggaran yang terjadi pada saat Lomba adalah *Drive thru penalty*.

Pasal 18

LATIHAN DAN KUALIFIKASI.

- 18.1 Latihan dan Waktu kualifikasi resmi (*QTT*) akan dilaksanakan sesuai dengan jadwal perlombaan yang dikeluarkan oleh panitia.
- 18.2 Kendaraan yang belum lulus/*passed* dari Pemeriksaan Kendaraan, dilarang mengikuti segala kegiatan dalam perlombaan termasuk mengikuti latihan resmi dan kualifikasi.
- 18.3 Setiap Pembalap harus mengambil bagian didalam waktu kualifikasi resmi ini dan wajib melaksanakan minimum 3 (tiga) putaran/lap untuk mendapatkan waktu kualifikasi.
- 18.4 Kendaraan hanya dapat memenuhi syarat kualifikasi untuk satu Pembalap saja.
- 18.5 Panitia berhak memberhentikan waktu kualifikasi resmi setiap saat tak terbatas dan dianggap perlu guna membersihkan lintasan dari gangguan. Jika penghentian ini terjadi pada waktu pengambilan waktu kualifikasi maka penghentian ini tidak akan mengurangi waktu kualifikasi yang telah ditentukan. Jika penghentian terjadi beberapa kali pada saat pengambilan waktu kualifikasi, protes yang memungkinkan perubahan kualifikasi kendaraan dan Pembalapnya, tidak diterima.
- 18.6 Seluruh lap harus dicatat waktunya oleh petugas pencatat waktu secara berurutan guna menentukan posisi Pembalap dan kendaraannya di Grid Start sesuai dengan Pasal 19.
- 18.7 Peraturan keselamatan yang diterapkan pada latihan dan kualifikasi adalah sama pada peraturan keselamatan pada waktu perlombaan.
- 18.8 Tidak diperkenankan mengisi bensin pada kendaraan yang sedang mengikuti babak kualifikasi (sanksi *Underweight*).
- 18.9 Apabila pada saat kualifikasi, kendaraan memasuki Pit Garasi, maka Pembalap dianggap telah menyelesaikan sesi kualifikasi (*QTT*) dan tidak diperkenankan kembali untuk memasuki lintasan lagi (apabila Pembalap tersebut belum/lupa untuk melakukan timbang kendaraan maka akan diberikan Sanksi *underweight*).
- 18.10 Apabila terjadi suatu kecelakaan yang mengakibatkan tertutupnya lintasan, atau dapat berpotensi membahayakan peserta lainnya, Pimpinan Perlombaan dapat menghentikan jalannya latihan maupun kualifikasi. Dalam hal ini, bendera Merah akan diperlihatkan pada semua pos.
- 18.11 Ketika bendera Merah diperlihatkan, maka seluruh Pembalap harus segera menurunkan kecepatan kendaraannya secara bertahap, dan secara perlahan menuju Pit. Sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000 per kejadian.

- 18.12 Segera setelah lintasan *clear* (tidak ada halangan), maka lampu di *Pit Exit* akan menyala hijau yang ditandai dengan suara *horn*. Adalah merupakan tanggung jawab Pembalap untuk terus memonitornya. Pada saat tersebut, Pembalap dapat menuju lintasan melalui *Pit Exit*.
- 18.13 Kendaraan yang berhenti ditengah lintasan (karena satu dan lain hal), harus segera disingkirkan dari tengah lintasan, sehingga tidak merintang dan menimbulkan potensi berbahaya baik bagi dirinya maupun kendaraan lain. Apabila tidak mampu untuk melakukannya sendiri maka petugas Marshall harus membantunya. Jika kendaraan dapat kembali ke Pit/meneruskan lomba dikarenakan adanya bantuan dari petugas/*Marsahall* (tidak dengan tenaga mesinya sendiri) maka akan mendapat sanksi:
- 18.13.1. Bila terjadi pada saat latihan, kendaraan tidak diperbolehkan digunakan lagi. Apabila setelah perbaikan, kendaraan tersebut di-gunakan lagi, maka waktu tempuh yang diperolehnya akan dihilangkan.
 - 18.13.2. Apabila terjadi pada waktu kualifikasi, perolehan waktu akan dihilangkan (dianggap tidak sah).
 - 18.13.3. Jika kendaraan dapat kembali ke Pit/meneruskan lomba dikarenakan adanya bantuan dari petugas/*Marshall* (tidak dengan tenaga mesinya sendiri) maka Pembalap harus segera masuk Pit, dan tidak diperkenankan untuk meneruskan lomba (*did not finish*). Apabila Pembalap tidak masuk ke Pit/tetap meneruskan lomba maka hukumannya adalah Pemecatan. (lihat ps 22.2)
- 18.14 Kendaraan yang mendapat bantuan dari petugas/*Marshall* tersebut, dibawah kontrol dari petugas *Scrutineering* dapat langsung menuju *Parc Ferme*. Bagian kendaraan yang terlepas, di area track maupun *Parc Ferme*, hanya dapat dipasang kembali setelah kendaraan tersebut kembali ke garasi Pit.
- 18.15 Apabila terjadi beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh pembalap pada saat latihan dan kualifikasi, maka Pengawas Perlombaan dapat menghilangkan beberapa hasil waktu kualifikasi dari Pembalap. Dengan demikian, Pembalap maupun Teamnya tidak dapat mengajukan protes terhadap keputusan Pengawas Perlombaan.
- 18.16 Berat total kendaraan berikut Pembalap dan semua perlengkapannya pada saat kualifikasi tidak pernah boleh lebih ringan dari berat minimum, atau akumulasi penyesuaian berat minimum untuk kelasnya, seperti yang tertera pada Peraturan Teknik Balap Mobil 2014. Petugas berhak untuk secara acak meminta agar kendaraan Pembalap ditimbang saat kualifikasi berlangsung.

- 18.17 Pembalap tidak dianggap *underweight*, apabila selisih berat kendaraannya, disebabkan karena kecelakaan yang menyebabkan hilangnya komponen dan menyebabkan *force majeure*.
- 18.18 Apabila Pembalap terkena sanksi *underweight*, maka waktu hasil latihan/kualifikasinya tidak akan dikeluarkan. Dalam hal ini, pembalap tidak akan mendapatkan grid dan tidak diperkenankan untuk mengikuti lomba. Namun demikian, Pembalap ybs dapat memohon kebijaksanaan dari Pengawas lomba untuk dapat mengikuti lomba (*start* dari *Pit lane*).
- 18.19 Apabila *underweight* terjadi pada waktu lomba, maka sanksinya adalah Pemecatan.
- 18.20 Setelah menyelesaikan *qtt*, Pembalap wajib masuk area *Parc Ferme* (sanksi *Underweight*).
- 18.21 Bagi Pembalap yang masuk ke track/lintasan dan bukan pada kelas/jadwalnya akan dikenakan sanksi denda minimum sebesar Rp. 1,000,000 (satu juta rupiah).
- 18.22 Kendaraan yang masuk kedalam track/lintasan adalah kendaraan yang sudah lulus scrutineering dan ditandai dengan *Passed Scrut* serta terpasang nomor pintu kendaraan dan nama Pembalap serta terpasang alat *timing system (transponder)*. Sanksi denda minimum sebesar Rp. 1,000,000 (satu juta rupiah).
- 18.23 Seluruh pelanggaran teknik yang ditemukan pada saat latihan resmi dan *qtt* akan mendapatkan sanksi *underweight* (ps. 18.18).

Pasal 19

GRID

- 19.1. Pada akhir suatu *QTT*, Panitia Pelaksana lomba akan mengumumkan hasil *QTT* yang ditempelkan pada papan pengumuman (*information official board*).
- 19.2. Untuk suatu lomba jumlah maksimum *stater* adalah yang sesuai dengan yang tercantum di Peraturan Pelengkap Perlombaan.
- 19.3. Posisi Grid terdiri dari 2 jalur kendaraan secara berurutan yang ditentukan atas waktu yang dicapai pada saat pengambilan waktu kualifikasi resmi. Jika dua atau tiga Pembalap menghasilkan waktu yang sama pada pengambilan waktu kualifikasi, prioritas akan diberikan kepada Pembalap yang mencatatkan waktu terbaik terlebih dahulu.
- 19.4. Posisi *Grid Start* Pembalap ditentukan oleh waktu tempuh terbaik pada saat pengambilan waktu kualifikasi. *Grid Start* pertama disediakan kepada Pembalap yang menempuh waktu tercepat pada saat pengambilan waktu kualifikasi.

- 19.5. Kualifikasi waktu yang dibutuhkan oleh seorang Pembalap untuk dapat mengikuti start, adalah 107% dari waktu tercepat yang diperoleh oleh Pembalap tercepat dikelasnya (atau mendapat persetujuan dari Pengawas Lomba).
- 19.6. Jika jumlah kendaraan melebihi dari jumlah kendaraan yang boleh berada ditempat Start, maka Pengawas Perlombaan akan memutuskan apakah Pembalap tersebut boleh start atau tidak.
- 19.7. Pembalap yang tidak mengikuti *QTT* dapat ikut balap dengan ketentuan telah *scrut* (sesuai jadwal) dan mendapat persetujuan tertulis dari Pengawas Lomba serta membayar denda minimum sebesar Rp. 1,000,000 (satu juta rupiah) paling lambat hari Jumat sore dan akan *start* dari *pit lane*.

Pasal 20

PROSEDUR START

- 20.1. Lima belas (15) menit sebelum waktu start lomba, *Pit Exit* akan dibuka, Pembalap akan meninggalkan Pit untuk melakukan *sighting lap*. Pada akhir dari lap ini, Pembalap akan berhenti pada kotak grid yang telah ditentukan sesuai urutannya dan langsung mematikan mesin kendaraannya. Dalam hal Pembalap ingin melakukan lebih dari satu kali *sighting lap*, maka Pembalap dapat menurunkan kecepatan kendaraannya dan berjalan perlahan sepanjang *pit lane*.
- 20.2. Dua belas (12) menit sebelum waktu start lomba, petugas *Pit Exit* akan memberikan signal suara dan papan 2 menit akan diperlihatkan sebelum *Pit Exit* akan ditutup.
- 20.3. Sepuluh (10) menit sebelum waktu start, pintu *Pit Exit* ditutup. Petugas *Pit Exit* akan memberikan signal suara kembali. Kendaraan yang masih berada di Pit dapat mengikuti proses Start dari *Pit Exit* dan harus men-capai pintu *Pit Exit* dengan kekuatan mesinnya sendiri. Jika terdapat lebih dari satu kendaraan/pembalap, maka pembalap yang akan keluar meninggalkan Pit Exit akan keluar secara berurutan sesuai dengan urutannya (*first come, first Exit*).
- 20.4. Posisi *Grid Start* untuk Pembalap yang tidak mampu mencapai tempat Start pada saat *sighting lap*, harus dibiarkan tetap kosong dan kendaraan lainnya menempati *Grid Start* masing-masing.
- 20.5. Di *starting Grid*, Pembalap boleh di temani *Pit crew*. Pengecekan boleh dilakukan, tetapi dilarang mengisi bahan bakar/pelumas, segala macam cairan dan/atau mengotori trek, dan mesin harus dimatikan. Sanksi untuk pengisian bahan bakar, oli dan segala cairan adalah

- Pemecatan. Sanksi untuk mengotori trak adalah denda minimum sebesar Rp. 500,000.
- 20.6. Selama proses start dari sebuah lomba, area *Pit Wall* harus dalam keadaan kosong, dengan pengecualian petugas *row marshall*, *fire marshall* yang menggunakan tanda pengenal yang jelas.
- 20.7. Saat-saat Start harus diumumkan dengan memperlihatkan papan penunjuk waktu dan peringatan suara:
- 20.7.1. Papan 5 Menit. Ketika papan 5 menit diperlihatkan, semua officials dan team staff harus meninggalkan grid. Pada saat ini semua ban harus dalam keadaan terpasang. Kendaraan yang pada saat ini seluruh bannya belum terpasang, harus start paling belakang, atau start dari Pit Lane. Sanksi *Drive Thru Penalty*.
- 20.7.2. Papan 3 Menit. Pengosongan Grid Start, kecuali seorang mekanik, dan petugas.
- 20.7.3. Papan 1 Menit. Ketika papan 1 menit diperlihatkan, mesin akan dihidupkan oleh Pembalap dari dalam kendaraannya dengan peralatan yang ada pada kendaraannya. Tidak diperbolehkan menghidupkan kendaraan dengan mendorong dan memakai alat bantu dari luar kendaraan. Seluruh mekanik dan yang membantu harus meninggalkan daerah grid start.
- 20.7.4. Papan 30 Detik. Setelah memperlihatkan papan ini, bendera hijau akan diperlihatkan pada bagian depan garis Start untuk menyatakan bahwa seluruh kendaraan agar melakukan satu kali warm up lap secara beriringan dalam satu baris sesuai dengan grid posisinya. Pembalap yang menempati posisi Grid pertama akan menjadi acuan kecepatan kendaraan lainnya yang berada dibelakangnya.
- 20.8. Pembalap yang tidak dapat mencapai gridnya, harus tetap berada di Pintu *Pit Exit* (dengan Pembalap tetap didalam kendaraan) dan tidak boleh mengikuti *warm up lap* (lap pemanasan). Pembalap baru boleh mengikuti start setelah lampu *pit exit* menyala hijau atau atas perintah Petugas Pit, yaitu setelah seluruh Pembalap terakhir ditrak (yang melakukan start lap pertama) melewati garis yang sejajar dengan Pit Exit. Sanksi Pemecatan.
- 20.9. Jika ada Pembalap yang tidak dapat mengikuti *warm up lap* secara normal dan tidak dapat menjaga posisinya sesuai dengan posisinya (maksimum 5 kali panjang kendaraan), maka Pembalap tersebut harus start dari grid paling belakang. Sanksi *Drive thru penalty*.

- 20.10. Pembalap tidak diperkenankan untuk menyusul kendaraan lain pada saat lap *warm up lap*. Kecuali apabila kendaraan didepannya mengalami masalah dan atau tidak dapat menjaga jarak kurang dari 5 (lima) kali panjang kendaraan dari peserta didepannya. *Sanksi Drive thru penalty*
- 20.11. Setiap Pembalap yang berada pada posisi Grid Start tetapi tidak dapat melakukan warm up lap karena masalah teknis, wajib memberikan aba-aba kepada petugas dengan mengangkat tangannya keluar jendela, dan tetap berada di dalam mobil pada posisi gridnya, dan hal-hal sebagai berikut harus dilakukan:
- 20.11.1 Row Marshall yang terdekat dengan kendaraan tersebut harus mengeluarkan bendera kuning, untuk memperingatkan ken-daraan lain dibelakangnya.
 - 20.11.2 Setelah seluruh kendaraan yang lain dan *safety car/ medical car/fast doctor* memulai warm up lap dan meninggalkan grid, dibawah pengawasan marshall, mekaniknya diperbolehkan masuk ke track untuk mencoba untuk mendorongnya menuju Pit lane melalui pintu yang terdekat, dan dapat memperbaikinya di Pit lane. Kendaraan ini akan start dari Pit lane.
 - 20.11.3 Jika saat saat masih di dalam trek ternyata mesin kendaraan tersebut bisa dihidupkan (dengan tenaganya sendiri/bukan ka-rena didorong), Pembalap masih diperbolehkan untuk melan-jutkan warm up lap dan mendekati rombongan kendaraan yang telah start lebih dulu. Namun demikian, kendaraan yang tertinggal dilarang menyusul *safety car/ medical car/fast doctor* dan akan start dari posisi grid paling belakang (sesuai ayat 20.11). *Sanksi Drive Thru Penalty*.
 - 20.11.4 Tim mekanik dari kendaraan yang mempunyai problem teknis dapat mencoba menghidupkan kendaraannya selama warm up lap berlangsung, sampai Pembalap posisi pertama menyelesaikan race lap yang pertama. Apabila Pembalap di posisi pertama sudah menyelesaikan lap pertama, maka Pembalap yang kendaraannya tidak bisa menghidupkan mesinnya dilarang melanjutkan balapan.
 - 20.11.5 Selama di lintasan mesin kendaraan harus dapat dihidupkan dengan tenaganya sendiri, kecuali didaerah pit lane, dimana untuk menghidupkan mesin dapat dibantu oleh alat lain.
 - 20.11.6 Jika kendaraan berhasil dihidupkan (bukan karena didorong), sebelum Pembalap posisi pertama menyelesaikan race lap yang pertama, peserta diperbolehkan untuk melanjutkan

balapan dengan start dari pit exit, setelah diijinkan oleh Pit Marshall.

- 20.12. Selama *warm up lap*, Pembalap dilarang saling menyusul. Guna ketertiban dan keserasian lomba maka pada saat Pembalap memasuki jalur lurus didepan tribun, (menjelang garis start) para Pembalap hendaknya berbaris berurutan mengambil jalur paling kiri dan setelah dekat dengan gridnya barulah menempati grid posisinya masing-masing.
- 20.13. Selama Pembalap mengikuti proses *warm up lap*, Pembalap dilarang menghentikan kedaraannya ataupun melakukan latihan start, formasi kendaraan harus saling berdekatan antara satu dengan lainnya dengan maksimum 5 panjang kendaraan dari kendaraan didepannya (+/- 15 meter).
- 20.14. Ketika seluruh Pembalap sudah menyelesaikan *warm up lap*, Pembalap akan menuju Grid masing-masing dengan mesin tetap hidup. Bagian body yang terdepan tidak boleh melewati garis *grid/box*, dan/atau salah menempati grid yang telah ditentukan. Dan apabila Pembalap mendapat keuntungan darinya akan diberikan Sanksi *drive thru penalty*.
- 20.15. Segera setelah seluruh Pembalap menempati Grid-nya masing-masing dan seluruh papan row Pembalap diturunkan, petugas *Starter* akan memperlihatkan papan 5 detik, yang menandakan bahwa Pembalap seluruhnya sudah berada di Grid. Lima detik Setelah papan 5 detik diturunkan, petugas *Starter* akan menghidupkan Lampu Merah. Setiap saat antara 4 sampai dengan 7 detik setelah dihidupkan, lampu merah akan dipadamkan. Perlombaan dinyatakan dimulai setelah padamnya lampu merah.
- 20.16. Pembalap yang akan start dari Pit lane baru boleh meninggalkan *Pit Exit* pada waktu lampu di *Pit Exit* menyala hijau, yaitu setelah Pembalap terakhir melewati garis start yang sejajar dengan *Pit Exit*.
- 20.17. PELANGGARAN START (*FALSE START*) Sanksi *Drive Thru Penalty*
Pelanggaran Start terjadi bila :
- 20.17.1 Peserta salah menempati grid yang telah ditentukan, dimana peserta mendapat keuntungan darinya.
- 20.17.2 Body terdepan kendaraan melewati/keluar dari garis grid yang telah ditentukan.
- 20.17.3 Sebelum aba-aba start atau lampu merah dimatikan, diluar instruksi dari petugas *Starter* kendaraan bergerak dari posisi diam.
- 20.18. Apabila kendaraan mengalami problem setelah berada di starting grid, pada akhir *warm up lap*, maka Pembalap tersebut harus segera meng-

angkat tangannya keluar dari jendela. Petugas row marshall yang bertugas pada row tersebut, harus segera melambaikan bendera kuning.

20.19. Extra Formation/Warm up Lap. Apabila diputuskan oleh Pimpinan Lomba bahwa diperlukan suatu Extra Warm up lap, maka petugas bendera dengan bendera kuning akan berdiri didepan kendaraan yang mengalami problem untuk menjaga agar kendaraan tersebut tidak bergerak sampai seluruh kendaraan digrid meninggalkan grid untuk melakukan *extra warm up lap*. Kendaraan yang mengalami problem tersebut, harus start di grid paling belakang, atau didorong ke Pit lane. Posisi grid yang ko-song, tidak boleh diisi oleh lainnya. Apabila terjadi lebih dari satu kendaraan maka, Pembalap yang terlebih dahulu melakukan *start extra Formation/warm up lap* berhak untuk start didepan.

20.20. Extra Formation/Warm up Lap. Adapun tata cara Extra Formation/Warm up lap adalah, pada saat lampu merah sudah menyala, maka petugas Start akan segera memperlihatkan papan **Extra Formation lap** dan dua lampu kuning akan menyala berkedip kedip. Sesaat kemudian lampu merah dimatikan dan bendera hijau dikibarkan. Ketika bendera hijau dikibarkan maka seluruh Pembalap akan memulai melaksanakan extra warm up lap dalam hal ini jumlah lap akan dikurangi 1 lap.

20.21. Start Ditunda.

Start dapat ditunda dengan berbagai alasan yang antara lain:

20.21.1. Apabila hujan sudah mulai turun setelah papan 5 menit diperlihatkan, tetapi sebelum race dimulai/start. Atas keputusan Pimpinan Lomba, diberikan kesempatan untuk mengganti ban dengan "Wet Tyre". Petugas Start akan memperlihatkan Papan START DELAYED dan prosedur Start akan mulai countdown mulai dari 15 menit.

20.21.2. Apabila waktu sudah mendekati dengan waktu untuk start, sedangkan Pimpinan Lomba berpendapat bahwa masih terdapat banyak genangan air yang dapat membahayakan keselamatan (meskipun kendaraan sudah menggunakan "wet tyre"), maka petugas Start atas instruksi dari Pimpinan Lomba akan memperlihatkan papan START DELAYED dan prosedur Start akan mulai countdown mulai dari 10 menit. Hal ini dapat terus dilakukan/diulangi sampai dengan track dapat digunakan, dimana setiap papan diperlihatkan, harus dibarengi dengan tanda nada suara panjang.

20.21.3. Jika Start ditunda pada saat setelah warm up lap dan sebelum lampu merah menyala menjelang Start, papan

START DELAYED akan diperlihatkan digaris Start dan informasi lebih lanjut akan diberikan kepada seluruh Pembalap. Setelah se-galanya memungkinkan, Start baru akan diberikan dan tata cara Start akan dimulai dari memperlihatkan Papan 5 Menit (ayat 20.7.1). Pembalap akan segera diberitahukan sehubung-an dengan hal ini. Dalam hal ini jumlah lap akan dikurangi 1 lap.

Pasal 21.

Drive Thru Penalty

- 21.1. Prosedur *Penalty*. Segera setelah Pimpinan Lomba menetapkan sanksi Drive Thru, maka sebelum lap ke 5 petugas/*Marhsall* di garis Finish akan memperlihatkan papan *Drive Thru Penalty* dengan no Start Kendaraan yang terkena Sanksi.
- 21.2. Cara pelaksanaan *drive thru penalty*. Pembalap masuk jalur *Pit In*, dengan kecepatan maksimum 60 km/jam sampai Pit Exit. Setelah melalui garis pit Exit, Pembalap dapat langsung kembali ke lintasan untuk meneruskan lomba. "*Drive Thru Penalty*" diberikan sebagai salah satu alternatif hukuman pada saat balap.
- 21.3. Apabila karena satu dan lain hal, Pembalap tidak melakukan *drive thru* setelah diberikan pemberitahuan hukuman, maka Pembalap akan mendapat sanksi hukuman tambahan 60 detik dari waktu tempuhnya. Demikian pula apabila kurang dari 4 (empat) lap, balap akan berakhir, hukuman akan diberikan tambahan *time penalty* 60 detik.
- 21.4. Pembalap dilarang melaksanakan sanksi *drive thru penalty* pada saat *fase safety car* berada dilintasan. (sanksi pengulangan *DTP*)

Pasal 22

Lomba/Race

- 22.1. Lomba/*race* tidak akan diberhentikan ketika hujan mulai turun, kecuali jika keadaan sudah dianggap cukup membahayakan untuk keselamatan Pembalap dan Petugas/Marshall.
- 22.2. Apabila terdapat kendaraan yang berhenti/mogok ditengah lintasan balap, maka secepatnya kendaran tersebut harus segera dipinggirkan ketempat yang relative aman baik baginya maupun bagi Pembalap yang lainnya. Apabila kendaraan (dengan tenaganya sendiri), tidak mampu untuk melakukan hal diatas, maka petugas/Marshall harus membantu yang bersangkutan. Dan apabila dengan bantuan Petugas/Marshall, mesin dapat dihidupkan kembali (karena didorong), maka Pembalap tidak diperkenankan untuk mengikuti balap kembali. Pembalap harus

segera menuju PIT dan dikeluarkan dari hasil perlombaan (*did not finish*). Apabila Pembalap tidak masuk ke Pit/tetap meneruskan lomba maka hukumannya adalah **Pemecatan**. (lihat ps 18.13.3).

- 22.3. Selama race berjalan, Pembalap dengan resikonya sendiri, dapat meninggalkan Pit lane dari Pit Exit, hanya ketika lampu pit lane dalam keadaan menyala hijau. Petugas Marshall dengan bendera/lampu biru, akan memperingatkan Pembalap di Pit Lane ketika ada Pembalap lain di-lintasan.

Pasal 23

Netralisasi dan Penghentian Perlombaan.

Jika Pimpinan Perlombaan berpendapat bahwa kondisi lintasan tidak aman dan berpotensi mengancam keselamatan Pembalap, maka perlombaan harus se-gera dinetralisasikan dan atau dihentikan dengan cara sebagai berikut:

- 23.1. Apabila *Safety Car* masuk ke lintasan untuk menetralsisir jalannya lomba, maka seluruh pos akan mengibarkan bendera kuning dan memperlihatkan papan SC. Seluruh Pembalap diwajibkan untuk mengurangi kecepatan kendaraannya, dan tidak diperkenankan untuk menyusul Pembalap lain (sanksi DTP) dan harus berjalan secara berurutan dibelakang *Safety Car*. Pembalap tidak diperkenankan menyusul *Safety Car* kecuali diperintahkan demikian oleh SC guna mengurutkan posisi Pembalap.
- 23.2. Selama *Safety Car* berada di track, Pembalap dilarang mendahului Pembalap lain. Pembalap yang paling depan harus menjaga jarak dengan *Safety Car* max 5 (lima) kali panjang kendaraan. Pembalap lain diwajibkan untuk menjaga jarak dengan Pembalap didepannya maksimal 5 (lima) panjang kendaraan. Apabila terdapat Pembalap yang gagal untuk menjaga jarak tersebut, maka Pembalap dibelakangnya diperkenankan untuk mendahuluinya (yang tertinggal, tidak boleh kembali ke posisi semula). Sanksi DTP.
- 23.3. Setiap kali SC berada digaris yang sejajar dengan Pit In, maka lampu di Pit Exit akan menyala merah. Ketika SC dan seluruh kendaraan di trak sudah melewati garis yang sejajar dengan Pit Exit, lampu di Pit Exit akan menyala hijau.
- 23.4. Apabila SC akan keluar/meninggalkan lintasan untuk masuk ke Pit In, maka SC akan mematikan lampu rotator/atapnya. Pada waktu SC masuk jalur Pit In, maka pos pertama yang akan mengibarkan bendera hijau adalah pos yang berada digaris bendera hijau, setelah itu seluruh pos akan mengibarkan bendera hijau secara berurutan.

- 23.5. Pembalap paling depan, diperbolehkan mendahului SC setelah SC mene-pi, masuk kejalur Pit In. Namun demikian, setiap Pembalap baru diper-kenankan untuk mendahului kendaraan didepannya setelah melewati garis bendera hijau yang pertama (*green flag line*). Sanksi *drive thru penalty*.
- 23.6. Penghentian Perlombaan. Jika diperlukan penghentian perlombaan oleh Pimpinan Perlombaan, maka petugas yang ditunjuk akan memperlihatkan bendera merah secara diam digaris Start (red flag line) dan secara bersamaan akan diperlihatkan bendera Merah pada seluruh pos. Keputusan untuk menghentikan perlombaan hanya dapat diberikan oleh Pimpinan Perlombaan
- 23.7. Segera setelah bendera Merah diperlihatkan, maka seluruh Pembalap wajib mengurangi kecepatannya, dan tidak boleh saling mendahului. Pembalap wajib dengan kecepatan rendah menuju ke garis bendera merah (red flag line) dan berhenti pada grid yang telah tersedia, dengan Pembalap yang terdepan berada digrid pertama (pole position), pembalap kedua digrid posisi dua, pembalap ketiga berada di grid tiga dan seterusnya.
- 23.8. Pada masa Perlombaan dihentikan, Pembalap dilarang masuk/menjuhu area Pit Lane. Sanksi *drive thru penalty*.
- 23.9. Untuk Pembalap yang sudah berada di Pit lane pada saat lomba dihentikan, dapat meninggalkan pit ketika lampu di Pit Exit menyala hijau (tanpa terkena sanksi/penalty). Pembalap tersebut dapat bergabung dengan lainnya ketika perlombaan dilanjutkan kembali sebagai peserta yang start paling belakang. Pembalap akan Start warm up lap atau sighting lap dari Pit Exit.
- 23.10. Tidak diijinkan untuk campur tangan dengan arti yang seluas-luasnya terhadap kendaraan Pembalap pada saat antara penghentian perlomba-an. Perlombaan dapat dimulai kembali, jika diijinkan oleh Pimpinan Perlombaan
- 23.11. Ketika Perlombaan dihentikan:
- 23.11.1. Perlombaan dan pencatatan waktu (timekeeping) tetap berja-lan.
- 23.11.2. Perbaikan kendaraan yang berada dilintasan semata-mata hanya dapat dilakukan karena alasan Safety. Perbaikan mana, harus atas seijin Pimpinan Lomba, dibawah pengawasan Petugas *Scrutineering*,
- 23.11.3. Hanya Petugas/Marshall yang boleh berada digrid.
- 23.12. Petugas Grid Marshall akan segera mengatur grid kendaraan berdasarkan urutan Pembalap adalah pada saat lap terakhir sebelum

perlombaan dihentikan. Apabila Perlombaan dihentikan pada lap Pertama, yaitu sebelum Pembalap yang diposisi pertama menyelesaikan lap pertamanya maka grid posisi yang digunakan untuk restart adalah grid posisi pada awal lomba.

- 23.13. Segera setelah seluruh Pembalap menghentikan kendaraannya, *Safety Car* akan ditempatkan didepan garis Start (red flag line), didepan Pembalap yang menempati grid pertama.
- 23.14. Penghentian/penundaan suatu lomba harus diusahakan sesingkat mungkin. Dan ketika waktu untuk *restart* sudah diketahui, maka seluruh Pembalap harus diberitahukan, dengan cara memperlihatkan papan 10 atau 5 menit, dengan disertai suara horn.
- 23.15. Ketika Perlombaan akan dilanjutkan kembali, maka startnya akan menggunakan *Safety Car* sebagai pemandu. Adapun tata caranya sama dengan tata cara Start seperti yang diatur pada pasal 20.7, dengan minimum waktu countdown 5 menit.
- 23.16. Pembalap yang akan melaksanakan Start dari *Pit Lane* baru boleh meninggalkan *Pit Lane* pada waktu lampu di *Pit Exit* menyala hijau, yaitu setelah terakhir ditrak (yang akan melakukan start) melewati garis yang sejajar dengan *Pit Exit*.
- 23.17. Apabila karena satu dan lain hal Perlombaan tidak dapat dilanjutkan kembali, maka hasil Perlombaan akan mengikuti ketentuan yang berlaku di Pasal 28.

Pasal 24 FINISH.

- 24.1. Tanda finish akan diberikan kepada kendaraan yang terdepan setelah kendaraan tersebut menyelesaikan seluruh jarak atau waktu yang telah ditentukan pada perlombaan ini. Apabila terjadi force majeure/netralisasi/penghentian Perlombaan, timing system tidak akan berhenti. Dalam hal ini, waktu menjadi menjadi faktor untuk menentukan akhir dari Perlombaan.
- 24.2. Adapun ketentuan tambahan dari Finish adalah sebagai berikut:
 - 24.2.1. Jika tanda finish diberikan sebelum jarak maupun waktu yang telah ditentukan maka perlombaan ini dianggap selesai.
 - 24.2.2. Jika tanda finish diberikan terlambat, maka hasilnya akan berdasarkan posisi kendaraan saat mencapai jarak atau waktu perlombaan yang telah ditentukan.
 - 24.2.3. Apabila terjadi sesuatu hal (selain dari pasal 23.11) dimana ben-dera Finish diberikan terlalu cepat, sebelum Pembalap yang paling depan (leading car) menyelesaikan lap atau

- waktunya, maka hasilnya akan berdasarkan ketika leading car melewati garis finish sebelum bendera finish dikibarkan.
- 24.2.4. Setelah bendera finish dikibarkan/diperlihatkan, seluruh kendaraan harus memutari lintasan secara penuh (victory lap) dengan kecepatan yang dikurangi kecuali ada ketentuan lain untuk hal ini.
 - 24.2.5. Pembalap harus melewati chequered flag/bendera finish untuk dianggap sebagai finisher.
 - 24.2.6. Apabila terdapat Safety Car dilintasi, maka safety car akan masuk/melakukan pit in di lap terakhir.
 - 24.2.7. Segera setelah menyelesaikan victory lap, Pembalap harus segera menuju Pit Lane, dan mengikuti petunjuk petugas untuk melakukan timbang kendaraan dan menuju *Parc Ferme*. Sebelum menyelesaikan proses timbangan sampai dengan *parc ferme*, maka tidak ada seorangpun yang boleh berinteraksi secara fisik dengan Pembalap maupun kendaraanya (misalnya memberikan minuman dll). Hal mana terkecuali bagi petugas *scrutineering*. Sanksi penambahan waktu minimum 60 detik.
 - 24.2.8. Untuk semua balapan yang kurang dari 4 jam, hanya kendaraan yang telah menyelesaikan lebih dari 80%, dari jarak tempuh yang telah dilalui oleh pemenang, akan diperhitungkan (dengan pembulatan kebawah).
 - 24.2.9. Untuk semua balapan di sirkuit yang melebihi waktu 4 jam, hanya kendaraan yang telah menyelesaikan lebih dari 70%, dari jarak tempuh yang telah dilalui oleh pemenang (dengan pembulatan kebawah).

Pasal 25

PARKIR TERTUTUP/PARC FERME

- 25.1. Yang boleh berada di area *parc ferme* adalah Petugas *Scrutineering*. Tidak boleh ada intervensi dari pihak manapun kecuali disetujui oleh Petugas *Scrutineering*.
- 25.2. Ketika *Parc Ferme* digunakan, peraturan *Parc Ferme* akan berlaku disepanjang garis *Parc Ferme* dan pintu masuknya.
- 25.3. Area *Parc Ferme* harus berukuran cukup besar, aman dan cukup terjaga sehingga tidak ada orang yang tidak berkepentingan dapat masuk.
- 25.4. Kendaraan yang atas instruksi petugas tidak memasuki tempat Parkir Tertutup/*Parc Ferme* ini dinyatakan tidak memenuhi syarat klasifikasi.

25.5. Pembalap diperkenankan untuk mengambil kendaraannya setelah mendapat persetujuan dari Petugas *Scrutineering*.

Pasal 26

SYARAT - SYARAT KLASIFIKASI.

- 26.1. Kendaraan yang mencapai jarak dengan waktu yang tercepat atau yang telah mencapai jarak yang terbanyak sebagaimana waktu atau jarak yang ditentukan harus ditempatkan pada klasifikasi pertama.
- 26.2. Seluruh Pembalap diklasifikasikan sesuai urutannya setelah mencapai jumlah lap atau waktu yang ditentukan dan telah melintasi garis Finish.
- 26.3. Guna mendapatkan klasifikasi, Pembalap paling sedikit harus menyelesaikan 80% dari jarak yang telah ditempuh oleh kendaraan yang menjadi pemenang (untuk tiap divisi bila ada) didalam perlombaan ini dan juga harus melintasi bendera dan garis Finish yaitu (Lihat pasal 24.2.5).
- 26.4. Bila terdapat lebih dari satu Pembalap yang finish secara bersamaan, maka juaranya akan ditentukan berdasarkan Pembalap yang mempunyai *fastest lap*.

Pasal 27

PODIUM CEREMONY DAN JUMPA PERS.

- 27.1. Pemenang wajib hadir pada acara pembagian Piala. Pembagian Piala dan hadiah ini (podium ceremony) wajib diikuti sesuai jadwal yang dite-tapkan meskipun hasilnya belum bersifat official. Dengan demikian bila masih ada protes hasil lomba masih dapat berubah.
- 27.2. Bila terjadi perubahan pemenang, maka Podium seremony tidak akan di laksanakan lagi, tetapi penghargaan piala dan hadiah harus direvisi.
- 27.3. Pada saat pemberian hadiah, lagu kebangsaan Indonesia Raya akan diperdengarkan. Setelah acara pemberian hadiah ini selesai, wajib dengan secepatnya melaporkan atau/dan atas petunjuk panitia untuk mengadakan Jumpa Pers ditempat yang telah ditentukan oleh Panitia.
- 27.4. Pelanggaran atas Pasal 27, Pembalap akan dikenakan sanksi, yaitu Penyelenggara tidak akan memberikan hadiah lainnya kecuali piala yang harus diambil sendiri di sekretariat panitia penyelenggara.

Pasal 28

PEMBERIAN POINT

- 28.1. Dalam rangka menghasilkan klasifikasi pada Kejuaraan Nasional Perlombaan Balap Mobil, Article **23**, *General Prescription FIA* dan Peraturan Nasional IMI harus juga menjadi dasar dari ketentuan ini. Kendaraan ini ditentukan berdasarkan nomor yang tetap yang merupakan

atributnya. Angka/point dari beberapa kendaraan yang didaftarkan oleh pendaftar, dengan cara apapun tidak dapat ditambahkan.

- 28.2. Kejuaraan Nasional Perlombaan Balap Mobil untuk hasilnya akan ditentukan dari seluruh perlombaan dan berdasarkan hasil yang diambil dari setiap perlombaan tersebut. Poin dapat ditambahkan pada setiap akhir dari setiap perlombaan untuk setiap:

Pemenang	Nilai	Pemenang	Nilai
Juara 1	15	Juara 7	6
Juara 2	12	Juara 8	5
Juara 3	10	Juara 9	4
Juara 4	9	Juara 10	3
Juara 5	8	Juara 11	2
Juara 6	7	Juara 12	1

- 28.3. Bagi Pembalap yang baru mengikuti Perlombaan Kejurnas di dua serie terakhir pada tahun berjalan, tidak berhak mendapat point kejuaraan. Dalam hal ini, misalnya pembalap tersebut finish kedua dan Pembalap (*serie registered driver*) finish ketiga, maka Pembalap (*serie registered driver*) akan mendapatkan point juara kedua (dengan nilai 12).
- 28.4. Jika perlombaan dihentikan dan tidak di Start kembali sebelum 20% dari jarak/lap atau waktu tercapai, lomba dianggap tidak sah dan pemberian angka/ point ditiadakan
- 28.5. Jika perlombaan dihentikan dan tidak di Start kembali diantara 20% dan 60% dari jarak atau waktu yang telah ditentukan, hasil pemenang dianggap sah tetapi Angka/Point akan diberikan setengahnya (50%).
- 28.6. Jika perlombaan dihentikan pada saat mencapai 60% dari jarak atau waktu yang ditentukan, Angka/Point akan diberikan secara penuh.
- 28.7. Klasifikasi akhir dari Kejuaraan Nasional ini akan diberikan dengan mengikuti peraturan yang telah ditentukan oleh *FIA Article 24, General Prescriptions* dan Peraturan Nasional IMI.
- 28.8. Kejuaraan Nasional Perlombaan Balap Mobil untuk TIM yang dihitung hanyalah total Point yang diperoleh oleh maksimum 2 (dua) terdepan dari tim tersebut, dan hanya apabila tim yang sama mengikuti seluruh seri dalam musim balap yang berjalan tanpa mengubah nama.
- 28.9. Untuk memperebutkan nilai Kejurnas bagi Pembalap dan Tim, minimum harus terdapat 3 peserta yang terdaftar.

Pasal 29

DEAD HEAT

- 29.1. Apabila diakhir putaran terjadi dua atau lebih Tim, *Manufacture*, dan atau Pembalap yang memperoleh nilai yang sama, maka penghargaan tertinggi akan diberikan kepada pemegang juara pertama yang terbanyak.
- 29.2. Apabila pemegang juara pertama terbanyak masih sama, maka penghargaan tertinggi akan diberikan kepada pemegang juara kedua terbanyak.
- 29.3. Apabila pemegang juara kedua terbanyak masih sama, maka penghargaan tertinggi akan diberikan kepada pemegang juara ketiga terbanyak, dan begitu seterusnya sampai diperoleh juaranya.
- 29.4. Apabila masih terdapat Pembalap dengan nilai yang sama, maka penghargaan tertinggi akan diberikan kepada pemenang terbaik diputaran terakhir.

Pasal 30

KODE ETIK

30.1. Kode etik berkendara didalam track

- 30.1.1. Apabila ditrack hanya ada satu kendaraan saja, maka Pembalap tersebut dapat menggunakan lebar track secara penuh. Namun demikian, segera setelah terdapat kendaraan lain yang mendekat, dan lebih cepat, dan akan overlap, maka pada kesempatan pertama, Pembalap tersebut harus memberikan jalan pada Pembalap yang lebih cepat untuk mendahuluinya. Apabila Pembalap yang akan disusul tidak dapat menggunakan kaca spion dengan baik, maka Petugas Bendera akan mengeluarkan bendera warna Biru untuk memberitahukan bahwa ada kendaraan yang lebih cepat dan harus diberikan jalan. Setiap Pembalap yang mengabaikan bendera biru, akan dilaporkan kepada Pengawas Lomba.
- 30.1.2. Pembalap yang lebih cepat, dapat mendahului kendaraan didempannya baik dari sisi kiri atau kanan (tergantung keadaan).
- 30.1.3. Pembalap tidak diperkenankan untuk merubah *line/racing line* nya tanpa alasan yang jelas.
- 30.1.4. Untuk mempertahankan posisinya, Pembalap tidak diperkenankan untuk merubah lininya lebih dari satu kali. Pembalap yang kembali ke posisi racing lininya (setelah mempertahankan posisinya), harus memberikan ruang/*space* untuk kendaraan lain (minimal satu kendaraan) untuk bersama-sama (*side by side*) memasuki tikungan. Bagaimanapun juga, setiap pergerakan kendaraan secara tiba-tiba dengan maksud untuk menghalangi

kendaraan lain adalah dilarang. Hal tersebut akan dilaporkan kepada Pengawas Lomba.

- 30.1.5. Pembalap harus menggunakan *track* setiap saat. Untuk menghindari keragu-ruguan, garis putih didefinisikan sebagai pinggir dari *track*, akan tetapi kerbs bukan termasuk *track*.
 - 30.1.6. Setiap kendaraan yang telah keluar dari *track* (dengan alasan apapun juga), yang tidak terindikasi di pasal 30.1.7 dapat segera kembali ke *track* dan dapat melanjutkan lomba. Bagaimanapun juga, hal ini dapat dilakukan bila keadaan sudah aman dan Pembalap tersebut tidak mendapatkan/mengambil keuntungan dari Pembalap lainnya. Pembalap dianggap telah meninggalkan *track* bila keempat rodanya sudah keluar dari *track*.
 - 30.1.7. Kesalahan yang terjadi berulang kali, atau terlihat bahwa Pembalap sudah tidak dapat menguasai kendaraannya, akan dilaporkan kepada Pengawas Lomba untuk diberikan Penalty.
 - 30.1.8. Selama didalam *track*, Pembalap dilarang melakukan tindakan yang membahayakan Pembalap lainnya (tiba-tiba pelan, merubah lane dengan tiba2 dlsb).
- 30.2 Tingkah laku Pembalap yang akan mendapatkan penalty/sanksi adalah:
- 30.2.1. Melakukan benturan/senggolan yang berulang kali dengan kendaraan yang lain.
 - 30.2.2. Menabrak kendaraan lain dari belakang sampai menyebabkan kendaraan tsb langsung kehilangan posisi.
 - 30.2.3. Melakukan *blocking* terhadap kendaraan lain yang akan mendahului ataupun merubah line secara tiba-tiba. Mengganggu kendaraan lain secara tidak fair ketika dalam proses mendahului.
 - 30.2.4. Mengambil *line* (memepet) kendaraan lain yang akan disusul maupun mengambil line kendaraan lain untuk mengakhiri proses susul menyusul.
 - 30.2.5. Melakukan bloking dari line kendaraan yang baru saja disusul. Kejadian ini dapat dianggap sebagai kejadian yang berpotensi membahayakan (*dangerous behavior*), meskipun tidak terjadi benturan.
 - 30.2.6. Ketika dua kendaraan memasuki tikungan secara bersamaan (*side by side*), kendaraan yang berada "didalam" tidak diperbolehkan melakukan senggolan, atau mendorong kendaraan lain keluar dari *track* (satu atau lebih dari bannya keluar dari *track*).

- 30.2.7. Pelanggaran terhadap peraturan FIA International Sporting Code Appendix L, Chapter 4-2, dan lain sebagainya.
- 30.3 Racing accident lainnya yang tidak termasuk dalam pasal 30.2 adalah:
- 30.3.1 Apabila kejadian (spin or crashes) yang terjadi ditrack me-rupakan kejadian beruntun, yang melibatkan beberapa kendaraan.
 - 30.3.2 Apabila sebuah kejadian terjadi karena akibat dari kejadian lain (sebelumnya).
 - 30.3.3 Pengawas Lomba dapat melakukan penyidikan dan/atau penyelidikan meskipun tidak ada protes tertulis dari Pembalap.
- 30.4 Definisi: Blocking adalah suatu manuver untuk menghalangi jalan Pembalap lain yang posisinya sudah sangat dekat dibelakangnya, yang mengakibatkan Pembalap yang dibelakang tersebut harus memperlambat laju kendaraannya, dan manuver tersebut merupa-kan suatu reaksi dari manuver yang lebih dulu dilakukan oleh Pembalap yang dibelakang. Apabila diantara yang di belakang dan di depan masih terdapat jarak sekitar 2x panjang mobil atau lebih, maka yang di depan bebas bermanuver.
- 30.5 Pembalap yang melanggar ps 30 akan dikenakan sanksi penambahan waktu tempuh minimal 30 detik sampai dengan PEMECATAN.
- 30.6 Sanksi yang lebih berat dari Pemecatan, akan dijatuhkan oleh PP IMI berdasarkan masukan dari Pengawas Perlombaan yang bertugas saat in-siden terjadi. Sanksi Pemecatan dapat dijatuhkan segera setelah balap-an berakhir berdasarkan keputusan dari Pengawas Lomba.

Pasal 31

TANDA - TANDA BENDERA.

- 31.1. Apabila lampu start tidak tersedia, maka Bendera Putih dengan Logo IMI dilambaikan: awal (*Start*) perlombaan.
- 31.2. Bendera kotak Hitam Putih. *Chequered flag*/bendera Finish. Dilambaikan. Sebagai akhir dari latihan, qtt atau lomba. Dilarang melewati *chequere flag* lebih dari satu kali. Sanksi denda minimal sebesar Rp. 1,000,000 sampai dengan Pemecatan.
- 31.3. Bendera Kuning :
- 31.3.1. Satu bendera dilambaikan: waspada ada bahaya didepan anda, kurangi kecepatan, dilarang mendahului pembalap lain,

siap untuk mengganti jalur. Ada bahaya disebagian track atau ditepi lintasan.

31.3.2. Dua bendera dilambaikan: waspada ada bahaya didepan anda, kurangi kecepatan, dilarang mendahului pembalap lain, siap untuk menggati jalur dan/atau berhenti. Ada bahaya diseluruh atau sebagian track kemungkinan ada kendaraan ditengah track atau ada marshall yang sedang bekerja ditepi lintasan.

31.3.3. PELANGGARAN mengenai hal ini akan dikenakan *Drive Thru Penalty* sampai dengan Pemecatan.

31.4. Bendera Merah. Stop lomba

31.4.1. Di pintu Pit Out. Dibentang. Sebagai tanda bahwa Pebalap dilarang memasuki track/lintasan balap.

31.4.2. Pada saat latihan dan qtt. Dilambaikan. Seluruh Pembalap kem-bali ke Pit

31.4.3. Pada saat lomba. Dilambaikan. Seluruh Pembalap harus segera berhenti berlomba dan kembali ke *red flag line* (garis start dan mengisi grid yang ada sesuai urutan).

31.4.4. PELANGGARAN mengenai hal ini akan dikenakan sanksi denda minimum sebesar Rp. 500,000 sampai dengan Pemecatan.

31.5. Bendera Kuning dengan 3 (tiga) garis Merah. Dibentang. Waspada lintasan licin, karena air (hujan) atau ceceran oli.

31.6. Bendera Biru:

31.6.1. Harus diperlihatkan di pintu Pit out. Sebagai peringatan terhadap Pembalap yang akan memasuki track, bahwa ada kendaraan lain di track.

31.6.2. Pada saat latihan: Segera beri jalan kepada pembalap yang lebih cepat dibelakang anda.

31.6.3. Pada saat lomba: Peringatan kepada anda bahwa ada Pembalap yang lebih cepat, yang akan mendahului anda (*overlap*).

31.6.4. Pelanggaran mengenai hal ini akan dikenakan sanksi denda mini-mum sebesar Rp. 500,000 sampai dengan Pemecatan.

31.7. Bendra Hijau. Sebagai tanda bahwa *track clear*.

31.7.1 Dilambaikan di pit out, sebagai tanda bahwa Pebalap diperkenankan memasuki track.

31.7.2 Dilambaikan digaris start, sebagai tanda bahwa warm-up lap dimulai.

31.7.3 Dilambaikan di pos terdekat setelah anda melewati bendera kuning. Setelah melewati titik kejadian, Anda diperbolehkan untuk accelerate dan baru boleh mendahului peserta lain setelah melewati bendera hijau.

- 31.8. Bendera Putih: waspada, ada lain yang lebih lambat, ambulance atau kendaraan darurat lainnya di lintasan balap.
- 31.9. Bendera Hitam :
- 31.9.1. Bendera Hitam Putih terbagi secara diagonal diperlihatkan dalam posisi diam beserta papan dengan nomor Pintu Kendaraan: anda diperingatkan bahwa anda bertindak tidak sportif.
 - 31.9.2. Bendera Hitam berikut papan bertuliskan Nomor Pintu Kendaraan, maka Pembalap yang bersangkutan, diharuskan untuk me-ngurangi kecepatan dan segera masuk Pit Space Area (Pemecat-an).
 - 31.9.3. Bendera Hitam dengan lingkaran jingga (orange) ditengahnya berikut papan bertuliskan Nomor pintu kendaraan/Pembalap: perhatian ada sesuatu yang tidak beres pada kendaraan anda atau membahayakan kendaraan lainnya. Anda diharuskan segera masuk ke Pit untuk mengecek kendaraan anda.

Pasal 32

TATA CARA BERKENDARA DI AREA BENDERA KUNING

- 32.1. Ketika bendera kuning diperlihatkan, Pembalap harus menurunkan kecepatannya, berada di tengah lintasan dan bersiap untuk menghentikan kendaraannya. Ketika melewati "titik kejadian", seluruh kendaraan harus berada dalam satu garis secara beriringan. Hal mana agar tidak mengganggu petugas lapangan yang sedang bekerja.
- 32.2. Segera mengurangi kecepatan secara bertahap dari mulai pos pertama bendera kuning diperlihatkan, tetap berjalan perlahan "dititik kejadian" sampai dengan bendera hijau diperlihatkan.
- 32.3. Ketika bendera kuning diperlihatkan didua pos atau lebih, Pembalap tetap harus mengurangi kecepatan setiap melewati pos berbendera kuning.
- 32.4. Dilarang menambah kecepatan sebelum melewati "titik kejadian".
- 32.5. Dilarang overtaking diantara pos yg pertama bendera kuning diperlihatkan s.d. di pos pertama bendera hijau diperlihatkan.
- 32.6. Keputusan dari overtaking, akan diukur/dilihat dari garis pos (seperti garis start) dari pos ke track. (Protest terhadap keputusan Pengawas Lomba tidak akan diterima).
- 32.7. Penalty dapat tetap diberikan kepada Pembalap yang melakukan kesalahan overtake didaerah bendera kuning, meskipun Pembalap tersebut telah kembali keposisi semula, sebelum overtake terjadi.

Kendaraan yang dirugikan atas kejadian tersebut, tidak akan diberikan penalty apabila ybs melakukan suatu usaha untuk mempertahankan posisinya, sesudah “titik kejadian”.

Pasal 33.

PERATURAN.

Peraturan ini dibuat dengan bahasa Indonesia dan beberapa kata dalam bahasa asing yang umum dipakai pada Perlombaan Balap Mobil di Indonesia maupun di Luar Negeri. Peraturan Tambahan akan dikeluarkan oleh Panitia yang mempunyai kekuatan yang sama dan merupakan tambahan atau ralat atas peraturan ini tetapi bukan sebagai pengganti dari peraturan ini. Peraturan ini dibuat berdasarkan dan sesuai peraturan yang berlaku dari FIA maupun Peraturan Nasional yang dikeluarkan oleh IMI. Jika terjadi perbedaan pengertian atas Peraturan Tambahan dengan Peraturan FIA maupun Peraturan Nasional, maka yang berlaku adalah Peraturan Tambahan.

Pasal 34

INSTRUKSI DAN PEMBERITAHUAN KEPADA PEMBALAP.

- 34.1 Pimpinan Perlombaan dapat memberikan instruksi dan Bulletin terhadap perubahan peraturan kepada Pembalap dengan cara lembaran tertulis dan sesuai dengan ketentuan dari FIA Article 66 dan 141 ISC. Lembaran tertulis ini akan dikeluarkan dengan mempergunakan Bahasa Indonesia dan atau Bahasa Inggris dan harus diterima oleh Pembalap dengan membubuhkan tanda tangannya. Seluruh hasil perlombaan akan ditempel pada Papan Pengumuman resmi yang ditempatkan pada tempat yang ditentukan oleh Panitia. Setiap keputusan dan pemberitahuan dari Pimpinan Perlombaan, Pemeriksa Teknis dan Pengawas Perlombaan, khususnya yang berhubungan dengan Pembalap agar diberikan kepada Pembalap secara tertulis.
- 34.2 Pembalap dapat mengetahui segala hasil yang dikeluarkan oleh panitia (misalnya daftar Pembalap, hasil qtt, starting grid, dan lain sebagainya) pada papan pengumuman resmi (official notice board). Dengan ditempelkannya di papan tersebut, maka seluruh Pembalap dianggap telah membaca dan mengetahui informasi tersebut.

Pasal 35

INTERPRETASI DAN PEMBERLAKUAN PERATURAN.

Apabila terdapat perbedaan interpretasi mengenai salah satu Pasal maupun hal-hal yang tidak tercantum pada Peraturan Tambahan Perlombaan ini, maka Pengawas Perlombaan berwenang mengambil keputusan dengan berpedoman

kepada Ketentuan-ketentuan ISC dari FIA dan Peraturan Nasional dari IMI (mutlak dan menentukan), dan tidak dapat diganggu gugat kecuali jika yang bersangkutan mengajukan naik banding sebagaimana yang tertera pada Pasal 36 dibawah ini.

Pasal 36

YURIDIKSI.

Segala perbuatan dan pelanggaran atas peraturan dan tidak mentaati instruksi dari petugas akan dikenakan sanksi sesuai dengan yang tertera didalam peraturan ini dan sebagaimana yang tercantum didalam peraturan FIA Chapter XI, ISC. Pembalap bertanggung jawab yang seluas luasnya atas seluruh pembayaran denda yang timbul yang diakibatkan oleh dirinya sendiri ataupun anggota timnya. Denda dan hukuman sebagaimana yang tertera pada Peraturan Tambahan adalah bukan sebagai pengganti dari peraturan ini tetapi merupakan sebuah peraturan tambahan atas peraturan ini maupun peraturan perihal denda dan hukuman sebagaimana yang diberlakukan oleh FIA dan tercantum pada International Sporting Code (ISC) maupun Peraturan Nasional IMI.

Pasal 37.

HUKUMAN DAN PEMECATAN.

Pengawas Perlombaan berhak memberikan hukuman bagi yang melanggar peraturan berdasarkan hal-hal sebagai berikut:

- 37.1 Pengertian dari peraturan ini terutama keputusan perihal sanksi adalah merupakan sepenuhnya hak dari Pengawas Perlombaan walaupun jika sanksi tidak/belum tercantum didalam peraturan ini, sebagai berikut
 - a. Sanksi tambahan waktu minimal 30 detik sampai dengan Pemecatan
 - b. Sanksi Penalty berupa uang denda uang, minimum Rp. 500,000
- 37.2 Setiap keputusan Pengawas Perlombaan yang berhubungan dengan sanksi dan PEMECATAN kendaraan atau Pembalapnya harus segera secara tertulis disampaikan kepada Pembalap yang bersangkutan dan petugas Pit.
- 37.3 Jika kendaraan harus dipecat dari perlombaan, peraturan yang ada. Disarankan kepada Tim Pembalap agar menyediakan papan "**STOP**" untuk diperlihatkan kepada Pembalap nya. Jika Pembalapnya tidak ber-henti setelah tanda ini, maka sanksi tambahan akan dikenakan.
- 37.4 Bahwa sanksi yang tercantum didalam Peraturan ini, tidak akan mencegah adanya sanksi tambahan jika diperlukan.

Pasal 38.

PROTES DAN NAIK BANDING.

Penyampaian surat protes diterima jika seluruh persyaratan yang tercantum didalam peraturan dibawah ini terpenuhi:

- 38.1 Protes harus disampaikan secara tertulis selambat-lambatnya 30 menit setelah unofficial result dikeluarkan dan disampaikan langsung kepada Pimpinan Perlombaan atau jika tidak memungkinkan dapat di sampaikan langsung kepada Pengawas Perlombaan. Setiap protes dikenai biaya pro-tes Rp.2,000,000,- (dua Juta rupiah). Hanya Pembalap yang bersangkutan berhak menyampaikan protes dan protes harus sesuai dengan prose-dur yang dikeluarkan oleh FIA didalam International Sporting Code (ISC) maupun Peraturan Nasional PP. IMI.
- 38.2 Ada atau tidak adanya suatu protes, panitia berhak untuk meminta pemeriksaan atau pembongkaran kendaraan pemenang 1 s/d 3 seperti ter-maksud didalam Pasal 15.9. dan 15.10. guna memeriksa keabsahan suku cadang mobil tersebut, misalnya dengan mencocokkannya dengan data teknis. Keputusan atas segala sesuatu yang berkaitan dengan ada atau tidaknya pemeriksaan dan pembongkaran, atau bagian apa yang di-periksa ada pada scrutineer, dan mutlak.
- 38.3 Jika terdapat ketidak cocohan dengan data teknis yang ada, maka pemenang selanjutnya 4, 5, 6 dan seterusnya akan dilakukan pemeriksaan. Untuk itu setiap Pembalap diwajibkan membawa mekaniknya masing-masing agar dapat membongkar mesin, gearbox dan lain-lain, yang di-tunjuk oleh team Scrutineering.
- 38.4 Protes yang telah ditolak tidak dapat diajukan kembali.
- 38.5 Setiap keputusan yang diambil oleh Pengawas Perlombaan terhadap sesuatu Protes adalah mengikat dan tidak dapat diganggu gugat.
- 38.6 Setiap laporan/informasi kejadian didalam maupun diluar trek yang di-berikan oleh petugas lapangan kepada Pimpinan Lomba dan atau Pengawas Lomba adalah bersifat sah/mutlak dan tidak dapat diganggu gugat.
- 38.7 Pimpinan Lomba dan atau Pengawas Lomba tidak mempunyai kewajiban untuk memberikan bukti otentik berupa rekaman video (atau dalam bentuk lainnya) atas suatu kejadian kepada /Pembalap/team manager.
- 38.8 Protes yang menuntut pembongkaran dan pemasangan kembali beberapa bagian dari kendaraan yang diprotes, pihak yang memprotes wa-jib membayar biaya pembongkaran dan pemasangan kembali sebesar Rp. 5,000,000.-- (lima juta rupiah).

- 38.9 Pembalap dapat mengajukan naik banding atas keputusan yang diterimanya dan langsung dialamatkan kepada PP.IMI sesuai dengan peraturan nasional IMI.
- 38.10 Satu protes hanya berlaku untuk satu bidang saja, protes secara kolektif tidak diberlaku/ditolak.

Pasal 39.

PENGIKLANAN.

- 39.1 Pengiklanan hasil perlombaan oleh Pembalap wajib mendapat ijin tertulis dari Panitia Penyelenggara. Persetujuan dari Panitia Penyelenggara beserta hasil resmi yang diizinkan untuk diiklankan akan diberikan paling lambat 24 Jam setelah Pembalap mengajukan permohonannya. Panitia berhak menolak permohonan ini tanpa harus memberikan penjelasan kepada Pembalap. Semua pengiklanan hasil Perlombaan wajib mencantumkan Judul Perlombaan dan Penyelenggara pada pojok kiri atas iklan dengan ukuran minimal 1/10 panjang iklan.
- 39.2 Pembalap, team dan Merk Kendaraan Pembalap dalam mengiklankan hal yang berhubungan dengan lomba hanya diperbolehkan mengiklankan pihaknya sendiri, tanpa mencantumkan pihak kompetitornya.

PERATURAN TEKNIK KESELAMATAN PERLOMBAAN BALAP MOBIL

**PERATURAN KESELAMATAN INI BERLAKU UNTUK SEMUA
KENDARAAN/ PEMBALAP DI SEMUA KELAS**

1. SABUK KESELAMATAN

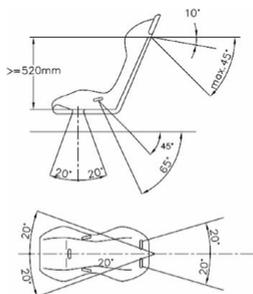
1.1. Safety Belt / Sabuk Keselamatan

- 1.1.1 Harus terdiri dari dua sabuk bahu dan satu sabuk pangkuan dan terpasang pada chasis dengan minimal 4 titik jangkar, 2 (dua) untuk sabuk bahu dan 2 (dua) untuk sabuk pangkuan.
- 1.1.2 Sabuk bahu yang membentuk huruf Y (harness 3 titik) TIDAK BOLEH dipakai.
- 1.1.3 Sangat dianjurkan untuk menggunakan sabuk keselamatan yang lebar masing-masing sabuknya minimal 3 inci.
- 1.1.4 Safety belt lebar 2 inci **TIDAK BOLEH DIPERBOLEHKAN**.
- 1.1.5 Sabuk-sabuk ini harus dihomologasi oleh FIA dan sesuai dengan standar FIA no 8853/98 atau 8854/98 atau mendapat sertifikasi SFI 16.1.
- 1.1.6 Lebih dari pada itu, semua sabuk yang digunakan dalam kompetisi balap sirkuit harus menggunakan sistim pembuka tipe turnbuckle.
- 1.1.7 Lain dari pada itu, dianjurkan dalam kompetisi yang mengikutsertakan bagian dari jalan raya, semua sabuk menggunakan sistim pembuka tipe push button (seperti sistim pembuka sabuk keselamatan mobil biasa pada umumnya).
- 1.1.8 Posisi Pengikat safety belt (see FIA Regulation)
- 1.1.9 IMI dapat dihomologasi titik jangkar pada rollcage jika rollcage ini dibuat sesuai sesuai ketentuan peraturan ini atau telah dihomologasikan oleh FIA.

1.2. Pemasangan

- 1.1.1 DILARANG untuk menempatkan titik jangkar sabuk pada jok atau dudukan jok.

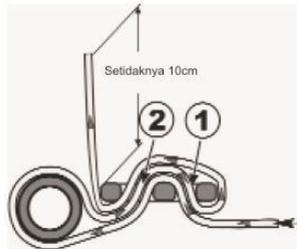
- 1.1.2 Sabuk keselamatan boleh dipasang dengan menggunakan titik-titik jangkar aslinya yang ada pada mobil, kecuali jika melanggar ayat di atas.
- 1.1.3 Lokasi-lokasi titik jangkar yang dianjurkan adalah seperti di gambar dibawah ini:



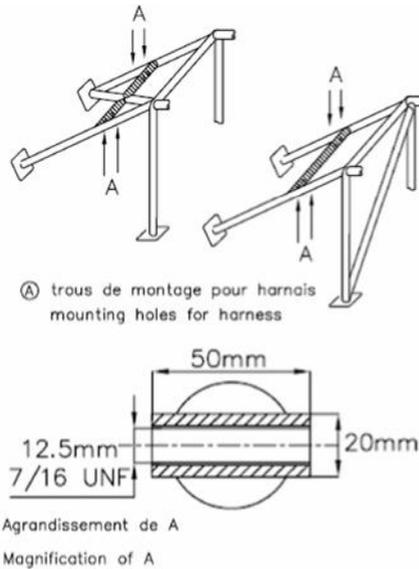
253-61

- 1.1.4 Sabuk bahu harus diarahkan ke arah belakang-bawah dan harus dipasang agar tidak membentuk sudut lebih dari 45 derajat dari bidang horisontal dari lubang sabuk pada sandaran belakang jok. Sangat dianjurkan untuk membentuk sudut tidak lebih dari 10 derajat.
- 1.1.5 Sudut maksimum relatif dengan garis tengah jok adalah 20 derajat, melebar atau menyempit.
- 1.1.6 Jika dimungkinkan, titik jangkar aslinya mobil yang berada pada pilar C digunakan.
- 1.1.7 Titik jangkar yang mengakibatkan sabuk bahu mengarah ke belakang-atas dari lubang sandaran belakang jok TIDAK BOLEH digunakan kecuali jika joknya memiliki sertifikasi FIA yang masih berlaku. Jika jok memiliki sertifikasi, sabuk bahu dari sabuk keselamatan 4 titik dapat dipasang pada titik jangkar sabuk keselamatan penumpang belakang yang aslinya ada pada mobil.
- 1.1.8 Untuk sabuk keselamatan 4 titik, sabuk bahu harus dipasang menyilang relatif dengan garis tengah jok.
- 1.1.9 Sabuk keselamatan TIDAK BOLEH dipasang pada jok yang tidak memiliki sandaran kepala atau yang sandaran belakangnya menjadi satu dengan sandaran kepala dan tidak memiliki lubang sabuk.

- 1.1.10 Pada jok tipe bucket, jalur sabuk pangkuan dan sabuk selangkangan ke titik jangkar HARUS melalui lubang-lubang samping yang ada pada jok agar sabuk dapat dengan erat mencengkeram bagian pinggul pembalap.
- 1.1.11 Sabuk pangkuan harus terpasang ketat di lekukan antara tulang panggul dan paha atas. TIDAK BOLEH memakai sabuk pangkuan di bagian perut.
- 1.1.12 Jika pemasangan pada titik jangkar aslinya mobil tidak dimungkinkan untuk sabuk pangkuan dan sabuk selangkangan, titik jangkar baru boleh dibuat pada chassis, sedekat mungkin dengan sumbu roda belakang untuk sabuk bahu.
- 1.1.13 Sabuk bahu juga boleh pada titik jangkar atas sabuk keselamatan aslinya mobil, atau dililitkan pada sebuah pipa horisontal rollcage. Jika sabuk dililitkan pada rollcage, maka cara yang benar adalah sebagai berikut :



- 1.1.14 Jika sabuk dipasang ke rollcage dengan menggunakan baut, maka di titik jangkarnya pada pipa horisontal tersebut harus dibuat sebuah lubang padat dengan mengelas sepotong pipa pada lubang yang sudah dibuat pada pipa horisontal tersebut (lihat gambar).

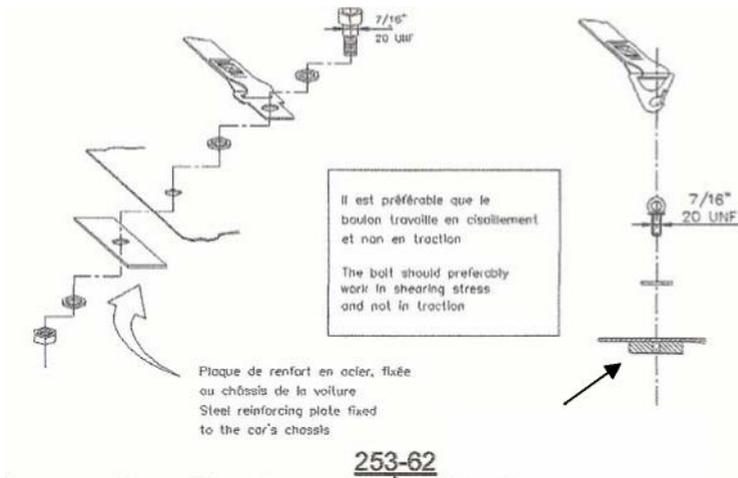


253-66 & 253-67

- 1.1.15 Sabuk bahu kemudian dipasangkan pada lubang tersebut dengan menggunakan baut dengan spesifikasi M12 8.8 atau 7/16 UNF.
- 1.1.16 Untuk setiap titik jangkar baru pada chassis, harus ada sebuah pelat besi penguat dengan luas minimal 40 cm² dan ketebalan minimal 3mm.
- 1.1.17 PM di antara PB boleh dipakai sebagai dudukan Safety Belt (sesuai aturan dalam pasal 1.2.13 sampai 1.2.15) tapi PM tersebut tidak boleh Rangka Lepas (RL).

1.2 Prinsip-prinsip untuk membuat titik jangkar pada chassis monocoque :

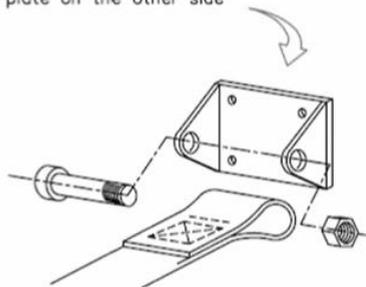
- 1.2.1 Sistem pemasangan umum



1.2.2 Pemasangan sabuk bahu langsung di chassis mobil harus dilakukan dengan cara sebagai berikut :

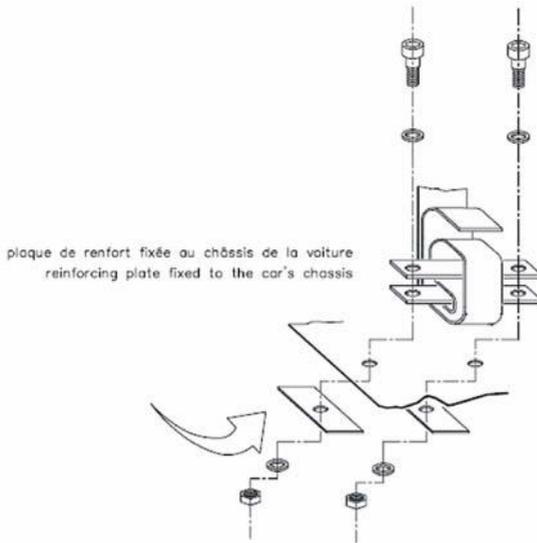
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened by a reinforced plate on the other side



253-63

1.2.3 Pemasangan sabuk selangkangan



253-64

1.3 Penggunaan

- 1.3.1 Sabuk keselamatan harus digunakan dalam bentuk atau konfigurasi yang telah dihomologasi tanpa modifikasi apapun, tanpa ada bagiannya yang dicopot, dan sesuai dengan panduan dari pembuatnya.
- 1.3.2 Untuk diingat, efektifitas dan usia pakai dari sabuk keselamatan tergantung pada bagaimana sabuk tersebut dipasang, digunakan, dan dirawat.
- 1.3.3 Sebaiknya, sabuk diganti setelah setiap tabrakan berat, atau jika ada bagian anyamannya yang rusak, atau jika bagian metalnya atau sistim pembukanya bengkok dan/ atau berkarat.
- 1.3.4 Semua sabuk yang tidak dapat berfungsi sempurna TIDAK BOLEH DIGUNAKAN.

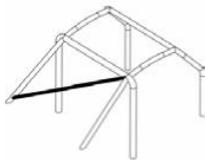
2 SAFETY CAGE

Pengertian Umum :

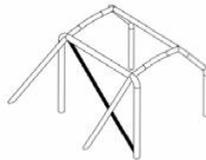
- Safety cage harus dirancang / dibuat supaya jika dibuat / dipasang secara benar, safety cage dapat secara jelas mengurangi deformasi saat terjadi insiden, sehingga mengurangi risiko cedera penumpang mobil.
- Fitur penting dari sebuah safety cage adalah konstruksi yang baik, dirancang khusus untuk mobil tersebut (sangat pas dengan bentuk interior kabin), jumlah titik pasang yang cukup dan cara pemasangan yang benar.
- Dilihat secara memanjang / membujur, safety cage harus berada sepenuhnya di antara titik-titik pasang suspensi depan dan belakang yang memiliki beban vertikal (per dan peredam kejut).
- Penguat tambahan yang berada diluar safety cage ini diperbolehkan selama masih berada di antara safety cage dan titik pasang swaybar / stabilizer pada chassis / rangka body.
- Pipa-pipa safety cage boleh menembus dashboard, door trim, dan jok belakang (jika ada). Modifikasi pada dashboard, door trim dan jok

2.1 Definisi

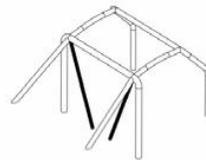
2.1.1 **Safety cage** adalah rangka struktural di kokpit yang tersambung kepada chassis mobil dengan minimal 6 titik pasang (berikut beberapa contoh safety cage)



253-4



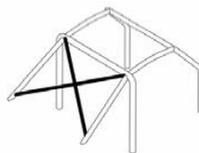
253-5



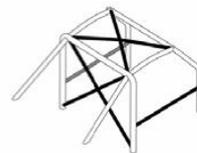
253-6



253-7



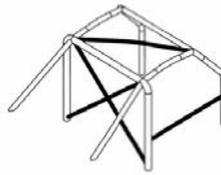
253-21



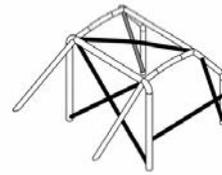
253-35B



253-36A



253-36B



253-36C

2.1.2 **Rollbar** adalah rangka pipa yang dibentuk dan mempunyai 2 (dua) buah kaki (mounting foot).

2.1.3 **Main Rollbar / Rollbar Utama (RU)**

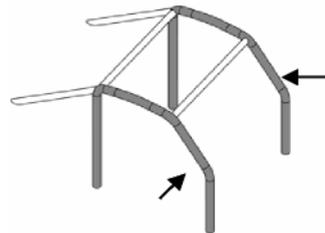
Sebuah struktur rangka seperti tiang gawang dari satu batang pipa yang hampir vertikal (maksimum sudut tekukan $\pm 10^\circ$ terhadap garis vertikal) yang berada di persis di belakang jok depan dan terbentang selebarlebarnya di dalam kabin mobil.

2.1.4 **Front Rollbar / Rollbar Depan (RD)**

Sama seperti RU tetapi bentuknya mengikuti pilar A dan sisi sebelah atas kaca depan.

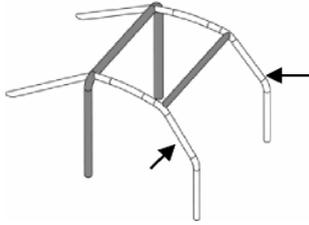
2.1.5 **Lateral Rollbar / Rollbar Samping (RS)**

Sebuah struktur rangka seperti tiang gawang dari satu batang pipa yang dipasang di salah satu sisi mobil kiri atau kanan. Kaki belakang RS harus berada di belakang jok depan. Kaki depannya harus serapat mungkin dengan pilar A dan bukaan pintu, agar tidak menghambat keluar-masuknya pengemudi.



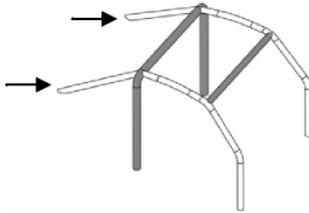
2.1.6 **Lateral Half Rollbar / Rollbar Samping Sebagian (RSS)**

Seperti Rollbar Samping hanya tanpa kaki belakang.



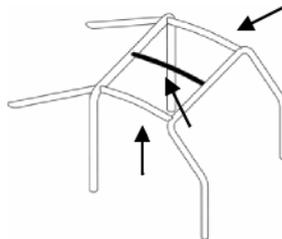
2.1.7 **Back Stays / Penyangga Belakang (PB)**

PB adalah wajib dan bagian atasnya harus dipasang setinggi-tingginya sedekat mungkin ke rangka atap dan sedekat mungkin dengan lekukan terluar dari RU pada kedua sisi mobil dan boleh merupakan Rangka Lepas.



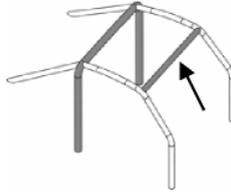
2.1.8 **Longitudinal Member / Pipa Membujur (PL)**

Semua pipa membujur yang tidak termasuk bagian dari RS atau RSS, yang diposisikan memanjang dari belakang ke depan seperti yang menghubungkan Rollbar Depan dan Rollbar Utama.



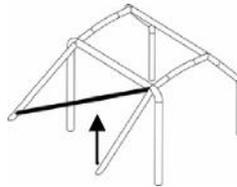
2.1.9 **Transfersal Membar / Pipa Melintang (PM)**

Semua pipa melintang yang tidak termasuk bagian dari RU atau RD, menghubungkan sisi kiri dan kanan, seperti pipa yang menghubungkan bagian atas dari satu sisi RS atau RSS dengan sisi lainnya.

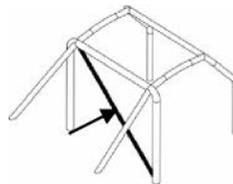


2.1.10 **Diagonal Member / Pipa Diagonal (PD)**

- 2.1.10.1 Pipa melintang (PM) secara diagonal yang menghubungkan pojok atas Rollbar Utama (RU) atau ujung atas penyangga belakang di satu sisi, dengan sebuah titik pasangan yang terletak di ujung bawah penyangga belakang lainnya.

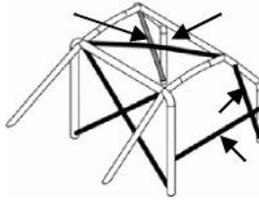


- 2.1.10.2 Pipa melintang secara diagonal yang menghubungkan Rollbar Samping (RS) dengan (RS) disisi lainnya.



2.1.11 **Cage Reinforcement / Rangka Penguat (RP)**

- 2.1.11.1 Merupakan pipa - pipa penguat untuk meningkatkan kekuatan safety cage
- 2.1.11.2 Dapat berupa PL, PD, PM maupun RL.



2.1.12 **Mounting Foot / Mounting Plate (MP)**

Pelat yang dilaskan kepada kaki pipa safety cage untuk memungkinkannya pemasangan safety cage dengan las atau baut ke chassis dan biasanya dilas / dibaut keatas Pelat Penguat (PP).

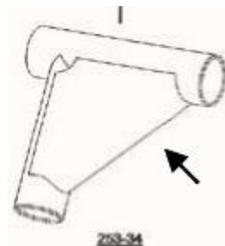
2.1.13 **Reinforcement Plate / Pelat Penguat (PP)**

Pelat metal yang dipasang diantara mounting plate pipa rollbar dan chassis untuk memperluas bidang tekanan. Luas (PP) minimal adalah 120cm² dengan ketebalan minimal 3mm dan dilaskan pada chassis.

2.1.14 **Guess**

Penguat untuk lekukan atau percabangan yang terbuat dari lembaran metal yang di bentuk "U" dimana ketebalannya tidak boleh kurang dari **1.0mm**.

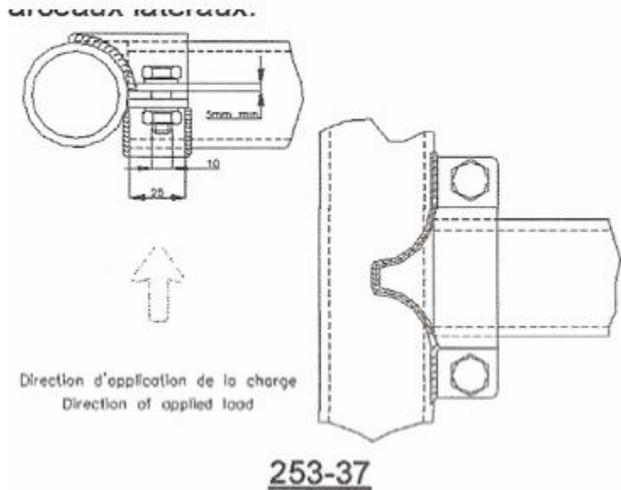
Ujung dari penguat ini harus diposisikan dengan jarak dari ujung atas sudut lekukan antara 2 sampai 4 kali diameter dari sambungan/pipa terbesar.

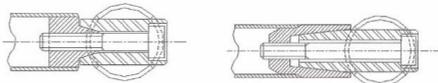


2.1.15 **Rangka Lepas**

- 2.1.15.1 Bagian dari rangka Safety cage berupa pipa yang dapat dilepas. Bentuk sambungan yang diperbolehkan adalah seperti gambar 253-37 sampai gambar 253-47.

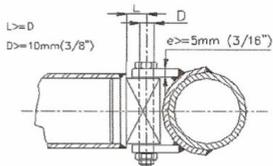
- 2.1.15.2 Sambungan seperti pada gambar 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 dan 253-47, HANYA untuk menghubungkan pipa tambahan dan pipa penguat sesuai pasal 2.2.4.5 sampai 2.2.4.8. TIDAK BOLEH digunakan untuk menyambung bagian atas dari RU, RS, RSS dan RD, karena sambungan seperti ini dapat berfungsi seperti engsel.
- 2.1.15.3 Seluruh Screw / derat dan Bolt / baut harus memiliki kekuatan minimum 8.8 (ISO standar).
- 2.1.15.4 Setelah di hubungkan, RL tersebut tidak boleh di las



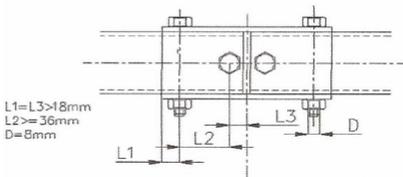


253-38

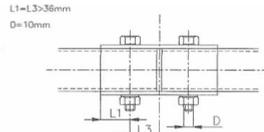
253-39



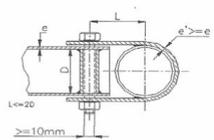
253-40



253-41



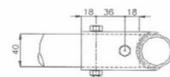
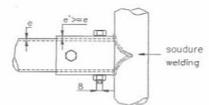
253-42



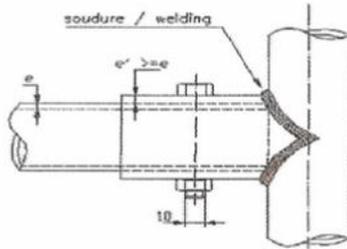
L doit être minimum
La largeur de la gâtte doit être d'au moins 25mm

L must be minimum
The clamp width must be at least 25mm

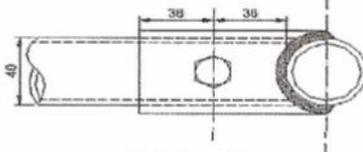
253-43



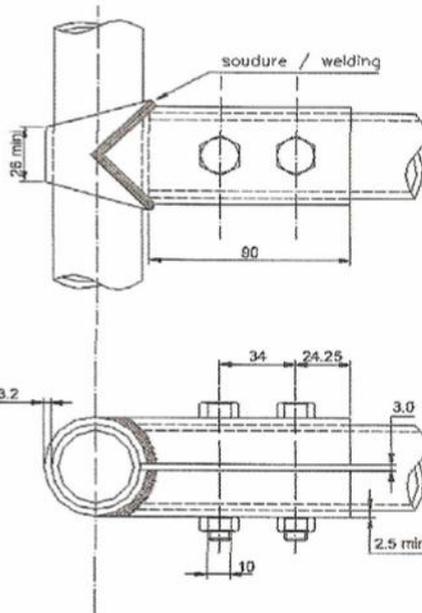
253-44



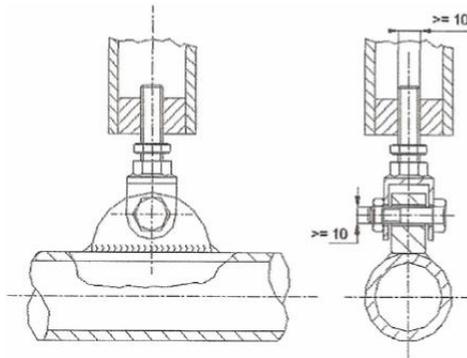
Dessin / Drawing N° 253-35



253-45



253-46



253-47

2.2 Spesifikasi

2.2.1 Basic Structure / Basik Dasar

2.2.1.1 Struktur dasar harus berdasarkan dari satu di antara 3 (tiga) gambar Struktur Dasar berikut ini:

2.2.1.1.1 Struktur Dasar 1 (gbr 253-1), terdiri dari 1 RU + 1 RD + 2 PL + 2 PB + 6 Kaki



253-1

2.2.1.1.2 Struktur Dasar 2 (Gbr 253-2), terdiri dari 2 RS + 2 PM + 2 PB + 6 kaki



253-2

2.2.1.1.3 Struktur Dasar 3 (gbr 253-3), terdiri dari 1 RU + 2 RSS + 1 PM + 2 PB + 6 kaki



253-3

- 2.2.1.2 Bagian Vertikal dari RU harus selurus dan sedekat mungkin dengan kontur interior kabin dan hanya memiliki 1 (satu) tekukan dengan bagian bawah vertikalnya (maksimum sudut tekukan +/- 10° terhadap garis vertikal)
 - 2.2.1.3 Kaki depan dari RD atau RS harus lurus, atau jika tidak memungkinkan, harus mengikuti pilar A dan hanya memiliki 1 tekukan di bagian vertikalnya.
 - 2.2.1.4 Dalam pembuatan Safety cage, sambungan antara PM dengan RS, sambungan PL antara RU dengan RD, sambungan RSS dengan RU, harus diposisikan se-atas dan sedekat mungkin ke rangka atap.
 - 2.2.1.5 TIDAK BOLEH ada lebih dari 4 sambungan yang bisa di lepas di bagian rangka yang dekat atap.
 - 2.2.1.6 Bagian atas dari PB harus dipasang setinggi-tingginya dan sedekat mungkin ke rangka atap serta sedekat mungkin dengan lekukan atas terluar dari RU pada kedua sisi mobil..
 - 2.2.1.7 PB boleh merupakan Rangka Lepas (RL).
 - 2.2.1.8 Antara PB dan RU harus ada sudut minimal 30° dari garis vertikal dan mengarah ke belakang dan selurus serta sedekat mungkin dengan interior panel dari bodyshell / panel body.
- 2.2.2 Design**
- 2.2.2.1 Setelah menentukan struktur dasar yang akan dipakai, harus dilanjutkan dan dilengkapi dengan PIPA WAJIB sesuai aturan dalam pasal 2.2.3.1.
 - 2.2.2.2 DESIGN MINIMUM adalah seperti salah satu dari design pada gambar 253-4 sampai 253-7 sesuai pasal 2.2.3.1. (Disarankan gambar 253-7)

- 2.2.2.3 Design yang disarankan adalah seperti model gambar 253-36B atau 253-36C (pasal 2.1.1).
- 2.2.2.4 Boleh ditambahkan pipa tambahan dan penguat sesuai yang diinginkan.

2.2.3 Pipa Wajib dan Penguat

2.2.3.1 PD atau PM yang WAJIB / HARUS ada:

- 2.2.3.1.1 Salah satu dari PD / PM yang tampak pada gambar 253-4 sampai 253-7.
- 2.2.3.1.2 Orientasi dari PD boleh dibalik.
- 2.2.3.1.3 Untuk model seperti gbr 253-4 dan 253-5, sambungan PD bagian atas harus berada pada sisi pengemudi.
- 2.2.3.1.4 Bila seperti pada model gambar 253-6, jarak antara dua MP dari PD tersebut tidak boleh lebih besar dari 300mm.
- 2.2.3.1.5 PD harus lurus dan boleh Rangka Lepas (RL).
- 2.2.3.1.6 Bagian atas dari PD harus berhubungan dengan RU dengan jarak maksimal 100mm dari sambungan RU dan PB.
- 2.2.3.1.7 Atau bagian atas dari PD harus berhubungan dengan PB dengan jarak maksimal 100mm dari sambungan PB dan RU.
- 2.2.3.1.8 Bagian bawah dari PD harus berhubungan dengan RU atau PB dengan jarak maksimal 100mm dari MP-nya (kecuali model gbr 253-6).
- 2.2.3.1.9 Untuk cara penghitungan jarak, lihat contoh gambar 253-52 di bawah ini.



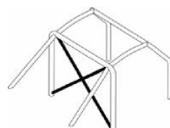
253-4



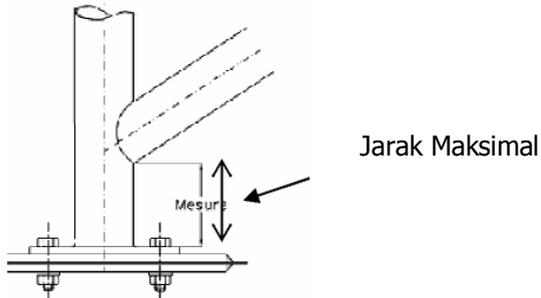
253-5



253-6



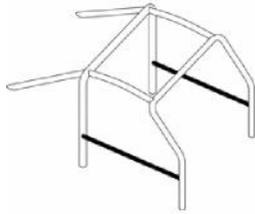
253-7



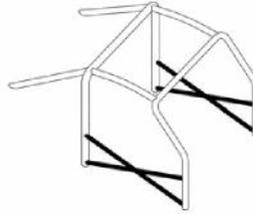
Dessin/Drawing 253-52

2.2.3.2 PD atau PM yang sebaiknya ada:

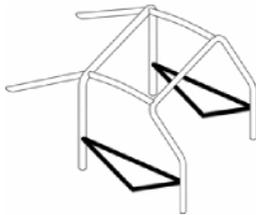
- 2.2.3.2.1.1 Doorbars / Rangka Peindung Pintu (RPP) yang sebaiknya ada:
- 2.2.3.2.1.2 Satu atau lebih dari Pipa Longitudinal (PL) terpasang pada sisi pengemudi (gambar 253-8 sampai 253-11).
- 2.2.3.2.1.3 Boleh merupakan Rangka Lepas (RL).
- 2.2.3.2.1.4 Rangka pelindung pintu harus dipasang setinggi mungkin, tetapi titik-titik pasangannya yang sebelah atas (jarak 'E') tidak boleh lebih tinggi dari 1/2 ketinggian lubang pintu mobil (jarak 'H'). Lihat gbr 253-49.
- 2.2.3.2.1.5 Jika titik-titik pasangannya berada di depan atau belakang dari lubang pintu, ketentuan diatas juga berlaku, tetapi tidak dihitung pada titik pasang, melainkan titik dimana pipa rangka melewati lubang pintu.
- 2.2.3.2.1.6 Jika rangka pelindung pintu membentuk huruf X (gbr 253-9), maka sebaiknya salah satu dari pipa X tersebut adalah sebuah pipa utuh.
- 2.2.3.2.1.7 Dalam lomba tanpa co-driver, dibolehkan hanya ada hanya 1 (satu) PL dan harus dipasang pada sisi pengemudi.
- 2.2.3.2.1.8 PL dari Rangka Pelindung Pintu di bolehkan untuk disambung pada Rangka Pelindung Pilar Kaca Depan (pasal 2.2.3.2.3 Gbr 253-15).



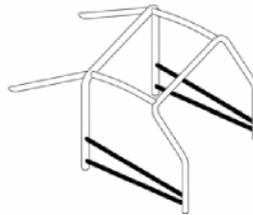
253-8



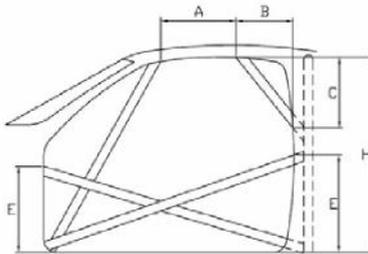
253-9



253-10



253-11



253-49

2.2.3.2.2 Roof Reinforcement / Rangka Pelindung Atap (RPA)

2.2.3.2.2.1 Satu atau lebih PD terpasang pada rangka atap (gambar 253-12 sampai 253-14).

2.2.3.2.2.2 PD boleh dibuat mengikuti lekukan rangka atap.

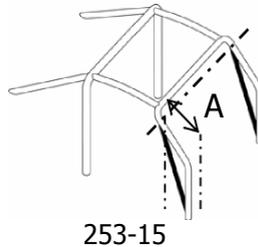
2.2.3.2.2.3 Dalam lomba tanpa co-driver, PD pada gambar 253-12 boleh hanya dipasang satu dan titik

pasangnya yang sebelah depan harus berada di sisi pengemudi.

- 2.2.3.2.2.4 Ujung dari PD harus berjarak maksimal 100mm dari sambungan antara RU dan PL maupun RD dan PL (khusus model gbr 253-12).

2.2.3.2.3 **Windscreen Pillar Reinforcement / Rangka Pelindung Pilar Kaca Depan (RPPKD)** yang sebaiknya ada :

- 2.2.3.2.3.1 Dipasang pada kedua sisi di Rollbar Depan apabila jarak « A » lebih besar dari 200mm (gbr 253-15).
- 2.2.3.2.3.2 Boleh ditekuk dengan syarat bahwa pipa tersebut lurus dilihat dari samping dan sudut lekukannya tidak melebihi 20°
- 2.2.3.2.3.3 Sisi atasnya harus berjarak kurang dari 100mm antara sambungan RD dan PL.
- 2.2.3.2.3.4 Sisi bawahnya harus berjarak kurang dari 100mm dengan mounting plate nya Rollbar Depan (RD).



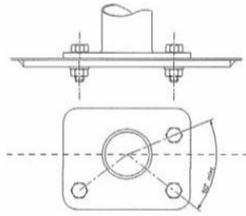
2.2.3.3 **Penguat Lekukan dan Sambungan**

- 2.2.3.3.1 Sambungan antara pipa-pipa :
- PD pada RU
 - Rangka Pelindung Atap model 253-12
 - Rangka Pelindung Pintu model 253-9
 - Rangka Pelindung Pintu dan Rangka Pelindung Pilar Kaca Depan
- Sebaiknya di beri penguat dengan minimal 2buah Gusset (Lihat pasal 2.1.14).
- 2.2.3.3.2 Jika RPP dan RPPKD tidak berada pada titik sambungan yang sama, maka penguat boleh di buat dari cetakan lembaran metal dengan

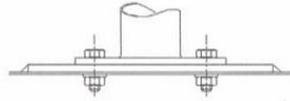
mengikuti aturan pasal 2.1.14.

2.3 Pemasangan rollcage ke chasis

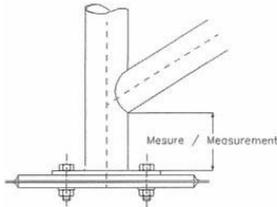
- 2.3.1 Jumlah titik pasang minimum
 - 1 untuk setiap kaki dari RD
 - 1 untuk setiap kaki dari RS atau RSS
 - 1 untuk setiap kaki RU.
 - 1 untuk setiap penyangga belakang.
- 2.3.2 Untuk mencapai efisiensi dari pemasangan ke Chasis, Pelapis Interior Kendaraan (Original Interior Trim) boleh di modifikasi pada titik seputar safety cage dan MP nya dengan memotong atau mengubah nya. Tetapi modifikasi tersebut tidak mengijinkan melepas seluruh bagian dari pelapis tersebut.
- 2.3.3 Bila diperlukan, Kotak Sekering (Fuse Box) boleh di geser untuk mengakomodir pemasangan safety cage.
- 2.3.4 Setiap MP dari RU, RD, RS, atau RSS harus dipasangkan pada sebuah PP, dengan ketebalan minimal 3mm. MP lain semestinya tidak lebih tipis dari pipa rollcage yang akan dilaskan padanya.
- 2.3.5 Setiap MP yang dipasang dengan baut kepada PP harus menggunakan minimal 3 (tiga) baut.
 - 2.3.5.1 Sudut antara 2 (dua) baut (diukur dari poros pipa pada MP) tidak boleh kurang dari 60° (lihat gbr 253-50)
- 2.3.6 Setiap PP harus berukuran minimal 120cm² yang di baut atau di las ke chasis.
- 2.3.7 Untuk jelasnya pemasangan MP pada PP lihat gbr 253-50 sampai 253-56.
- 2.3.8 Untuk cara di model gambar 253-50 dan 253-52, PP tidak perlu dilaskan ke chassis.
- 2.3.9 Semua baut yang digunakan harus berukuran diameter minimal M8 dan kualitas minimum 8.8 (ISO Standar).
- 2.3.10 Semua mur harus self-locking atau menggunakan ring per, atau diperkuat cairan seperti Loctite.
- 2.3.11 MP safety cage TIDAK BOLEH dilas langsung ke chassis tapi HARUS di las ke PP, dimana PP boleh dibaut ataupun di las ke chasis.
- 2.3.12 PP safety cage tidak boleh dilas ke chassis aluminium. Harus menggunakan teknik bonding.



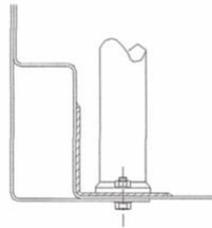
253-50



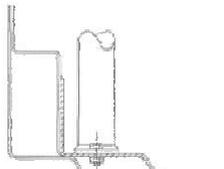
253-51



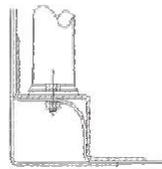
253-52



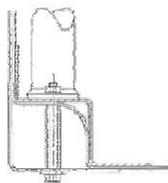
253-53



253-54



253-55

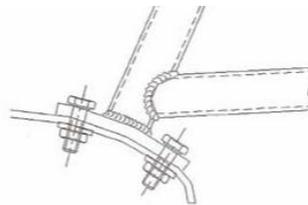


253-56

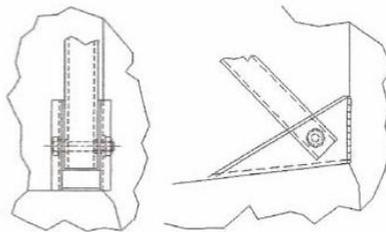
2.4 Backstays / Penyangga Belakang (PB)

2.4.1 Pemasangan PB harus menggunakan PP yang luasnya

- minimal 60cm².
- 2.4.2 Setiap PB yang dipasang dengan baut harus terpasang dengan minimal 2 (dua) buah baut ukuran minimal M8 dan kekuatan 8.8 (ISO Standar) (gambar 253-57) atau,
- 2.4.3 dipasang dengan satu baut dalam suatu dudukan (tebal pelat minimal 12mm) yang di las ke chasis seperti pada gambar 253-58, dan wajib memperhitungkan dimensi dan kekuatannya. Lubang tempat masuknya baut pada PB, harus diisi oleh bushing/collar terbuat dari logam sebagai penguat dan di las terhadap PB tersebut.



253-57



253-58

2.5 Spesifikasi Teknis

2.5.1 Material

- 2.5.1.1 *Rollbar Utama (RU) atau Rollbar Samping (RS) sesuai struktur dasar.*
- 2.5.1.1.1 *Pipa besi seamless dengan diameter 45mm dan tebal 2.5mm (1.75 'x0.095 ') atau diameter 50mm dan tebal 2.0mm (2.0 'x0.083 ').*
- 2.5.1.2 ***Lateral Half Rollbar (RSS) dan bagian safety***

cage lainnya.

2.5.1.2.1 *Pipa besi seamless dengan diameter 38mm dan tebal 2.5mm (1.5 'x0. 095 ') atau diameter 40mm dan tebal 2.0mm (1.6 'x0. 083 ').*

2.5.2 Pengerjaan Pipa

2.5.2.1 *Dalam pemilihan kualitas bahan pipa, harus memperhatikan faktor pemanjangan / penguluran bahan dan kemampuan / kecukupan pengelasannya.*

2.5.2.2 *Pipa hanya boleh di bengkokkan dengan cara dingin dan radius tekukan tengahnya harus minimal 3 kali diameter pipa.*

2.5.2.3 *Jika pipa menjadi oval saat pembengkokan, rasio diameter minimal dan maksimal harus 0.9 atau lebih (pipa normal ratio-nya 1.0).*

2.5.2.4 *Permukaan dari tempat pembengkokan harus halus dan rata serta tanpa retak dan keriput*

2.5.3 Pengelasan

2.5.3.1 *Pengelasan harus dilakukan pada seluruh diameter pipa (di las penuh).*

2.5.3.2 *Pengelasan harus dilakukan dengan kualitas terbaik dan penetrasi pengelasan yang matang*

2.5.3.3 *Sebaiknya memakai TIG Welder*

2.5.3.4 *Walaupun tampilan luar yang bagus tidak menjamin kualitas pengelasan, tampilan luar yang tidak bagus sudah merupakan tanda awal dari kualitas pengelasan yang rendah*

2.5.4 Umum

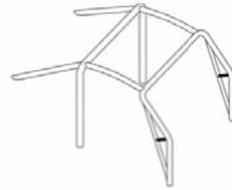
2.5.4.1 *Penguat lekukan dan sambungan tambahan lainnya (gbr 253-31 sampai 253-33) boleh dilakukan tapi harus menggunakan gusset (pasal 2.1.14) atau pipa yang tebalnya minimal 1.0mm. Ujung akhir dari pipa penguat tidak boleh terletak pada lebih dari 1/2 (setengah) panjang vertikal ke bawah atau sepanjang pipa yang di kuatkannya, kecuali RPPKD.*



253-31



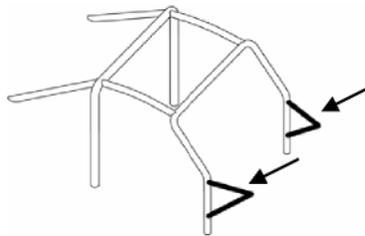
253-32



253-33

2.5.4.2 *Penguat tambahan yang berada diluar safety cage, diperbolehkan selama masih berada di antara safety cage dan titik pasang swaybar / stabilizer pada chassis / rangka body. Setiap titik pasang ini dapat dihubungkan kepada safety cage dengan sebuah pipa berukuran 30 x 1.5mm (diameter 30mm dan tebal 1.5mm).*

2.5.4.3 *Tambahan yang menghubungkan safety cage danudukan suspensi depan (gbr 253-2 5) harus di hubungkan pada dudukan atas (top mounting) suspensi depan.*



253-25

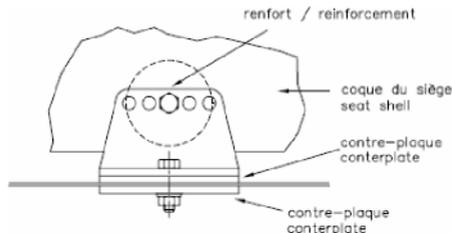
2.5.4.4 TIDAK BOLEH mengisi pipa safety cage dengan apapun.

2.5.4.5 Safety cage TIDAK BOLEH menghambat keluar-masuknya pengemudi secara berlebihan

2.6 Safety cage yang spesifikasinya tidak sesuai dengan peraturan ini dapat DIPERTIMBANGKAN untuk diperbolehkan apabila memiliki sertifikasi yang diakui FIA yang menandakan bahwa safety cage tersebut sudah diuji sesuai standar FIA.

3 JOK

- 3.1** Jok pengemudi harus bucket seat yang pada sandaran belakangnya memiliki lubang untuk sabuk keselamatan. Tinggi sandaran jok pengemudi setidaknya harus sama dengan tinggi kepala pengemudi untuk mencegah terjadinya cedera leher saat balapan. Sangat disarankan untuk menggunakan kursi bucket yang tidak reclining, dan bersertifikasi FIA
- 3.2** Jok harus dipasang pada dudukan yang tidak dapat bergerak. Dudukan jok harus terbuat dari pelat besi dengan ketebalan minimum 3mm atau 5mm jika terbuat dari alloy. Pada dudukan boleh dibuat lebih dari satu set lubang baut supaya posisi duduk pengemudi dapat disetel.
- 3.3** Tidak diperkenankan menggunakan mekanisme geser maju mundur aslinya mobil.
- 3.4 Seat reel / dudukan kursi (see FIA Regulation).**
- 3.5** Jika dudukan jok dipasang langsung ke pelat body mobil, maka harus menggunakan counter plate dari sisi dalam dan luar seperti pada gambar 253-65 dibawah ini



253-65

4 TABUNG PEMADAM KEBAKARAN

- 4.1** DIHARUSKAN melengkapi kendaraan **dengan 1 (satu) atau 2 (dua) buah** tabung Pemadam Kebakaran.
- 4.2** *Type yang di ijinkan adalah : AFFF, FX G-TEC, Viro3, Powder atau jenis lainnya yang sudah di sertifikasi oleh FIA*
- 4.3** *Jumlah kandungan minimum:*
- 4.3.1 AFFF : 2.4liter
- 4.3.2 FX G-TEC : 2.0 kg

4.3.3 *Viro 3* : 2.0 kg

4.3.4 *Zero 360* : 2.0 kg

4.3.5 *Powder* : 2.0 kg

4.4 *Seluruh tabung pemadam harus berisi penuh & bertekanan :*

4.4.1 *AFFF* : *Sesuai dengan instruksi pembuatannya*

4.4.2 *FX G-TEC* : *Sesuai dengan instruksi pembuatannya*

4.4.3 *Viro3* : *Sesuai dengan instruksi pembuatannya.*

4.4.4 *Zero 360* : *Sesuai dengan instruksi pembuatannya.*

4.4.5 *Powder* : *8bar minimum dan 13.5 bar Maximum*

4.5 *Informasi berikut harus terlihat jelas pada tiap tabung pemadam:*

- *Kapasitas kandungan*
- *Type / Jenis pemadam*
- *Berat atau volume dari pemadam saat pengecekan.*
- *Tanggal kadaluwarsa (tidak boleh lebih dari 2 tahun sejak pengisian atau pengecekan terakhir).*

4.6 *Seluruh perlengkapan keamanan ini harus sesuai dengan Peraturan FIA Appendix J Art. 253 Safety Equipments*

4.7 *Khusus tabung pemadam kebakaran, harus dipasang dengan baik sehingga tidak mungkin terhempas di dalam kabin, tetapi tetap mudah diambil.*

4.8 *Tabung pemadam kebakaran harus diposisikan sedemikian rupa agar dapat dicapai dengan mudah oleh pembalap dari tempat duduknya.*

4.9 **Tabung pemadam kebakaran tidak boleh kadaluarsa.**

5 PERLENGKAPAN PEMBALAP

5.1 *Tujuan dari perlengkapan yang dipakai pembalap mobil saat berada di trek adalah untuk melindungi dari benturan (helm) dan risiko kebakaran (helm dan yang lainnya).*

5.2 *Saat berada di trek, pembalap harus selalu memakai baju balap, helm, balacava, sepatu balap dan sarung tangan.*

5.3 Baju balap

5.3.1 *Sangat dianjurkan memakai baju balap berbahan Nomex 3 lapis (3-layer) yang memiliki sertifikasi FIA.*

5.3.2 *Untuk menjamin keselamatan yang maksimal, dianjurkan memakai baju dalam berbahan Nomex di bawah baju balap bersertifikasi FIA.*

5.3.3 *Baju balap gokar (sertifikasi CIK) boleh dipakai. Untuk diketahui, baju balap gokar tidak tahan api.*

5.4 Helm

- 5.4.1 *Dianjurkan memakai helm full face.*
- 5.4.2 *Wajib memakai helm yang memiliki sertifikasi dari FIA (FIA 8860-2004), Snell Memorial Foundation (Snell 95, Snell SA2000, Snell SA2005), SFI foundation (SFI 31.1A, SFI 31.2A), British Standards Institution (BS6658-85 type A/FR atau yang setara diakui oleh FIA).*
- 5.4.3 Helm tidak boleh longgar. Jika tali pengikatnya terpasang baik, seharusnya helm tidak dapat berputar dan tidak mungkin dapat dilepaskan dari kepala pemakainya.

5.5 Balaclava (Sarung kepala)

- 5.5.1 Sangat dianjurkan memakai balaclava yang dibuat dari bahan Nomex (tahan api).

5.6 Sarung tangan

- 5.6.1 Sangat dianjurkan memakai sarung tangan tahan api yang berbahan Nomex dan memiliki sertifikasi FIA.

5.7 Sepatu

- 5.7.1 Sangat dianjurkan memakai sepatu bersertifikasi FIA.
- 5.7.2 **TIDAK BOLEH** memakai sepatu sandal.
- 5.7.3 **TIDAK BOLEH** memakai sepatu yang berbahan kain (misalnya Converse All Star). Sepatu olah raga berbahan kulit boleh dipakai karena cukup baik daya tahannya terhadap api, meski masih jauh dibawah sepatu balap bersertifikasi FIA.

5.8 HANS

Sangat dianjurkan memakai Head and Neck Supports (Hans).

Kelas kejuaraan yang memiliki waktu tempuh lebih cepat dari 1 menit 50 detik dalam satu lap / putaran, wajib menggunakan HANS yang berserifikat.

6 TOWING EYE

Towing eye harus terpasang dengan jelas dan lokasinya ditunjuk dengan jelas menggunakan semacam tanda panah berwarna kontras dengan latar belakangnya, di depan dan belakang kendaraan.

7 BALAST / Pemberat Tambahan

- 7.1** Untuk mencapai berat minimum kendaraan, di perbolehkan untuk menambah / memasang BALAST (pemberat tambahan).
 - 7.2** Balast (pemberat tambahan) harus terbuat dari bahan Logam yang kuat / kokoh dan dalam bentuk satu unit / satu kesatuan.
 - 7.3** Balast harus dipasangkan pada mobil secara permanen dengan dilas atau semi permanen dengan baut ukuran minimal m8 kekuatan 8.8 (ISO Standar) dan menggunakan pelat kontra seperti pada pemasangan rollcage pasal 2.3.8 (gbr 253-50 & 253-52). Ukuran pelat kontra adalah 40cm² untuk setiap bautnya
 - 7.4** Lokasi penempatan balast bebas, tetapi harus di dalam kabin penumpang dan/ atau bagasi dan harus terlihat jelas untuk dip eriksa atau di segel oleh Scrutineers bilamana diperlukan.
- 8 *GROUND CLEARANCE / Jarak Terendah Kendaaram terhadap permukaan (Ground)*
- 8.1.1 Tidak ada bagian apapun dari kendaraan kecuali velg dan ban yang boleh menyentuh permukaan (Ground) saat seluruh ban pada sisi yang sama di Kempiskan. Misalnya: Sisi bagian depan atau Sisi bagian Kanan, dst.
 - 8.1.2 Pengecekan dilakukan dengan melepaskan seluruh pentil ban di sisi yang sama tersebut pada permukaan (Ground) yang rata.
- 9 *General Circuit Breaker / Saklar Fem utus Arus Listrik (SFAL)*
- 9.1** Saklar Fem utus Arus Listrik harus dapat mematikan / memutuskan semua sirkuit arus listrik (battery, alternator / dynamo, lampu, pengapian, kontrol listrik dll) dan juga harus bisa mematikan mesin kendaraan.
 - 9.2** Saklar harus bisa di jangkau dari dalam maupun luar kendaraan.
 - 9.3** Untuk yang di sisi luar kokpit , harus di temp atkan pada bagian bawah dari kaca depan antara kap mesin dan kaca depan.
 - 9.4** Di beri tanda / stiker berupa lambang petir berwarna merah dengan latarbelakang putih segitiga biru dengan ukuran dasarnya minimal 12cm.
 - 9.5** Saklar pemutus Arus Listrik ini tidak diwajibkan tetapi sangat disarankan.

10 Locking Fin / Hood Fin/Fengunci Kap

- 10.1** *Sangat disarankan untuk memasang Locking Fin / Hood Fin (pengikat tambahan) pada Kap Mesin dan juga Kap Bagasi atau Fintu Hatchback.*
- 10.1.1 *Selanjutnya; sistem pengunci dan pegas pendorong kap mesin maupun kap bagasi (pintu hatchback) aslinya (orisinil kendaraan) harus di non-aktifkan dan atau boleh di lepas.*
- 10.2** *Untuk kendaraan yang tidak memasang Locking Fin / Hood Fin pada kap mesinnya, WAJIB memindahkan sistem tuas pembuka kap mesin orisinil / aslinya sedemikian rupa hingga kap mesin dapat di buka dari luar kokpit dan tuas tersebut ditempatkan di antara kap mesin dan kaca depan kendaraan (bagian bawah kaca depan). Boleh menambah dan atau mengganti tuas kap mesin*

JENIS KEJUARAAN PERLOMBAAN BALAP MOBIL 2014

Kejuaraan Nasional, memperebutkan Driver's Championship dan Team Championship

A. INDONESIA TOURING CAR CAR CHAMPIONSHIP (ITCC)

1. ITCC MASTER
2. ITCC Rising Star
3. ITCC Promotion
4. Kejuaraan Team ITCC

B. INDONESIAN SUPER TOURING CAR CHAMPIONSHIP (non kejunas)

1. Indonesian Super Touring Car Championship (ISTC)

Kelas-Kelas Tambahan Non Kejuaraan Nasional.

Untuk kelas-kelas Non Kejuaraan Nasional dan kelas kelas tambahan, diatur dalam peraturan tersendiri penyelenggaranya wajib menyerahkan peraturan teknis kepada Departemen Olah Raga PP IMI, setidaknya 30 hari sebelum seri pertama perlombaan balapnya diselenggarakan.

A. INDONESIA TOURING CAR CHAMPIONSHIP (ITCC)

1. POINT SYSTEM

POSISI	POINT	POSISI	POINT
1	15	7	6
2	12	8	5
3	10	9	4
4	9	10	3
5	8	11	2
6	7	12	1

Peserta yang tercepat di Kualifikasi / Pole Position mendapat tambahan **1 point** . (Khusus Pole Position)

2 KATEGORI :

- 1 ITCC Master , Peserta kategori seeded A IMI
- 2 ITCC Rising Star, Peserta kategori seeded B IMI
- 3 ITCC Promotion, Peserta kategori seeded B dan Non seeded IMI.
- 4 Kejuaraan Team di setiap seri Khusus ITCC Master dan point kejuaraan team diperhitungkan dari 2 peserta terbaik setiap team. Team yang terdaftar harus mempunyai entrant licence. Maksimum peserta untuk tiap team adalah 3 peserta.

3. Grid

- a. Untuk kelas ITCC, gridnya akan dibuat per divisi, dengan susunan dari depan Master, Rising Star, Promotion.
- b. **Untuk kelas supporting** yang akan dilombakan bersamaan dengan ITCC, QTT akan dilakukan bersama, tetapi untuk penempatan Gridnya berada di posisi belakang ITCC / dibelakang kelas Kejurnas.
- c. Grid position tercepat kelas ITCC Master akan ditentukan dengan cara SUPER POLE (10 Pembalap

4 Bobot Minimal Kendaraan.

Sesuai dengan peraturan teknik kendaraan ITCC 2014

5 Penambahan berat kendaraan

Penambahan beban berat akan diberikan pada pemenang ITCC Master dan juga pada pemenang ITCC Promotion seperti pada peraturan Teknik.

6 Ketentuan Kelas ITCC

1. Peserta diwajibkan menggunakan kamera onboard-minimal tampak depan (sanksi tidak start). Harus mulai terekam dari saat warming up lap sampai dengan selesai pertandingan. Apabila terbukti kamera tidak berfungsi, maka pembalap akan dikenakan sanksi.
2. Jumlah lap adalah 18 putaran.

B. INDONESIA SUPER TOURING CAR CHAMPIONSHIP

1 POINT SYSTEM.

POSISI	POINT	POSISI	POINT
1	15	7	6
2	12	8	5
3	10	9	4
4	9	10	3
5	8	11	2
6	7	12	1

2 KATEGORI :

1. Peserta dengan kendaraan Spek teknis ISTC (LAMPIRAN REGULASI TEKNIK SUPER TOURING).

**PERATURAN TEKNIK
PERLOMBAAN BALAP MOBIL
INDONESIA TOURING CAR CHAMPIONSHIP
(ITCC) 2014**

- 1 PERATURAN TEKNIK INI BERLAKU UNTUK KELAS ITCC.**
- 2 KECUALI MODIFIKASI YANG SECARA JELAS DIPERBOLEHKAN OLEH PERATURAN INI, SEGALA BENTUK MODIFIKASI LAIN TIDAK DIIJINKAN. JIKA TIDAK TERTULIS BERARTI TIDAK DIIJINKAN.**
- 3 PESERTA YANG TERBUKTI MELANGGAR PERATURAN TEKNIK INI AKAN DIDISKUALIFIKASI, DAN SEMUA POIN KEJURNASNYA PADA MUSIM BALAP YANG BERJALAN YANG TELAH DICAPAI SAMPAI SAAT TERJADINYA PELANGGARAN OTOMATIS DIHAPUS.**
- 4 KATEGORI KENDARAAN.**

4.1 Kategori kendaraan yang diperbolehkan mengikuti ITCC adalah kendaraan sedan minimal 4 penumpang dengan kapasitas mesin tidak melampaui 1500 cc yang di pasaran pada masyarakat umum oleh ATPM nya di Indonesia dalam musim balap yang berjalan. Kendaraan harus masih di jual oleh ATPM dalam tahun yang berjalan.

5 KAPASITAS CYLINDER, KELAS DAN BERAT MINIMUM

- a. Berat minimum kendaraan adalah termasuk pembalap dan perlengkapannya dan peralatan keselamatan
- b. Berat kendaraan tidak pernah boleh lebih ringan daripada apa yang tertera pada peraturan ini, baik dalam babak kualifikasi maupun pada saat balapan, seperti tertera pada Peraturan Nasional Balap Mobil - Peraturan Umum pasal 15.11
- c. Untuk berat minimum yang ditetapkan adalah sebagai berikut:

1cc	s/d	1000cc	min	870 Kg
1001cc	s/d	1100cc	min	890 Kg
1101cc	s/d	1200cc	min	910 Kg
1201cc	s/d	1300cc	min	930 Kg
1301cc	s/d	1400cc	min	950 Kg
1401cc	s/d	1500cc	min	1010 kg

- d. Balast (pemberat tambahan) dapat ditambahkan kepada mobil untuk mencapai berat minimum.
- e. **Bila suatu merk kendaraan dengan jumlah minimum 3 unit, dan akan mengikuti selama 1 tahun penuh kejuaraan, akan dipertimbangkan kesetaraan kemampuannya dengan merk lainnya.**

6. PENAMBAHAN BERAT KENDARAAN

- a. Penambahan berat akan diberikan pada pemenang setiap seri sebagai berikut:

Juara I : 50 Kg

Juara II : 40 Kg

Juara III : 30 Kg

- b. **Penambahan berat maksimum adalah 50 kg.**

- c. Pada perlombaan balap seri pertama, semua pembalap tidak perlu membawa berat tambahan (Handicap Weight).
- d. Bila peserta mengganti kendaraannya di tengah musim berjalan dengan merk berbeda atau pun type berbeda, maka peserta tersebut dikenakan penalty penambahan beban (Handicap Weight), yaitu selain beban tambahan yang sudah di bawa olehnya, akan ditambah beban tambahan yang beratnya sama dengan berat beban maksimum yang dibawa peserta lain yang menggunakan kendaraan yang sama dengan yang akan dipakainya. Apabila tidak ada peserta lain yang menggunakan kendaraan yang sama dengan yang akan dipakainya, maka selain beban tambahan yang sudah dibawa olehnya, akan ditambah beban tambahan yang beratnya sama dengan berat beban maksimum yang dibawa peserta lain pada kelas / divisi tersebut.
- e. Bila peserta baru mengikuti kelas ITCC ini di tengah musim berjalan, maka peserta tersebut sejak awal lomba dikenakan penalty penambahan beban (Handicap Weight), yaitu penambahan beban yang beratnya sama dengan berat beban maksimum yang dibawa peserta lain yang menggunakan kendaraan yang sama dengan yang akan dipakainya. Apabila tidak ada peserta lain yang menggunakan kendaraan yang sama dengan yang akan dipakainya, maka berat beban tambahannya adalah sama dengan berat beban maksimum yang dibawa pesertalain pada kelas / divisi tersebut.

- f. Bila ada merk atau type kendaraan yang belum digunakan sebelumnya dan tidak digunakan sejak awal musim (misal. baru dipakai pada seri ke 2 musim berjalan), maka berat minimum kendaraan tersebut adalah sama dengan berat minimum kendaraan yang terberat pada kelas / divisi tersebut.
- g. Bila peserta secara teknik telah didiskualifikasi, maka peserta tersebut akan dikenakan penalty penambahan beban (Handicap Weight) maksimum **(50Kg)**.
- h. Panitia berhak untuk memastikan bahwa mesin pada saat Qtt maupun Balap sesuai dengan spesifikasi. Penggantian mesin / komponen mesin setelah QTT (kecuali penggantian CAMSHAFT yang rusak) akan mendapat hukuman berupa perubahan posisi start menjadi posisi paling belakang pada kelompok kategori peserta di kelas tersebut. Keputusan panitia adalah mutlak.

7 MESIN

7.1 CYLINDER BLOCK / BLOK MESIN

- 7.1.1 Kapasitas mesin (cc) harus sesuai dengan spesifikasi kendaraan tersebut yang dipasarkan di Indonesia atau yang dihomologasikan di IMI. Oversize diperbolehkan sesuai dengan data dari pabriknya untuk pasar Indonesia dan max 1 mm (perubahan kapasitas akibat oversize diabaikan).
- 7.1.2 Penggunaan mesin bekas (limbah) dari luar negeri diperbolehkan, tetapi komponen di dalam mesin (misalnya kruk as, piston, dsb.) yang dipergunakan haruslah sesuai dengan spesifikasi mesin mobil tersebut yang dipasarkan di Indonesia.
- 7.1.3 Komponen dalam blok mesin seperti kruk as, piston, dan con-rod dapat di balans ulang (blue printing). Namun demikian, tidak diperbolehkan melakukan modifikasi yang sifat dan tujuannya adalah untuk meringankan bobot komponen dalam mesin tersebut.
- 7.1.4 Bahan dan bentuk metal duduk dan metal jalan bebas.
- 7.1.5 Ring piston bebas tetapi tidak boleh gapless. Jumlahnya harus sesuai aslinya. Diperbolehkan memodifikasi got piston dengan tujuan agar ring piston bisa dipasang.
- 7.1.6 Tidak boleh mengubah piston.
- 7.1.7 Penambahan baffle di dalam oil karter diperbolehkan, tetapi tampak luar oil karter harus standar.
- 7.1.8 Blok Mesin boleh di-slip.
- 7.1.9 Cylinder / Sleeve / Liner bebas

7.2 **CYLINDER HEAD / KEPALA SILINDER**

- 7.2.1 Compression ratio bebas, tetapi tidak boleh mengubah bentuk ruang bakar.
- 7.2.2 Cylinder Head / Kepala silinder boleh di-slip.
- 7.2.3 Setelah bagian dari cylinder head, header bebas tetapi tetap memakai pipa sebagai saluran gas buang, tanpa ada resonator, muffler dll.
- 7.2.4 Packing / Gasket cylinder head bebas.
- 7.2.5 Modifikasi cover timing akibat peningkatan kompresi, diperbolehkan.
- 7.2.6 Bahan dari bushing klep (valve guide) bebas tetapi bentuk dan dimensi harus identik dengan aslinya.
- 7.2.7 Bentuk dan sudut valve seat bebas, material harus identik dengan aslinya.
- 7.2.8 Sproket / Pulley camshaft harus asli dan tidak boleh dimodifikasi.
- 7.2.9 Camshaft harus sesuai dengan spesifikasi pabriknya untuk mobil yang dipasarkan di Indonesia.

8 **COOLING SYSTEM / SISTEM PENDINGIN MESIN**

- 8.1 Thermostat dan tutup air radiator bebas
- 8.2 Switch fan boleh diubah dan dimodifikasi dan dibuat menjadi manual.
- 8.3 Penggunaan Oil Cooler diperbolehkan.
- 8.4 **Penggunaan additive pada cairan pendingin tidak diijinkan.**

9 **MESIN UMUM**

- 9.1 **Pada tahun 2015, perbandingan kompresi mesin akan dibatasi.**
- 9.2 Baut-baut mesin bebas.
- 9.3 Engine mounting bahannya bebas, asal jumlah dan tempatnya sesuai aslinya.
- 9.4 Dinamo aki (alternator) boleh tidak difungsikan, tetapi harus tetap terpasang di tempat aslinya.
- 9.5 Perangkat AC dan power steering boleh dilepas seluruhnya atau sebagian.

- 9.6 Panel-panel dalam ruang mesin yang fungsinya hanya dekorasi dan tidak memiliki fungsi keselamatan sama sekali, boleh dilepas.
- 9.7 Posisi aki pada dudukan standarnya boleh diubah, tetapiudukannya harus sesuai aslinya dan aki harus dipasang di atas dudukan tersebut.
- 9.8 Penggunaan parts kendaraan model baru untuk dipakai pada kendaraan model yang lama diperbolehkan asal tipe / chassis nya masih sama
- 9.9 **Komponen plastik di ruang mesin yang berfungsi sebagai penutup perangkat mekanikal atau aksesoris boleh dilepas**
- 9.10 Penggunaan parts Non Genuine / Non Orisinil / Bukan buatan ATPM-nya diperbolehkan tetapi jenis bahan, ukuran/dimensi dan fungsi harus sesuai aslinya, kecuali dinyatakan lain dalam pasal bersangkutan.

10 EXHAUST SYSTEM / SISTEM GAS BUANG

10.1 Exhaust Pipes / Pipa Knalpot

- 10.1.1 Sistem / pipa knalpot yang berada sesudah manifold bebas.
- 10.1.2 Sistem / pipa knalpot sesudah manifold TIDAK BOLEH memakai / memasang resonator / muffler / silencer.
- 10.1.3 Jika dilihat dari atas, ujung pipa knalpot tidak boleh keluar dari parameter body kendaraan.

11 PEMASUKAN BAHAN BAKAR DAN UDARA

- 11.1 Filter udara bebas, tapi rumah filter asli harus terpasang.
- 11.2 Sebagian atau seluruh sistim corong atau selang untuk udara luar yang masuk ke dalam rumah filter asli boleh dilepas, tetapi tidak boleh diganti atau dimodifikasi.
- 11.3 Untuk injection system, injector harus aslinya
- 11.4 Fuel pressure regulatornya bebas

12 BAHAN BAKAR / BENSIN

- 12.1 Wajib menggunakan bahan bakar dengan Ron maximum 95.5
- 12.2 Panitia akan menyiapkan sample bahan bakar yang ditentukan tersebut sebagai pembanding saat pengujian.
- 12.3 Pengujian bahan bakar untuk menentukan nilai oktan akan dilakukan langsung setelah balapan.
- 12.4 Apabila diperlukan, pengujian bahan bakar untuk menentukan unsur lain selain nilai oktan akan dilakukan dengan membawa sample bahan bakar tersebut dan dilakukan di laboratorium atau tempat

pengujian yang akan ditentukan panitia. Dan bila ditemukan hasil yang menyimpang, maka panitia berhak merubah hasil lomba yang telah diumumkan sebelumnya.

- 12.5 Setiap peserta Wajib menyerahkan bahan bakar dari kendaraannya minimum 250ml apabila diminta panitia (setelah Qtt dan setelah balap).
- 12.6 Segala perangkat untuk meningkatkan kualitas bahan bakar dan dipasang menumpang atau diluar selang / pipa bahan bakar (tidak memotong jalur bahan bakar) DIPERBOLEHKAN.

13 SISTEM COMPUTER MESIN / ENGINE CONTROL UNIT (ECU)

- 13.1 Tampak luar (ECU box) harus sesuai aslinya demikian juga socket kabelnya.
- 13.2 Motherboard dan semua circuit board (jika ada) harus sesuai aslinya, demikian juga dengan jumlahnya.
- 13.3 Software boleh diprogram ulang (remapping).
- 13.4 Komponen yang terpasang pada motherboard dan circuit board, misalnya resistor atau eprom boleh diganti
- 13.5 Pemakaian piggyback yang telah dihomologasi oleh IMI diperbolehkan selama piggyback dipasang diluar dari ECU box.

14 IGNITION / PENGAPIAN

- 14.1 Merk dan type busi bebas.
- 14.2 Kabel busi bebas, tetapi sistimnya harus sesuai aslinya.
- 14.3 Koil boleh diganti, tetapi tidak boleh merubah sistim dan menambah alat tambahan untuk memperbesar pengapian

15 TRANSMISSION / TRANSMISI

15.1 Clutch / Kopling

- 15.1.1 Clutch dan clutch cover boleh diganti dan jumlah harus sama dengan aslinya.

15.2 Flywheel / Roda Gila

- 15.2.1 Flywheel standar boleh diringankan.
- 15.2.2 Penggantian fly wheel dengan yang berbahan lebih ringan tidak diperbolehkan.

15.3 Mounting / Dudukan

- 15.3.1 Mounting girbox bahannya bebas, asal jumlah dan tempatnya sesuai dengan aslinya

15.4 Umum

- 15.4.1 Mekanisme Short Shifter atau **shifter aftermarket boleh digunakan**

16 SUSPENSION / SUSPENSI

16.1 Spring / Pegas / Per

- 16.1.1 Pegas suspensi (per keong, per daun dan torsion bar) bebas tetapi sistimnya harus sesuai aslinya.
- 16.1.2 Sistim pengatur ketinggian pegas suspensi boleh digunakan

16.2 Shock Absorber / Peredam Kejut

- 16.2.1 Shock Absorber / Peredam Kejut bebas, namun titik pemasangannya tidak boleh berubah.
- 16.2.2 Shock absorber boleh mempunyai tangki terpisah.
- 16.2.3 ITCC Master, Maksimum diperbolehkan menggunakan Shock Absorber dengan 2 type penyetelan (Two Way)
- 16.2.4 ITCC Rising Star, diperbolehkan menggunakan Shock Absorber dengan 2 type penyetelan (Two Way) dengan membawa beban tambahan 20 kg termasuk penalty beban maksimum yang didapat.
- 16.2.5 ITCC Promotion, wajib menggunakan Shock Absorber dengan 1 type penyetelan (One Way), sesuai dengan homologasi IMI dan harga yang ditentukan oleh IMI
- 16.2.6 Sistem suspensi harus sama dengan aslinya.

16.3 Bushing dan Top Support

- 16.3.1 Top support bebas tapi harus dari karet dalam bentuk / system seperti standar.
- 16.3.2 Bushing suspensi bahannya bebas asalkan tidak dari bahan metal seperti pillow ball (bearing).

16.4 Strut Bar

- 16.4.1 Strut Tower Bar / Brace (Strut Bar Atas) boleh dipasang di depan dan belakang

16.5 Stabilizer Bar / Antiroll Bar

- 16.5.1 **Khusus untuk pengguna shock absorber 1 way. Antiroll bar (batang stabilizer) depan dan belakang (bila aslinya ada) diperbolehkan untuk diganti ukuran dan bahannya.**
- 16.5.2 **Perubahan bentuk bushing stabilizer akibat dari penggantian batang stabilizer diperbolehkan.**
- 16.5.3 Link / Batang penghubung stabilizer boleh dilepas.

- 16.5.4 Panjang link stabilizer boleh dimodifikasi, termasuk membuat mekanisme adjustable untuk memudahkan mengubah panjang pendeknya link tersebut.
- 16.5.5 Dudukan / pegangan / mounting point dari link batang stabilizer boleh dipindahkan selama tidak ke bagian suspensi lain. Misalnya, jika aslinya pegangan berada pada shocks absorber, maka pegangan tersebut boleh dipindahkan naik turun kiri kanan pada shocks absorber tetapi tidak boleh dipindahkan ke lengan ayun.

17 WHEEL ALIGNMENT

- 17.1 Modifikasi lubang baut pada body/chasis, dan/atau pada lubang baut knuckle, untuk mendapatkan sudut camber dan/atau caster dan/atau toe yang diinginkan boleh dilakukan.
- 17.2 Untuk mobil yang menggunakan sistim double wishbone, lubang arm wishbone boleh dikikir.
- 17.3 Untuk sistim suspensi beam axle, perubahan camber, caster dan toe hanya boleh dilakukan dengan menggunakan adaptor yang dipasang dengan di baut atau di las penuh.
- 17.4 Modifikasi harus dilakukan dengan menjunjung tinggi asas keselamatan.

18 BRAKING SYSTEM / SISTEM REM

- 18.1 **Kanvas Rem**
 - 18.1.1 Bahan kanvas rem disk brake dan sepatu rem tromol bebas.
- 18.2 **Piringan Rem**
 - 18.2.1 Piringan disc brake bebas tetapi diameter tidak boleh lebih besar dari aslinya dan boleh dilubangi.
 - 18.2.2 Penutup atau pengaman disc brake standar boleh diubah bentuknya atau di lepas.
- 18.3 **Pipa / Selang**
 - 18.3.1 Selang rem boleh diganti dengan selang braided.
- 18.4 **Kaliper dan Master**
 - 18.4.1 Kaliper dan Master rem harus sesuai aslinya
- 18.5 **ABS (Anti-lock Braking System)**
 - 18.5.1 Sistim ABS boleh tidak difungsikan atau diganti seluruh peralatannya dengan yang non-ABS namun kaliper harus sesuai aslinya dan diameter disk atau tromol tidak boleh

lebih besar dari aslinya. Modifikasi harus dilakukan dengan menjunjung tinggi asas keselamatan.

18.5.2 Brake Distribution Valve (BDV atau katup pengatur tekanan rem) adalah bebas, tetapi harus menggunakan suku cadang asli yg dijual di ATPM Indonesia. Boleh menggunakan BDV merek lain selama merupakan suku cadang aslinya ATPM merek lain tersebut.

18.5.3 Type kendaraan non-ABS boleh memasang ABS unit dari type kendaraan yang sama yang menggunakan ABS namun kaliper harus sesuai aslinya dan diameter disk atau teromol tidak boleh lebih besar dari aslinya.

19 INTERIOR

19.1 Jok kiri depan dan jok belakang boleh dilepas.

19.2 Jok pengemudi harus sesuai dengan Peraturan Keselamatan.

19.3 Setir boleh diganti dan ditambahkan spacer.

19.4 Mekanisme pengunci setir mobil dianjurkan dilepas.

19.5 Door trim pintu depan dan dashboard secara utuh (tidak perlu lengkap dengan laci-lacinya).

19.6 Semua perangkat kenyamanan seperti panel AC dan audio, yang tidak memiliki fungsi keselamatan boleh dilepas.

19.7 Karpet, plafon, sistim power window boleh dilepas atau diganti.

19.8 Kaca pintu driver harus dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

19.9 Peredam kendaraan baik yang di dalam kabin maupun di luar boleh dihilangkan.

19.10 Instrumen tambahan aftermarket yang boleh digunakan hanyalah pengukur RPM, kapasitas bensin (fuel level gauge), suhu air! coolant (water temperature gauge), dan tekanan oli (oil pressure gauge).

19.11 Fasilitas datalogging diperbolehkan.

19.12 Sistim telemetry tidak diperbolehkan

20 EXTERIOR

20.1 Body Kendaraan / Body luar

20.1.1 Bumper depan dan belakang boleh diubah bentuk dan bahan.

20.1.2 Boleh menambah / memasang Spoiler dan / atau Side skirt.

20.1.3 Boleh melepas Spoiler dan atau Side skirt.

20.1.4 Boleh merubah bentuk Spoiler dan ! atau Side skirt.

20.1.5 Bahan dari Spoiler dan / atau Side skirt bebas.

- 20.1.6 Kaca spion luar (samping) kiri dan kanan harus ada, tetapi bentuknya boleh diubah.
- 20.1.7 Sudut kemiringan kap mesin bebas, tetapi sisi yang menghadap ke depan saat kap tertutup harus rapat dengan gril seperti aslinya
- 20.1.8 Pemakaian bahan fiberglass diijinkan untuk mengganti pintu kap bagasi atau pintu hatchback. Bentuk harus sesuai aslinya dan penggantian harus memperhatikan unsur keselamatan

20.2 **Sunroof / Moonroof**

Sunroof / Moonroof adalah bagian atap mobil yang dapat bergeser

- 20.2.1 Apabila panelnya terbuat dari metal, maka harus tertutup selama berada di lintasan balap.
- 20.2.2 Apabila panelnya terbuat dari bahan yang bukan metal, maka panel tersebut harus dicopot dan!atau atapnya ditambah pelat dari metal supaya atap mobil menjadi solid dan tidak ada lubang bekas sunroof atau moonroof tersebut.
- 20.2.3 Tidak diperbolehkan melakukan modifikasi lain apapun pada atap mobil selain menambal lubang bekas sunroof atau moonroof.

20.3 **Lampu – lampu**

20.3.1 **Lampu Depan**

- 20.3.1.1 Lampu depan diijinkan dilepas, namun demikian lubang tempat lampu wajib tertutup rapat dan solid; tidak boleh dilubangi.
- 20.3.1.2 Wajib memasang lampu pengganti pada posisi tersebut kecuali kendaraan tersebut dilengkapi lampu kabut yang dapat berfungsi sebagaimana mestinya.
- 20.3.1.3 Lampu depan dan atau lampu kabut WAJIB dinyalakan saat hujan atau berkabut.

20.3.2 **Lampu Belakang**

- 20.3.2.1 Lampu Rem harus dapat berfungsi sebagaimana mestinya sepanjang lomba
- 20.3.2.2 Lampu Belakang dan / atau lampu Rem TIDAK diijinkan dilepas.

20.3.3 **Lampu Hujan**

- 20.3.3.1 Wajib memasang lampu Hujan berwarna merah yang harus dinyalakan saat hujan atau berkabut.
- 20.3.3.2 Boleh menambahkan switch khusus untuk lampu Hujan tersebut.
- 20.3.3.3 Harus dipasang pada ketinggian minimal 40cm dari permukaan (ground) dan maksimal 10cm dari titik tengah kendaraan secara vertikal dan ditempatkan di tengah lebar kendaraan.
- 20.3.3.4 Harus dapat terlihat jelas dari belakang.
- 20.3.3.5 Boleh memasang 2 buah lampu hujan namun keduanya harus diposisikan di tengah lebar kendaraan.
- 20.3.3.6 Ukuran minimal tiap lampu adalah 50cm² dan maksimal 140cm².
- 20.3.3.7 Kekuatan sinar adalah minimum 150cd dan maksimum 300cd, di ukur sepanjang poros Horizontal dan Vertikal, antara 10° ke kiri dan 10° ke kanan serta 5° ke atas dan 5° ke bawah. (Kira2x minimum 21watt dan maksimum 28watt untuk bohlam biasa).
- 20.3.3.8 Lampu Hujan harus dapat dihidupkan oleh pembalap dari posisi duduk normal dalam kendaraan.

20.4 **Kaca - Kaca.**

- 20.4.1 Kaca pintu penumpang belakang dan kaca belakang / kaca bagasi boleh diganti dengan bahan sintesis transparan (tembus pandang) tidak berwarna yang memiliki ketebalan minimal 3mm.

21 RODA / BAN

- 21.1 Wajib menggunakan Ban yang diproduksi dan dipasarkan di Indonesia dengan ketentuan ukuran ban, lebar 195, profil min 50, diameter 15 inch
- 21.2 Akan dilakukan pengecekan setiap sebelum start Qtt maupun Race.
- 21.3 Velg bebas, dengan bobot minimum 5 kg per buah, dengan lebar maksimum 7 inch (lebar velg depan dan belakang harus sama), offset bebas, penggunaan spacer diperbolehkan
- 21.4 Ban tidak boleh keluar dari spakbor / harus dalam body.

- 21.5 Jumlah ban maksimum yang digunakan adalah 6 buah dalam kondisi baru, yang digunakan mulai dari latihan resmi hari Jum'at sampai dengan selesai perlombaan.
- 21.6 Ban akan di marking / diberi tanda sebelum latihan resmi.

22 Umum

- 22.1 Side impact door beam jika ada tidak boleh dilepas.
- 22.2 Chasis kendaraan boleh di-reinforce
- 22.3 Wiper jendela belakang beserta motornya, jika ada boleh dilepas.
- 22.4 Penggunaan parts Non Genuine / Non Orisinil / Bukan buatan ATPM diperbolehkan untuk seluruh komponen kendaraan selama jenis bahan, ukuran/dimensi dan fungsi sesuai aslinya, kecuali dinyatakan lain dalam pasal bersangkutan.

Lampiran 1

Peraturan kejuaraan "Super Touring" Championship th 2014

KELAS KEJUARAAN :

1. Divisi 1 : kapasitas mesin maks 1600c – natural aspirated – H pattern transmisi,
2. Divisi 2 : kapasitas mesin maksimum 2000 cc – natural aspirated – H pattern transmisi
3. Divisi 3 : kapasitas mesin maksimum 4500 cc – natural aspirated . Untuk forced induction / non NA , maka kapasitas mesinnya dikali 1.7 – H pattern transmisi
4. Divisi 4 : kapasitas mesin maksimum 7000 cc – natural aspirated . Untuk forced induction / non NA , maka kapasitas mesinnya dikali 1.7 – Non H pattern transmisi.
5. Divisi 5 : retro – open class , non forced induction , ban sesuai regulasi super retro
6. Divisi khusus : kelas ini dapat diadakan atas persetujuan penyelenggara.

PERATURAN TEKNIK :

- a. Peraturan keselamatan dan teknik perlombaan mengacu kepada buku peraturan balap mobil Ikatan Motor Indonesia dan peraturan tambahan dari pihak penyelenggara.
- b. Berat kendaraan bebas
- c. Mesin : Konfigurasi mesin dan jumlah silinder bebas
Untuk mesin rotary , kapasitasnya di kali dengan 1.7
- d. Bahan bakar : Bahan bakar bebas, tetapi dilarang menggunakan methanol atau sejenisnya
- e. Transmisi : Mengikuti kelas / divisi yang akan di ikuti.
- f. Ban : Ukuran ban bebas , merk bebas (lokal atau pun import)
Untuk Divisi 1- 2 -3 - 4, wajib menggunakan street tyre – full grooved (non semi slick atau full slick).
Dijijinkan menggunakan racing wet tyre, pada saat perlombaan dalam kondisi "wet race"
- g. Point kejuaraan mengacu kepada buku Ikatan Motor Indonesia atau peraturan dari pihak penyelenggara.

Lampiran 2

DAFTAR PEMBALAP SEEDED IMI 2014

Kategori seeded A di bidang olahraga, Rally dan Slalom juga dianggap sama di bidang olah raga balap mobil.

Kategori pembalap dapat berubah dari daftar yang tercantum.

SEEDED A

1	ALVIN BAHAR	16	FITRA ERI	31	RENALDO PUTRO	46	TAUFAN CAHYO
2	ANANDA MIKOLA	17	FREDDY SETIAWAN	32	RIFAT SUNGKAR	47	TINTON SUPRAPTO
3	ANDI BARATA	18	HAFIZH BOUTROS	33	RIO HARYANTO	48	YOGI PRIMANTORO
4	ANDRE TIMOTHY	19	HARI DHARMA	34	RIO SAPUTRO	49	WILSON WIJAYA
5	ASWIN BAHAR	20	HERRY AGUNG	35	RIZAL SUNGKAR		
6	BAGOES HERMANTO	21	HUTOMO MP	36	RUDY SL		
7	BENNY SANTOSO	22	INDRA SASANA	37	RULLI ARMANDO		
8	CHANDRA ALIM	23	IMIN BRATA	38	ROBERT PAUL		
9	DANDY RUKMANA	24	INDRA SAKSONO	39	ROBIN TATO		
10	DEDY WIDIYANTO	25	JIMMY LUKITA	40	ROY HARYANTO		
11	DEMAS AGIL	26	MICHAEL ALI	41	SATRIO HERMANTO		
12	DIMAS DANINDRO	27	MORENO SUPRAPTO	42	SEAN GELAE		
13	DODY SUKARYA	28	RALLY MARINA	43	SHUGERIAWAN S		
14	EKO LURIYANTO	29	RAMA DANINDRO	44	SIDARTO SA		
15	FINO SAKSONO	30	RENALDI HUTASOIT	45	SUNNY TS		

SEEDED B

1	ADHI WISESA	16	DIMAS HINDRAWAN	31	OKE D JUNJUNAN	46	ZULFIKAR NURDIANSYAH
2	ADITH BL AGUNG	17	DIO NASUTION	32	OKY OTTO		
3	DOROJATUN	18	DONNY ARIANDI	33	PANJI SA		
4	ANDARA SA	19	FARISZ HUSEIN	34	RICHARD WUISAN		
5	ANDRE DG PUTRA	20	FEBRIL SA	35	RUDY SULAIMAN		
6	ARSA	21	FERIO SA	36	RUDY SUMAWIGANDA		
7	ASWIN GUSWANA	22	FINSA NOORCAHYO	37	RONI S TEDJA		
8	BUDIYANTO	23	FRANKY T	38	STEFFY BILIANTO		
9	DALVIN KARTAWIDJAYA	24	HARSYA MURHASTOMO	39	SYLVIA SA		

10	DANIEL MATTHEW	25	HARRY PAHLAWAN	40	TEGUH SUKMANTORO
11	DANNY OETOMO	26	INDRA NUGRAHA	41	THEODORUS S
12	DEDE BL	27	IRIANTO NASUTION	42	TODHI PRIATAMA
13	DENY BUANA	28	IRVAN BAHAR	43	TONNO K SANTANA
14	DEVA	29	M HERDY FAUZY	44	WIDIANTO NUGROHO
15	DE`YU	30	MICHAEL INDRAJAYA	45	WIWI