

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang

I.1. Tinjauan Balap Otomotif Dunia

Berkembangnya teknologi dibidang kendaraan otomotif, mengakibatkan berkembangnya fungsi kendaraan sebagai alat pengangkut manusia dari satu tujuan ke tujuan yang lain menjadi fungsi pemenuhan kebutuhan akan balap kendaraan atau balap otomotif yang lebih mementingkan faktor kecepatan.

Perkembangan fungsi ini disebabkan persaingan industri otomotif dalam menciptakan teknologi untuk mendapatkan pangsa pasar otomotif dunia dan orientasi pengguna, dimana kendaraan bukan hanya sebagai alat transportasi tetapi sudah sebagai sarana pengaktualisasian diri.

Faktor lain yang berpengaruh pada mulai berkembangnya balap otomotif adalah menjadikan balap otomotif sebagai profesi resmi.¹

Masyarakat duniapun memiliki perhatian yang cukup besar pada olah raga balap otomotif. Hal ini dapat dilihat dari *pooling* televisi BBC Inggris yang mengungkapkan jenis pertandingan yang digemari masyarakat dunia berdasarkan penyewaan hak siar televisi di dunia.²

Tabel 1.1. Jenis pertandingan yang digemari masyarakat dunia

Jenis Pertandingan	Negara Pemirsa
1. Balap Mobil Formula 1	201
2. Sepak Bola Piala Dunia (Football World Cup)	184
3. Tenis Wimbledon	145

Sumber: redaksi otomotif, jakarta, 1995

Tabel 1.2. Jenis Balap Otomotif yang saat ini berkembang di Dunia antara lain:

Nama Perlombaan	Jenis	Sifat Sirkuit
Formula One (F-1)	Balap Mobil	Lintasan Aspal (Permanen)
Moto Grand Prix (MGP)	Balap Motor	Lintasan Aspal (Permanen)
International Touring Car	Balap Mobil	Lintasan Aspal (Permanen)
World Rallying Championship	Balap Mobil	Lintasan Off-Road
Motocross World Championship	Balap Motor	Lintasan Off-Road

¹ Eko Cahyono. Sigit, Thesis "Sirkuit Otomotif Permanen di Yogyakarta", T. Arsitektur UII Yogyakarta, 1997, hal: 2.

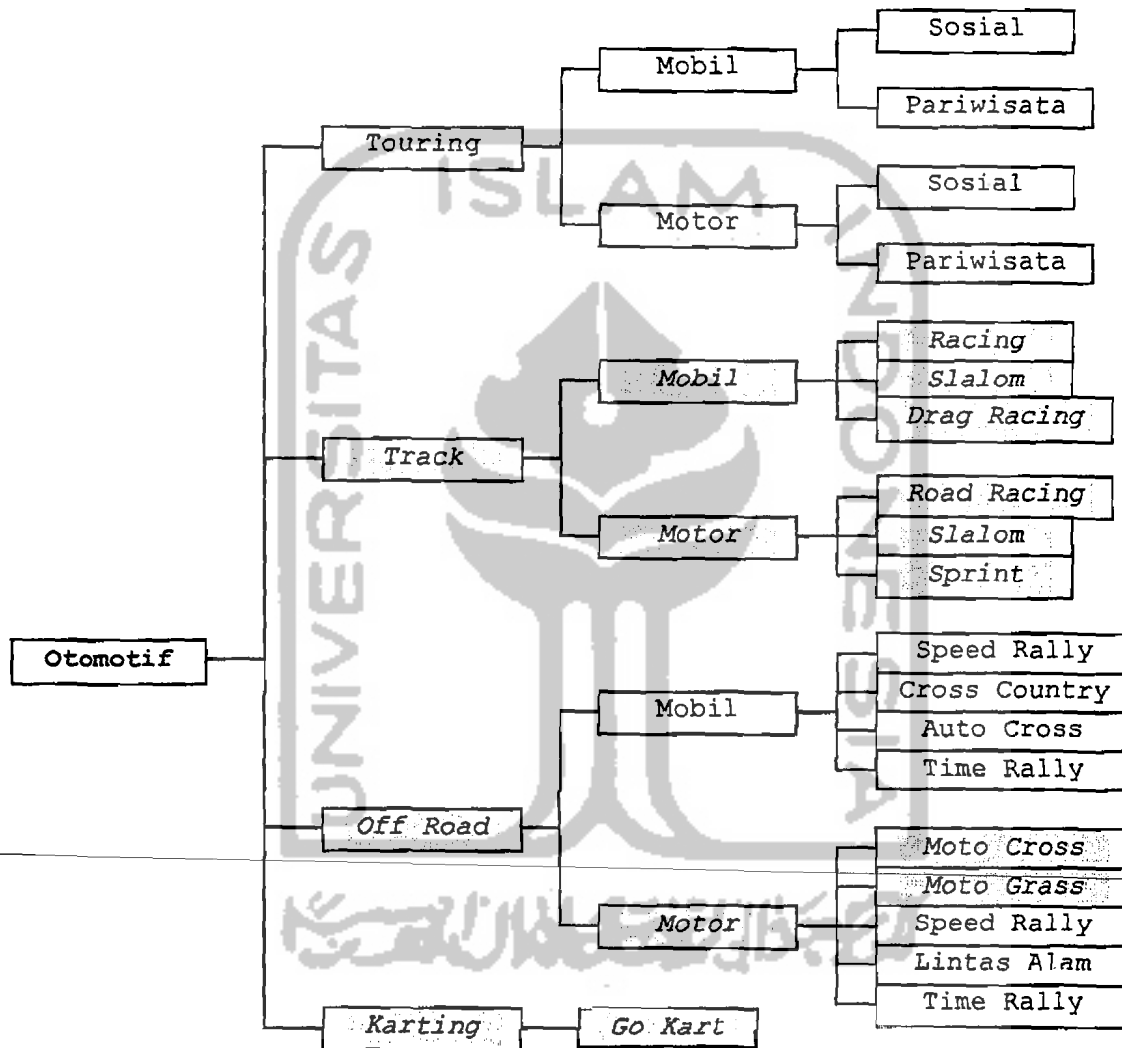
² Tabloid Otomotif, No. 52/V Edisi Mei, Jakarta 1996

Lanjutan Tabel 1.2

International Karting Championship	Balap Gokart	Lintasan Aspal (Permanen)
World Superbike Championship	Balap Mobil	Lintasan Aspal (Permanen)
Pan European Supersport Championship	Balap Motor	Lintasan Aspal (Permanen)
GT Championship	Balap Mobil	Lintasan Aspal (Permanen)

Sumber: Redaksi Otomotif, Jakarta, 1996

Gambar 1.1. Skema Kegiatan Lomba Otomotif



Huruf miring: lomba yang membutuhkan sirkuit balap khusus.³

³ Berdasarkan peraturan Nasional Pengurus Besar Ikatan Mobil Motor Indonesia, 1992.

I.1.2. Tinjauan Balap Otomotif di Indonesia dan Negara berkembang maju.

1. Dari sisi Prestasi.

Semua petarung Indonesia gagal di seri 4 Marlboro Asia Road Racing Championship (MARRC) di sirkuit Sentul, padahal teknologi Yamaha TZM dan bebek Yamaha JR yang diandalkan setara dengan pembalap dari negeri tetangga.

"Teknologi sudah sama..., berarti yang salah adalah rutinitas pembalap anda dalam menggunakan sirkuit" (sirkuit sentul maksudnya), kata Chow Yan Kit, pembalap Malaysia yang tergabung di Marlboro Tim Roberts Asia (MATRA).

Dari komentar yang dilontarkan oleh pembalap Malaysia yang memenangkan balap seri ini menunjukkan bahwa pembalap dan mekanik dari Indonesia masih minim dalam mengolah keterampilan dan kemampuan motor. Selain itu intensitas pembalap dalam menggunakan sirkuit yang berstandar nasional (Sirkuit sentul menurut saya masih belum 100% berstandar internasional karena masih banyak kekurangannya) sangat berpengaruh terhadap perkembangan tehnik pembalap dalam menghadapi pembalap dari negara lain.

Hal ini bisa dilihat dari perbandingan frekwensi pembalap Malaysia dalam mengasah kemampuan di sirkuit Shah Alam yang rata melakukan latihan 2-3 kali dalam 1 minggu.

Tabel 1.3. Hasil Lomba Road Race Sentul

Kelas Bebek 125 cc			
1. Nippon Saengsawang (1)	Thailand	Honda Shell Michelin	16:47,216
2. Anand Meephinad (3)	Thailand	Siam Yamaha	17:00,788
3. Supachai Ananchowong (7)	Thailand	Honda Total IRC	17:08,956
4. Arief Budiman (22)	Indonesia	<i>Marlboro Yamaha</i>	17:23,484
5. Marut Kaewin (8)	Thailand	Siam Yamahu	17:37,087
Kelas Sport 150 cc			
1. Direk Achawong (1)	Thailand	Honda Castrol	17:30,084
2. Kristmas Wilairoj (19)	Thailand	Honda FCC	17:37,184
3. Chia Tuck Cheong (4)	Malaysia	Hong Leong Yamaha	17:41,822
4. Yasir Said (7)	Malaysia	Hong Leong Yamaha	17:45,128
5. Amnhuay Sangsuwan ()	Thailand	Honda Castrol	17:57,947
Kelas Sport 250 cc			
1. Chow Yan Kit (6)	Malaysia	Marlboro Yamaha	25:19,394
2. T. Okada (11)	Jepang	Team Suzuki Malaysia	25:42,904
3. Youchi Nakajima (9)	Jepang	Colin Marshall Racing	25:47,427
4. Roy Adrianto (16)	Indonesia	<i>Marlboro Yamaha</i>	26:19,924
5. Pun Seong Lai (17)_	Macau	Team Macau Autosport	26:24,117

Sumber: Tabloid Otomotif, No. 15/VIII 1997

Di Indonesia sendiri banyak event-event road race yang dilakukan di sirkuit dadakan (contohnya Yogyakarta mengadakan event road race di lapangan parkir Mandala Krida). Akan tetapi juara balapan dari sirkuit dadakan tersebut tidak mempunyai daya ketika berlomba di sirkuit permanen.⁴

Kenyataan seperti ini merupakan fenomena dimana pengenalan sirkuit (sirkuit permanen) pada pembalap-pembalap di Indonesia masih sangat minim. Hal ini dilatar belakangi dari pembalap-pembalap negeri kita seperti Jayadi, Hendriansyah, Petrus Canisius yang merajai road race memang hasil "racikan" dari kompetisi yang mayoritas diadakan sirkuit-sirkuit dadakan (sirkuit non permanen).

Sehingga dapat disimpulkan bahwa sirkuit permanen merupakan salah satu komponen penting dalam mencetak pembalap Indonesia untuk dapat berbicara di kancah balap otomotif dunia.

2. Dari sarana yang dimiliki

- Kendaraan Balap.

Selama ini pembalap-pembalap Indonesia, terutama pembalap road race mengikuti kompetisi road race dengan menggunakan motor balap milik pribadi. Kendaraan balap yang digunakan biasanya adalah kendaraan yang biasa digunakan oleh masyarakat sehari-hari yang di tune up di rumah-rumah modifikasi sport yang ada di Indonesia. Karena kendaraan tersebut tidak khusus digunakan untuk lomba racing, tentu saja banyak kelemahan-kelemahan ketika dilombakan dengan dengan motor-motor khusus racing produksi pabrikan. Hal ini terbukti ketika balapan dilaksanakan di sebuah sirkuit permanen, dimana pembalap-pembalap dari Indonesia yang rata-rata menggunakan motor balap hasil modifikasi banyak mengalami *trouble* sehingga tidak dapat mencapai finish.

Untuk dapat menggunakan *motor racing*, pembalap Indonesia rata-rata tidak mampu untuk membelinya secara pribadi karena harga *motor racing* keluaran pabrikan rata-rata mahal harganya.

⁴ "Jarang ke Sirkuit, petarung lokal dikebiri", *Tabloid Otomotif*, No. 15/VII Edisi Agustus, Jakarta 1997

Oleh karena itu, kerja sama dari pihak swasta sebagai sponsor dan pihak pabrikan sebagai penyuplai kendaraan (Yamaha, Suzuki, Honda, Kawasaki dll) dapat membantu dalam hal penyediaan *motor racing* bagi para pembalap. Sebab, dari kerja sama antara pihak pembalap, sponsor, dan pabrikan akan ada hubungan saling menguntungkan. Dimana pihak sponsor dan pabrikan dapat mempromosikan produknya, dan dari pihak pembalap akan mudah untuk mendapatkan motor balap yang sangat berpengaruh terhadap prestasinya.

Seperti halnya di negara berkembang, hubungan antara pembalap, sponsor dan pabrikan sudah terjalin dengan baik. Dalam dunia balap profesional, pihak sponsor dan pabrikan bahkan saling berebut untuk mendapatkan pembalap. Seperti Michael Doohan dengan Tim Repsol Hondanya. Pihak sponsor dan Pabrikan menanggung seluruh biaya kompetisi mulai dari fasilitas pendukung hingga *motor racing* yang memakan biaya sampai milyaran rupiah.

Dari keadaan yang ada diatas maka, dapat diambil suatu interpretasi bahwa hubungan kerja sama antara pihak pembalap, sponsor, dan pabrikan memegang peranan penting dalam kemajuan balap otomotif.

Untuk dapat menghubungkan antara pembalap, sponsor dan pabrikan menjadi sebuah kerjasama yang baik, dibutuhkan suatu wadah, dimana ketiga belah pihak dapat saling bertemu. Sirkuit permanen merupakan salah kunci yang dapat menghubungkan ketiga belah pihak. Dimana dari pihak sponsor, sirkuit permanen dapat dijadikan sebagai wadah komersial untuk mempromosikan dan mengiklankan produknya. Dari pihak pabrikan sirkuit merupakan tempat untuk uji coba dan kompetisi antar pabrikan dengan kendaraan *racing* hasil produksinya. Dan dari pihak pembalap merupakan wadah untuk menyalurkan bakat dan mengembangkan kemampuannya.

Dengan adanya ketiga belah pihak yang saling berkepentingan dalam satu wadah sirkuit permanen, merupakan suatu potensi untuk mempererat kerjasama dari masing-masing pihak yang saling membutuhkan. Dimana pihak pembalap merupakan subyek yang memegang peranan dominan yang dapat dijadikan sebagai sarana promosi/iklan suatu produk dari sponsor, dan sebagai pihak yang mampu meningkatkan gengsi dari suatu pabrik otomotif.

- Racing School

Di negara-negara berkembang, Balap Otomotif yang merupakan salah satu cabang olahraga di bidang otomotif mendapat perhatian secara khusus. Dimana kualitas pembalap menjadi pertimbangan yang sangat diperhitungkan. Hal ini dapat dilihat dari berkembangnya sekolah-sekolah balap di negara-negara berkembang.

Tabel 1.4. Sekolah balap yang berkembang di negara-negara berkembang:

No	Nama	Negara	Jenis
1	Elf Winfield/Franam Racing, inc	Perancis	Balap Mobil
2	Buck Baker Racing School	Amerika Serikat	Balap Mobil
3	Skip Berger Racing School	Amerika Serikat	Balap Mobil
4	Driving Dynamics	Amerika Serikat	Balap Mobil
5	Jim Russell Racing school	Inggris	Balap Mobil
6	Track Time Inc. Performance	Amerika Serikat	Balap Mobil
7	Bridgestone Winter Driving School	Amerika Serikat	Balap Mobil
8	Bob Bondurant School	Amerika Serikat	Balap Mobil
9	Fast Lane Racing School	Amerika Serikat	Balap Mobil
10	Go 4 It School	Amerika Serikat	Balap Mobil
11	Russel Racing School	Amerika Serikat	Balap Mobil
12	Bertil Roos Indystyle Racing	Amerika Serikat	Balap Mobil
13	Mio Hio School	Amerika Serikat	Balap Mobil
14	California Superbike School	Amerika Serikat	Balap Motor
15	Aswin Safety Driver Course	Indonesia	Balap Mobil
16	Jak Kart Indo Utama	Indonesia	Balap Go Kart

Dari sekolah-sekolah ini muncul pembalap-pembalap profesional seperti Wayne Rainey dan Michael Doohan. Karena *Racing School* ini pada sistem pendidikannya lebih banyak berada di lapangan, maka sirkuit merupakan tempat yang paling memegang peranan penting dalam proses pembinaan calon-calon pembalap profesional.

Michael Doohan Juara 5 kali asal Australia yang sempat mengenyam pendidikan balap motor di California Superbike School di Amerika Serikat, berniat secara resmi untuk mengundurkan diri dari kancah balap motor GP 500 cc. Tapi setelah pengunduran dirinya tersebut ia mempunyai niat untuk memberi kesempatan pada pembalap muda untuk menggenjot motor racing 500 cc nya, lalu membawa mereka dan memberikan sesuatu yang berkaitan dengan sport.⁵

⁵ Ibid

Dari cerita diatas dapat diambil kesimpulan bahwa sebagai pembalap senior dan profesional, ia memiliki beban untuk meneruskan keahlian pada penerusnya. Dengan memberikan latihan dengan segudang pengalaman di sirkuit, pembalap-pembalap muda merupakan potensi untuk dibimbing menjadi pembalap tangguh dimasa yang akan datang. Menampung bakat pembalap-pembalap muda saja tidak cukup, tapi harus membimbing dan mengarahkannya untuk menggapai jenjang balap otomotif profesional.

Di Indonesia, pembinaan pembalap masih belum mendapat perhatian yang cukup besar, padahal bila dilihat dari event-event perlombaan yang diadakan didaerah-daerah selalu selalu mendapat perhatian yang besar dari para pembalap. Ini merupakan potensi dimana sarana *racing school* merupakan tempat pembinaan bagi para calon pembalap nasional yang yang ingin mengembangkan kemampuannya.

Sehingga dapat diambil suatu kesimpulan bahwa sirkuit permanen bukan hanya sebagai wadah bagi pembalap dalam menyalurkan hobinya, tapi sebagai tempat untuk pembinaan dan pengembangan kualitas pembalap.

I.1.3. Prospek Beberapa Balap Otomotif Pada Tingkat Nasional dan Tingkat Dunia.

Road Race.

Kegiatan road race yang sering diadakan di tingkat daerah merupakan potensi awal dari karier seorang pembalap untuk melangkah ditingkat nasional maupun internasional di balap otomotif jenis sepeda motor.

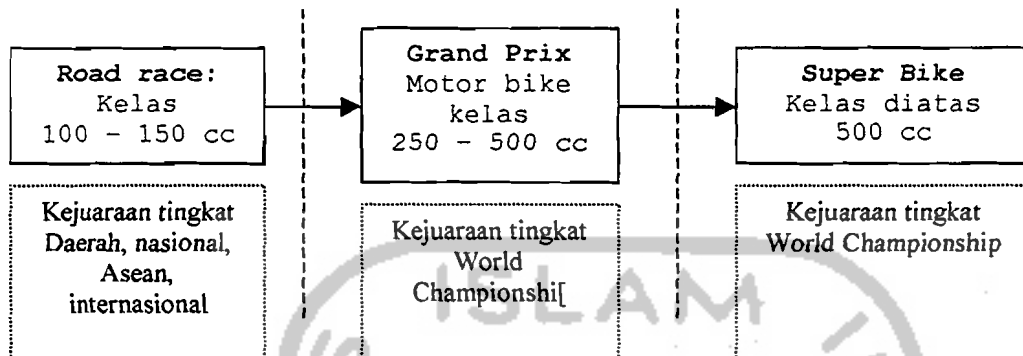
Ditingkat nasional, road race yang booming dan tidak mengenal krisis ternyata mendapat perhatian khusus dari KONI pusat. Lebih dari itu, induk organisasi olah raga nasional ini melihat balap motor bisa diikuti oleh seluruh kalangan. Jadi tak ada alasan untuk tidak dilombakan di PON Surabaya tahun 2000 sudah bisa digelar.⁶

Berarti sudah ada harapan ditingkat nasional, pembalap-pembalap road race daerah untuk mengembangkan prestasi ditingkat nasional.

⁶ "Road Race Masuk PON", Tabloid Otomotif no. 33/VIII edisi Desember, Jakarta, 1998

Ditingkat internasional, balap road race merupakan awal dari jenjang karir menuju balap motor bergengsi ditingkat world Championship. Dilihat dari jenjangnya, maka balap road race merupakan jalan awal menuju level world championship.

Gambar 1.2. jenjang level road race menuju level world champion



Damon Hill Mencatat prestasi baru sebagai atlit berpenghasilan tertinggi di Inggris. Berdasarkan ranking yang dibuat oleh majalah F1 Racing, sepanjang tahun 1998, Damon Hill mendulang 6,9 juta Poundsterling plus 1,9 juta Poundsterling dari kontrak penjualan Merchandise⁷.

Dengan demikian dapat ditarik suatu interpretasi, bahwa balap otomotif finansial memang menjanjikan. Juga dari sisi merchandise sangat kuat peranannya dalam bidang keuangan.

I.1.4. Tinjauan Balap Otomotif Di Indonesia.

Sebagai salah satu cabang olah raga otomotif, kegiatan road race bertujuan untuk menyalurkan bakat serta hobby kebut-kebutan di jalanan. Hal ini disebabkan karena bahayanya kebut-kebutan di jalanan yang sering merenggut nyawa pengguna jalan maupun "pembalap liar" itu sendiri.⁸

Selain kegiatan balapan liar ini sangat berbahaya, juga sangat mengganggu kegiatan lalu lintas, sehingga dapat mengganggu aktivitas didalam kota.

⁷ "Damon Hill Atlit terkaya", Tabloid Otomotif No. 33/VIII Edisi Desember, Jakarta, 1998

⁸ Kedaulatan Rakyat, 21 Desember 1998

Dari seluruh cabang otomotif di Indonesia, hanya balap road race yang mampu menahan ganasnya badai ekonomi. Terbukti untuk setiap event, baik kejunas maupun kejunas sedikitnya 200-an starter ikut ambil bagian. Hal ini disebabkan faktor kelenturan yang dimiliki oleh jenis balapan primadona tersebut. Misalnya jenis kendaraan tersebut dipakai sehari-hari, biayanya relatif murah dan lebih merakyat.⁹

Dalam event road race di Kenjeran sirkuit park Surabaya, Helmi Sungkar berpendapat, ".....kegiatan balap otomotif ini merupakan salah satu jalur pembinaan yang positif dan murah, sekalian kami ingin menjadikannya sebagai awal dari dimulainya kerja sama dalam pengembangan kuantitas dan kualitas sirkuit di Indonesia".

Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan kualitas dan kuantitas sirkuit di daerah masih terus berjalan. Dalam usahanya untuk meningkatkan kualitas pembalap nasional, bukan hanya meningkatkan kuantitasnya saja.

Tabel 1.5. Jenis Balap Motor dan Mobil yang berkembang di Indonesia

No.	Kejuaraan Nasional	Jenis	Sifat Sirkuit
1.	Reli Nasional	Balap Mobil	Lintasan Off Road
2.	Reli Non Seeded	Balap Mobil	Lintasan Off Road
3.	Reli Group N	Balap Mobil	Lintasan Off Road
4.	Reli GR-2	Balap Mobil	Lintasan Off Road
5.	Sprint Reli	Balap Mobil	Lintasan Off Road
6.	Speed Off-Road	Balap Mobil	Lintasan Off Road
7.	Adventure Off-Road	Balap Mobil	Lintasan Off Road
8.	Reli Wisata	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
9.	Balap Group N-1	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
10.	Balap Group N-2	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
11.	Balap Group S-1	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
12.	Balap Group S-2	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
13.	Gokart SKE Nasional	Balap Gokart	Lintasan Aspal (permanen)
14.	Gokart SKE Junior	Balap Gokart	Lintasan Aspal (permanen)
15.	Gokart Girbox	Balap Gokart	Lintasan Aspal (permanen)
16.	Motocross Nasional	Balap Motor	Lintasan Off Road
17.	Motocross Junior	Balap Motor	Lintasan Off Road
18.	Superbike Indonesia	Balap Motor	Lintasan Aspal (permanen)
19.	Slalom Test	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
20.	Drag Race	Balap Mobil	Lintasan Aspal (permanen)
21.	Road Race	Balap Motor	Lintasan Aspal (permanen)

Sumber : Pengda IMI DIY, 1996.

⁹ Tabloid Otomotif, No. 28/VIII edisi November, Jakarta, 1998

Tabel 1.6. Jenis Kegiatan Balap Motor dan Karting yang berkembang di Indonesia:

No.	Cabang	Jenis Kategori
1.	Off – Road	Speed Speed Navigator Adventure
2.	Drag Race	Free For All Kelas 1500 cc
3.	Reli	Seeded Seeded (navigator) Group N Group N (navigator) Non Seeded Non Seeded (navigator)
4.	Sprint Rally	Seeded Seeded (navigator)
5.	Slalom Test	
6.	Motocross	
7.	Gokart	Formula A Intercontinental
8.	Road Race	Sport Tune Up 150 cc

Jenis Balap Otomotif yang berkembang di Indonesia ini nantinya sangat berpotensi untuk dipersiapkan mengikuti perlombaan balapan di Tingkat Asia dan internasional.

I.1.5. Tinjauan Balap Otomotif di Yogyakarta.

Ditinjau dari intensitas kegiatannya, Yogyakarta termasuk sering dalam mengadakan event-event baik tingkat nasional maupun daerah. Dalam tahun 1999 direncanakan Yogyakarta mendapat bagian 9 event untuk tingkat nasional. Belum lagi kegiatan yang diselenggarakan di Tingkat daerah.

Ditinjau dari prestasi pembalapnya, Yogyakarta memiliki sekitar 20 pembalap yang sering menjuarai event-event nasional. Dan Pembalap lokal yang sering aktif mengikuti event-event lokal sekitar 150 – 200 pembalap.

Ditinjauan dari penggemarnya, disetiap event-event yang diadakan di Yogyakarta menyedot penonton kurang lebih 20 – 25.000 penonton. Hal ini menunjukkan betapa besarnya atensi masyarakat Yogyakarta pada olah raga balap otomotif.¹⁰

¹⁰ Pengda IMI DIY, 1999

Tabel 1.7. Daftar Jumlah Pembalap Road Race Yang Terdaftar PP IMI tahun 1999.¹¹

No.	IMI Daerah	Jumlah	Event Nasional	Sirkuit Permanen
1.	Jawa Timur	85	6	Kenjeran Sirkuit Park
2.	DKI Jaya	50	13	Sentul
3.	Jawa Tengah	26	1	Tawang Mas
4.	DI. Yogyakarta	20	6	-
5.	Kalimantan Selatan	12	-	-
6.	Sulawesi Tengah	8	2	-
7.	Sumatera Selatan	7	1	-
8.	Bali	7	3	-
9.	Jawa Barat	5	16	-
10.	Sulawesi Tenggara	4	-	-
11.	Lampung	3	3	-
12.	Kalimantan Tengah	3	1	-
13.	NTB	2	-	-
14.	Kalimantan Barat	1	-	-

Sumber: Buku Peraturan Balap Motor, IMI 1999 -2000

I.1.6. Tinjauan Sirkuit Yang ada Di Yogyakarta

Saat ini Yogyakarta belum memiliki sirkuit permanen yang memenuhi standar IMI. Untuk sementara ini kegiatan perlombaan diadakan di lapangan Parkir stadion Mandala Krida.

Karena lapangan parkir tidak didesain untuk kegiatan balap otomotif maka terjadi banyak permasalahan yang timbul pada setiap event yang dilakukan dilapangan parkir Mandala Krida.

Permasalahan pada sirkuit non permanen yang sering terjadi pada kejuaraan-kejuaraan road race di Mandala Krida antara lain:

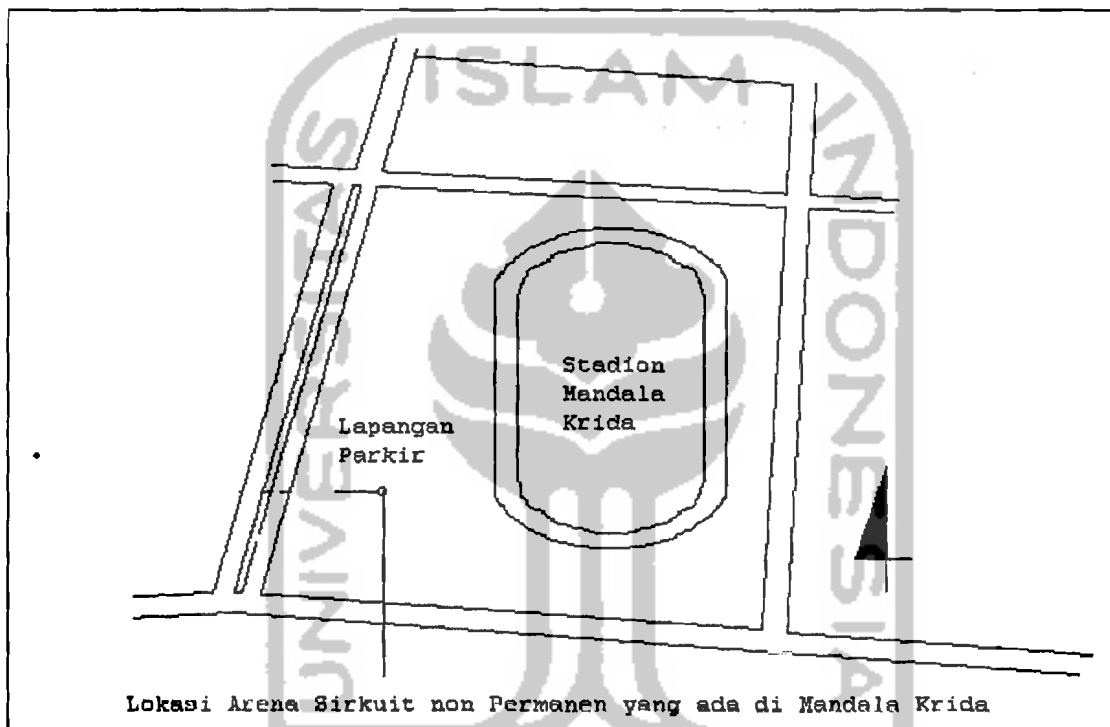
1. Kurang tertibnya penonton dalam mengikuti jalannya perlombaan, sehingga mengganggu jalannya pertandingan. Penonton yang terlalu dekat dengan arena sirkuit mengganggu konsentrasi pembalap yang sedang berlomba. Hal ini disebabkan kapasitas ruang untuk penonton yang kurang serta tidak adanya pembatas yang baik antara ruang untuk penonton dan arena balapan.
2. Akibat cuaca yang berubah-ubah (hujan) sehingga balapan menjadi terlambat pelaksanaannya

¹¹ Tabloid Otomotif, No.33/VIII, edisi desember, Jakarta, 1999

3. Karena tidak adanya perencanaan yang semestinya untuk sebuah sirkuit, maka kegiatan road ini akan mengganggu lingkungan sekitar, seperti noise dan gangguan pada lalu-lintas sekitar.

Ini merupakan suatu fenomena, bahwa sirkuit non permanen memang memiliki banyak kelemahan. Sehingga dari sisi pembalap sangat sulit untuk mengembangkan prestasinya. Dan sebagai tempat hiburan, penonton kurang dapat menikmati jalannya perlombaan.

Gambar 1.3. Lokasi sirkuit non permanen di Yogyakarta



Sketsa penyusun

Sirkuit dilapangan parkir Mandalakrida ini tidak memiliki satupun fasilitas yang ditentukan sebagai standar sirkuit permanen.

Melihat intensitas kejuaraan nasional maupun lokal yang ada, memang sudah waktunya Yogyakarta memiliki sirkuit permanen yang baik kualitasnya (sesuai standar sirkuit permanen), tapi kita masih terbentur masalah dana yang akan digunakan".¹²

¹² Hasil wawancara dengan Drs. M. Saleh Najib, Ketua harian Pengda IMI DIY, Februari 1999.

Fasilitas Standar nasional untuk sebuah sirkuit permanen antara lain:

1. Permukaan Track
2. Pemasangan perlindungan dan keamanan
3. Ruang kontrol Perlombaan
4. Gardu Marshal dan Signal
5. Pitstop
6. Sarana Medical
7. Sarana Pemadam Kebakaran
8. Komunikasi
9. Ruang Pencatat Waktu
10. Paddock
11. Stand Tertutup dan terbuka
12. Tribun untuk Penonton
13. Tempat Parkir
14. Ruang Informasi.

Dibandingkan dengan ketentuan yang ada fasilitas standar nasional untuk sirkuit, Mandala tidak mampu memenuhi standar internasional. Maka untuk peningkatan prestasi dan peningkatan mutu jalannya perlombaan, perlu adanya fasilitas sirkuit permanen yang memadai sesuai dengan standar nasional.

Adapun perencanaan sirkuit ini nantinya mungkin dapat digunakan sebagai alternatif bagi sarana pelaksanaan balap otomotif di Yogyakarta.

I.1.7. Upaya Menciptakan Wadah Untuk Pengembangan, Pembinaan dan Peningkatan kualitas Balap Otomotif Di Yogyakarta.

Dari uraian Latar belakang diatas, dengan memandang luas perkembangan balap otomotif di dunia internasional. Maka sudah saatnya dunia balap otomotif Indonesia melangkah lebih jauh. Bukan hanya menampung pembalap-pembalap dan mengadakan event-event yang bersifat lokal. Tapi harus melangkah jauh kedepan, menuju kearah balap otomotif yang profesional. Sebab persaingan kompetisi balap antar negara sudah sedemikian pesatnya.

Untuk mencapai semua itu, perlu adanya suatu wadah yang dapat dijadikan sebagai pusat pembinaan, pengembangan dan peningkatan kualitas pembalap dengan fasilitas pendukung.

Penyediaan fasilitas pendukung nantinya harus didasarkan atas pihak-pihak yang saling mendukung kegiatan pembinaan, pengembangan dan peningkatan kualitas pembalap, yaitu dari pihak sponsor yang menekankan pada faktor komersial, Pihak pabrikan industri otomotif yang menekankan pada faktor komersial, pelayanan dan gengsi, serta pihak pembalap yang menekankan pada faktor pembinaan, pengembangan dan peningkatan kualitas dalam suatu perlombaan.

Bila diungkapkan dalam bahasa arsitektur maka akan muncul kebutuhan-kebutuhan ruang antara lain:

1. Sirkuit:

- Merupakan tempat untuk berkompetisi bagi para pembalap ketika perlombaan sedang berlangsung.
- Merupakan sarana "latihan" bagi para pembalap dalam mengaplikasikan kemampuan yang ia miliki.
- Merupakan sarana test Drive bagi industri otomotif yang bertujuan untuk mempromosikan hasil produksinya dan sebagai tempat "pembuktian" bagi prestasi dan kemajuan teknologi yang telah mereka capai.
- Merupakan tempat mengiklankan produk-produk bagi pihak sponsor terutama perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang komersial.

2. Racing School

- Merupakan tempat dimana pembalap-pembalap menimba ilmu tentang teknik menjadi yang terdepan dalam suatu perlombaan balapan.
- Merupakan lapangan pekerjaan bagi pembalap-pembalap profesional sebagai "guru" dalam menerapkan ilmu yang ia miliki dalam menjadi seorang "juara". Sehingga profesi seorang pembalap tidak berhenti sampai pada arena perlombaan saja.

3. Penyediaan ruang-ruang komersial

- Merupakan tempat dimana pihak produsen otomotif menggelar hasil-hasil produknya dengan tujuan komersial.

- Merupakan tempat bagi pihak sponsor untuk menjual barang dagangannya, mengingat tempat ini nantinya menjadi salah satu fasilitas komersial yang ada di Yogyakarta. Sehingga akan dipandang sebagai tempat yang strategis.
 - Merupakan tempat dimana masyarakat pecinta otomotif mendapatkan barang-barang yang diperlukan.
4. Penyediaan ruang-ruang publik
- Dimana sirkuit ini nantinya bukan hanya sebagai sarana pengembangan, pembinaan dan peningkatan kualitas pembalap, tetapi juga sebagai sarana hiburan. Sehingga sirkuit ini nantinya harus mampu menampung jumlah penonton puluhan ribu. Tentunya dilengkapi dengan fasilitas entertainment karena fungsinya sebagai tempat hiburan.

I.2. Permasalahan

Bagaimana menciptakan sirkuit permanen di Yogyakarta untuk lomba road racing, karting, dan drag racing, pendidikan/pelatihan para pembalap, serta kegiatan komersial yang dilakukan oleh pihak sponsor dan industri otomotif.

(Spesifikasi event perlombaan untuk tingkat daerah, nasional maupun Asean. Sedangkan kelas yang diperlombakan terutama untuk road racing seperti hal. 8)

I.3. Tujuan.

Merencanakan sirkuit permanen di Yogyakarta untuk lomba road racing, karting dan drag racing, pendidikan/pelatihan para pembalap, serta kegiatan komersial yang dilakukan oleh pihak sponsor dan industri otomotif.

I.4. Sasaran.

1. Adanya keterpaduan antara teknis kegiatan perlombaan, arah pandang penonton dan sirkulasi yang terpadu untuk kegiatan komersial serta kegiatan pendidikan/pelatihan balap otomotif dalam sebuah sirkuit permanen.

2. Melakukan studi mengenai spesifikasi sirkuit yang ada di Indonesia dan di dunia, antara lain: teknis sarana dan prasarana didalam sirkuit permanen, arah pandang penonton, serta sirkulasi yang terpadu didalam area sirkuit..

I.5. Lingkup Pembahasan

Dalam lingkup pembahasan ini menyangkut pembahasan yang berkaitan dengan penyediaan wadah fisik fasilitas sirkuit. Pembahasan akan dititik beratkan pada masalah-masalah arsitektural, yang dibatasi pada masalah-masalah:

1. Fisik bangunan seperti: program ruang dan organisasi ruang, pola sirkulasi, sistem penghawaan, sistem pencahayaan dan sistem akustik (yang berhubungan dengan noise), serta sistem keamanan dan perlindungan kepada pengguna bangunan.
2. Lingkungan bangunan seperti: pengolahan site dan tata ruang luar bangunan.

1.6. Metode Penulisan

1.6.1. Pengumpulan Data

Terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer berupa data dan informasi mengenai fasilitas sirkuit yang ada di Indonesia dan dunia, yaitu mencakup kualitas dan kuantitas ruang secara keseluruhan, wawancara dengan pengurus pelaksanaan kegiatan perlombaan, serta pengamatan pelaksanaan perlombaan. Data sekunder berupa studi literatur beberapa sirkuit yang ada pada saat ini yang akan digunakan sebagai acuan, berupa teknis sarana dan prasarana, model sirkuit, penanggulangan masalah kebisingan dan kemacetan lalu lintas, fleksibilitas lintasan (track), serta kondisi kegiatan perlombaan balap otomotif di Yogyakarta saat ini.

1.6.2. Pembahasan

a. Tahap pengumpulan dan penyusunan data

Tahap mencari dan menyusun data menggunakan metode deskriptif untuk memberikan gambaran secara jelas mengenai potensi Balap Otomotif di Yogyakarta, tentang kebutuhan wadah sirkuit permanen yang ada di Yogyakarta.

b. Tahap pengumpulan informasi

Tahap pengumpulan informasi digunakan untuk mendapatkan data dan membuat spesifikasi data tentang kegiatan balap otomotif yang terdiri dari tinjauan faktual dan teoritis tentang berbagai kebutuhan untuk wadah kegiatan balap otomotif.

c. Tahap analisa dan sintesa

Tahap analisa dan sintesa digunakan untuk menguraikan masalah dalam mengidentifikasi data yang ada, dan didasarkan pada landasan teori serta studi literatur yang relevan dengan permasalahan. Analisis ini menyangkut teknis sarana dan prasarana untuk perlombaan road racing, karting dan drag racing, serta sistem sirkulasi untuk menciptakan area sirkuit yang dapat memberikan kenyamanan bagi pembalap dan pengunjung dalam suatu kegiatan balap otomotif.

d. Tahap perumusan konsep

Tahap perumusan konsep digunakan untuk mendapatkan konsep yang sesuai dengan rancangan sirkuit permanen di Yogyakarta.

I.7. Sistematika Pembahasan.

Bab I. Pendahuluan

Mengungkapkan latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, metode pembahasan, lingkup pembahasan dan sistematika pembahasan.

Bab II. Tinjauan Sirkuit Permanen.

Mengemukakan beberapa fasilitas sirkuit permanen yang saat ini (di Indonesia maupun dunia), yang dapat digunakan sebagai pembandingan untuk mendapatkan pengertian karakter khusus sirkuit permanen di Yogyakarta.

Serta mampu mengemukakan teknis kegiatan yang ada dalam sebuah sirkuit.

Bab III. Analisa

Menganalisa peruangan untuk sebuah sirkuit permanen dan menganalisa karakteristik pengguna bangunan serta hal-hal yang berhubungan dengan tata ruang dalam, tata ruang ruang luar, tuntutan arah pandang penonton serta pola sirkulasi untuk mendapatkan konsep gubahan massa didalam area sirkuit.

Kemudian mengungkapkan konsep dasar pendekatan-pendekatan perencanaan dan perancangan serta alternatif-alternatif kesimpulan yang digunakan sebagai pilihan

pengambilan keputusan, konsep dasar perencanaan dan perancangan sirkuit permanen di Yogyakarta.

Bab IV. Konsep Dasar Perencanaan dan Perancangan

Mengungkapkan konsep-konsep dasar perencanaan dan perancangan sebagai acuan penyelesaian permasalahan yang akan digunakan untuk mentransformasikan kedalam ide-ide gagasan dan desain sirkuit permanen untuk road racing, karting dan drag racing di Yogyakarta.

I.8. Keaslian Penulisan

Keaslian penulisan ini berisi tentang tugas akhir yang menjadi referensi karya tulis ini. Namun terdapat perbedaan permasalahan dan penekanan judul.

1. Sigit Eko Cahyono, TA/ UII/ 1997

Judul: Sirkuit balap permanen di Yogyakarta.

Tugas akhir ini merencanakan dan merancang sirkuit dengan tinjauan landasan kontekstual perancangan dengan fasilitas pendukung bagi kegiatan otomotif lainnya.

2. Muhammad Hidayat Syarif, TA/ UII/ 1998

Judul: Sirkuit Balap Terpadu di Yogyakarta.

Tugas akhir ini merencanakan dan merancang sirkuit dengan menggunakan konsep bangunan bergaya arsitektur High Tech.

Perbedaan dengan karya tulis yang saya susun adalah bahwa karya tulis ini lebih menekankan pada teknis penataan fasilitas-fasilitas yang ada dalam sebuah sirkuit permanen untuk skala nasional dengan kapasitas kemampuannya untuk mewadahi kegiatan road racing, karting dan drag racing. Dengan pertimbangan standar teknis sirkuit permanen, sistem sirkulasi yang ada didalam area sirkuit dan pertimbangan arah pandang penonton terhadap atraksi (perlombaan) yang ada di arena sirkuit yang sangat mempengaruhi tata letak fasilitas penunjang yang ada didalam area sirkuit.

Skema Penulisan

