

BAB I PENDAHULUAN

I. Latar Belakang Permasalahan

I.1. Perkembangan Sejarah Formula One (F1) dari masa kemasa

Balap mobil dimulai pada tahun 1885-1886 setelah Karl Benz dan Gottlieb Daimler mengembangkan mobil pertama dengan bahan bakar bensin. Lomba balap mobil pertama kali diadakan di Prancis dan diprakarsai oleh surat kabar Prancis *Le Velocipede* pada tahun 1887 dengan jarak tempuh yang relatif pendek. Balap mobil pertama yang disebut balap ketahanan mobil, diadakan tahun 1894 dengan menempuh jarak 128 km dalam uji coba reliabilitas. Sedangkan balapan sesungguhnya dimulai setahun kemudian 1895.

Penerbit surat kabar Prancis berpendapat bahwa olahraga ini perlu dikembangkan dan dipopulerkan, oleh sebab itu kemudian dibentuk sebuah komite *Automobile Club de France* (AFC) dengan menggelar balapan antar kota. AFC ini kemudian dibekukan pada tahun 1903 karena menewaskan delapan orang pembalap.

Seorang konglomerat surat kabar asal Amerika mendobrak dominasi Prancis di ajang balap mobil dengan menggelar balapan dengan peraturan yang berat. Peserta lomba diikuti oleh anggota club otomotif dari tiap-tiap negara. Lomba ini digelar setahun sekali mulai 1900 sampai 1905 bertajuk *The Gordon Bennet Trophy*, walaupun baru enam kali, lomba ini dianggap sebagai seri balap mobil resmi pertama (*The First Grand Prix*).

The Gordon Bennet pada tahun 1906 diteruskan dan diorganisir oleh AFC dan diselenggarakan balapan Grand Prix pertama yang dinamakan French Grand Prix disebuah sirkuit Triangular oleh Automobile Club de France dan disebut balap mobil *The Great French Race*.

Sebuah badan baru yang mewadahi olahraga bermotor Federation Internationale de l'Automobile (FIA) pada tahun 1947 mengeluarkan peraturan Internasional yang untuk pertama kalinya nama Formula 1 digunakan. Tahun 1950 peraturan yang menyebut Formula 1 digunakan pada kejuaraan seri Grand Prix dunia dan sejak itu sejarah Formula 1 dimulai. Di dalam Formula 1 ada dua organisasi yang membawahnya yaitu FOCA (Formula one Konstruktor's Association) dan FISA (Federation Internationale de l'Automobile).

Formula 1 berkembang menjadi tontonan yang mampu diserap oleh seluruh dunia. Pada tahun 1997 pada putaran GP Formula 1 ditonton oleh 6.25 miliar orang di 201 negara pemirsa melalui 300 saluran televisi, jumlah penonton itu setara dengan jumlah penonton olimpiade dan piala dunia sepakbola yang diselenggarakan setiap empat tahun sekali sedangkan Grand Prix Formula 1 diadakan setiap tahun.¹

Tabel I.1 Data Jenis Pertandingan Yang digemari Masyarakat di Dunia Melalui Hak Siar Televisi (secara Sewa)

JENIS PERTANDINGAN	NEGARA PEMIRSA
1. Balap Mobil – Formula one (F-1)	201
2. Sepakbola Piala Dunia (Football World Cup)	184
3. Tenis Wimbledon	145

Sumber : Redaksi Tabloid Bulanan Otomotif, Jakarta, 1995.

Tabel I.2 Data jenis balap otomotif yang berkembang di dunia saat ini :

Klasifikasi Perlombaan	Jenis	Jenis Sirkuit
Formula 1 (F1)	Balap Mobil	Lintasan aspal (permanen)
Motor 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
International Karting Championship	Balap Gokart	Lintasan aspal (permanen)
World Superbike championship	Balap Motor	Lintasan aspal (permanen)
GT Championship	Balap Mobil	Lintasan aspal (permanen)

Sumber: Redaksi Tabloid Otomotif, Jakarta, 1996.

¹ Sumber Preview 2001 Majalah F1 Racing, Jakarta Februari 2001

1.1.2. Perkembangan Sirkuit Balap Mobil (otomotif) di Indonesia.

Balap mobil permanen di Indonesia dimulai pada dekade 1960-1970 yang masih diadakan di jalan raya. Fenomena ini terjadi karena belum adanya sirkuit yang representatif yang mewadahi kegiatan ini. Di Jakarta misalnya, kejuaraan balap mobil diadakan pada sirkuit “dadakan” di kompleks Lanud Halim Perdanakusuma dan Lanud Kemayoran Jakarta Pusat. Di Bandung pada kawasan Lanud Husein Sastranegara, di pulau Sumatra diadakan di Pekanbaru, Medan, Palembang dan Lampung.

Grand Prix Indonesia Pertama diadakan di Solo pada kawasan Lanud Curug pada tahun 1958. Peran serta masyarakat dan pemerintah sangat kecil karena pada dekade itu balap mobil masih dianggap sebagai olahraga yang ugul-ugalan karena memang belum ada pengembangan fasilitas yang memberikan ketrampilan dan pendidikan balap otomotif yang akan menetasakan pembalap yang profesional dengan pendidikan yang cukup.

Oleh sebab itu timbullah gerakan pembaharuan untuk mencari pemecahan masalah yang selama ini menjadi penghambat perkembangan dunia balap mobil otomotif di Indonesia, meliputi membenahan dibidang organisasi balap mobil otomotif, proyeksi kebutuhan sirkuit balap mobil permanen, pengadaan dan membenahan fasilitas pendidikan untuk para pembalap yang bertujuan untuk mendapat dukungan dari masyarakat Indonesia dan dukungan dari dunia Internasional.

Penting adanya pendidikan dalam dunia balap mobil terutama balap Formula 1 diakui oleh Direktur Teknik tim Ferrari (Ross Brawn, majalah Formula 1 Racing, Mei 2001) yang mengatakan bahwa Formula 1 itu adalah campuran antara Teknologi dan ketrampilan (pendidikan) pembalap, karena campuran itu adalah kombinasi yang luar biasa.²

Pentingnya diadakan sekolah balap di Indonesia mengacu pada keinginan manajemen sirkuit Sentul sebagai sirkuit yang bertaraf Internasional yang berada di Indonesia untuk mengadakan sekolah balap bagi pembalap Indonesia khususnya, tetapi keinginan ini belum bisa terpenuhi secara maksimal karena belum adanya kurikulum yang mendukung pendidikan ini dari pemerintah Indonesia khususnya dari Departemen P dan K, sehingga pelaksanaan pendidikan dan pembinaan di sirkuit sentul hanya menggunakan praktek langsung dilapangan dengan jenjang kelas pembalap dari tingkat *basic* hingga tingkat *advance* dengan mengacu pada sekolah balap yang sudah ada di luar negeri.

² Sumber Majalah Formula 1 Racing, Mei 2001: Hal 100

Tabel 1.3 Sekolah Balap Dunia sebagai Acuan

NAMA	NEGARA	PELAJARAN
California Superbike School (CSS)	Amerika Serikat	Balap Superbike
Australian Superbike School (ASS)	Australia	Balap Superbike
Kamp Kenny Robert	Spainyol	Balap Motor GP
Silversstone Driving Centre	Inggris	Balap Motor
Silversstone Rally School	Inggris	Rally Mobil
Airikkala Technique Limited	Inggris	Rally Mobil
Racemans Rally School	Amerika Serikat	Rally Mobil
Jim Russel Racing School	Inggris	Balap Formula

Sumber : Redaksi OTOMOTIF, Jakarta 1999.

I.I.3. Kodya Pekanbaru Sebagai lokasi Sirkuit Balap Mobil Otomotif Permanen

Perkembangan balap otomotif di Kodya Pekanbaru menunjukkan kecenderungan yang terus meningkat, hal ini bisa dirasakan perkembangannya antara tahun 1995-1999 yang menunjukkan bahwa hampir setiap malam (khususnya malam minggu), pada penggal jalan Sudirman dijadikan ajang balap mobil dadakan. Tempat lain yang dijadikan “Sirkuit Gelap” adalah lingkaran jalan baru Tangkerang menuju Lanud Sultan Syarif Hasyim Pekanbaru. Keadaan ini sering kali menyebabkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan dan memancing kekesalan bagi masyarakat yang melintasi jalan tersebut. Hal ini bisa menurunkan minat masyarakat terhadap perkembangan olahraga otomotif (balap mobil) itu sendiri.

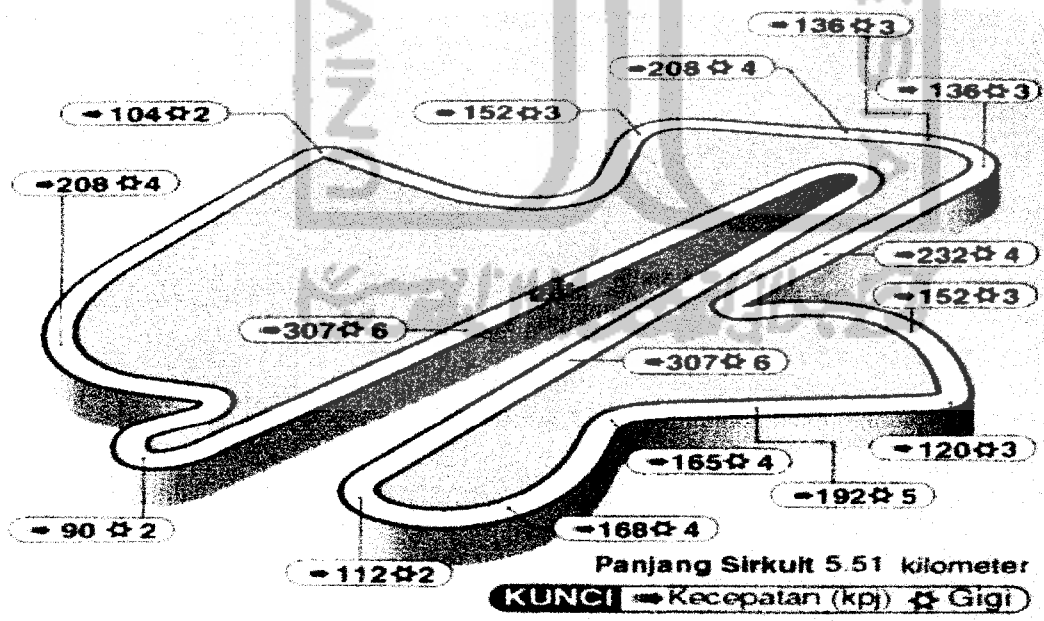
Berdasarkan fenomena dan untuk mengatasi permasalahan yang ada ini, diharapkan adanya **pengadaan dan pengembangan lahan untuk sirkuit balap mobil permanen** untuk memwadahi dan memfasilitasi kegiatan olahraga balap otomotif (khususnya balap mobil) dan untuk menampung animo “pembalap”. Oleh sebab itu di harapkan dengan keberadaan sirkuit ini para pembalap “amatir” akan bisa bertanding secara terbuka dan sportif di lapangan baik pada waktu siang maupun malam hari dan diharapkan tidak ada lagi penggunaan “sirkuit gelap” yang menggunakan jalan raya, sehingga hal ini akan mengurangi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas, sehingga diharapkan akan menarik kembali minat masyarakat terhadap olahraga otomotif

ni, dan diharapkan olahraga ini akan mendapat perhatian khusus baik dari pemerintah maupun pihak swasta, sehingga tidak menyebabkan terhambatnya prestasi yang dihasilkan.

Olahraga ini merupakan olahraga yang cukup berbahaya dan membutuhkan pengalaman dan ketrampilan yang tinggi sehingga olahraga ini membutuhkan arena sirkuit yang menantang sehingga rancangan design sirkuit yang direncanakan adalah dengan menggabungkan antara type sirkuit “S” untuk lintasan tikungan dan type “kurva Parabola” untuk lintasan dengan trek lurus. Bentuk lintasan pada sirkuit ini akan disesuaikan dengan standart regulasi balap otomotif Formula 1 (F1) oleh FIA Pasal 12, yang menyebutkan bahwa : **“panjang jarak tempuh seri F-1 harus berkisar 305 km, dan dengan alasan keamanan lomba tidak boleh lebih dari dua jam”**. Lebar jalur lintasan berkisar 18 m dengan panjang jalur lintasan bervariasi sesuai dengan topografi kawasan atau kompleks sirkuit balap tersebut berada³. Dalam rancangan sirkuit ini isu arsitektural akan ditekankan adalah pada penataan sirkulasi antara jalur untuk tim pembalap dan sirkulasi untuk jalur padestarian.

Contoh-contoh Sirkuit Dunia yang menggunakan lintasan lurus dan lintasan dengan tikungan, antara lain Sirkuit Sepang, Sirkuit silverstone dan Sirkuit Spa Franchorchamp.

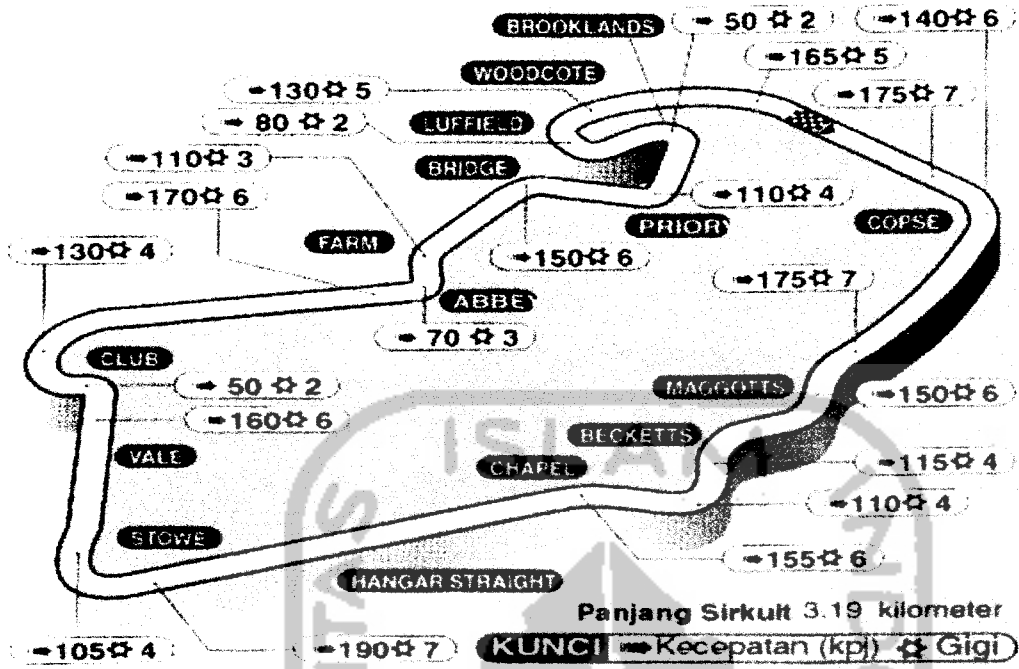
Gambar 1.1 Sirkuit Sepang Malaysia Panjang 5.51 km



Sumber : Majalah F1Racing Indonesia, edisi Februari 2001, Jakarta.

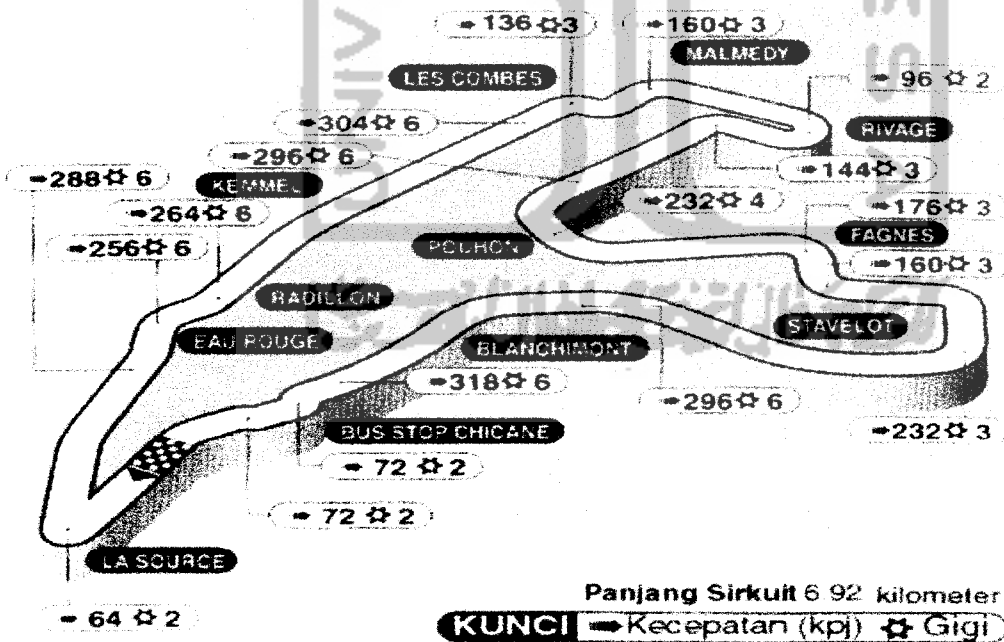
³ Eko Cahyono Sigit, Thesis “Sirkuit Otomotif Permanen di Yogyakarta”, TA UII Yogyakarta, 1997, hal:21

Gambar I.2. Sirkuit Silverstone, GP Inggris panjang 3.19 km



Sumber : Majalah F1 Racing Indonesia, Edisi Februari 2001, Jakarta

Gambar I.3. Sirkuit Spa Francorchamps, GP Prancis, panjang 6.92 km



Sumber : Majalah F1 Racing Indonesia Edisi Februari 2001, Jakarta

Hal lain yang diharapkan dalam pengadaan dan pengembangan sirkuit ini tidak semata-mata hanya sirkuit untuk balapan (“ sebagai Sarana Hiburan”) tetapi juga di perlukan adanya sebuah sirkuit yang mempunyai **fasilitas pendidikan dan pelatihan-pelatihan** untuk pembalap di Kodya Pekanbaru secara maksimal. Fasilitas pelatihan dan fasilitas pendidikan sangat diperlukan karena pada dunia balap mobil dan dunia balap motor (balap otomotif), inti dari sebuah balapan itu sendiri adalah bagaimana mempelajari teknik untuk lebih cepat dari orang lain dan mempraktekkan teknik tersebut dilapangan pada suatu pertandingan. Fasilitas pendidikan dan pelatihan ini diperlukan karena pada kenyataannya saat ini relatif sedikit para pembalap (khususnya pembalap lokal) yang mempunyai keahlian dan teknik-teknik membalap yang baik. Hal ini bisa menghambat kemajuan prestasi pembalap dan juga bisa mencelakakan dirinya sendiri maupun mencelakakan orang lain. Teknik-teknik membalap ini juga diperlukan dan digunakan untuk membantu meningkatkan ketrampilan dan keahlian pembalap itu sendiri untuk menggunakan lintasan sebaik dan semaksimal mungkin. Dengan adanya ketrampilan dan keahlian yang didapat berdasarkan teknik-teknik yang didapat maka diharapkan para pembalap akan memiliki ciri khusus (*Catatan Redaksional: Contohnya M.Schumaker yang mendapat julukan “Rainmaster” karena ia sangat cekatan dan ahli dalam menggunakan lintasan khususnya tikungan pada saat hujan*) dalam menggunakan lintasan sirkuit. Dengan hal ini diharapkan para pembalap akan membalap secara profesional dan baik berdasarkan ketrampilan dan pengalaman yang didapat dari sekolah dan pelatihan sehingga dapat menerapkan ketrampilan tersebut secara sempurna disetiap sirkuit pertandingan balap otomotif (balap Formula 1). Sehingga hal ini diharapkan bisa meningkatkan prestasi yang dicapai oleh para pembalap baik untuk tingkat lokal, nasional maupun tingkat Internasional.

Sekolah balap dan sirkuit balap Formula 1 ini akan di design berdasarkan acuan dari sirkuit yang sudah ada di negara-negara lain yang menggunakan rancangan **arsitektur “High Tech”** dalam gaya merancang bangunan dan dalam penggunaan teknologi tingkat tinggi karena pada umumnya teknologi tingkat tinggi didapat didalam bangunan yang dirancang dengan gaya arsitektur Hightech, oleh sebab itu pada rancangan sekolah balap dan sirkuit formula 1 ini akan menggabungkan antara **arsitektur Hightech** untuk rancangan pendidikan yang membutuhkan peralatan teknologi tinggi untuk simulasi langsung yang bisa digunakan di dalam bangunan yang dipakai oleh dunia Internasional dengan **arsitektur Tradisional Indonesia** yang sesuai dengan kultur arsitektural Tradisional Pekanbaru untuk rancangan eksterior dan pada penataan ruang

luar (tampak/fasade bangunan dan penataan podium penonton) dimana sirkuit dan sekolah balap ini akan direncanakan. Sehingga diharapkan keberadaan sirkuit Formula 1 dan sekolah balap di Pekanbaru ini akan dapat menciptakan wadah arsitektural dengan fasilitas sirkuit yang berkesan Formal yang selaras dengan kesan santai dari perlombaan F1 dengan pemanfaatan kompleks sirkuit beserta fasilitas-fasilitas fisik yang diwadahi didalamnya.

Adanya kemampuan kodya Pekanbaru, dengan luas yang relatif besar didukung dengan jumlah kepadatan penduduk yang rendah ($< 100 \text{ Km}^2$), dan di batasi oleh wilayah dengan kepadatan penduduk sedang ($100\text{-}200 \text{ Km}^2$) memudahkan aksesibilitas, tersedianya sarana dan prasarana menunjukkan potensi yang mendukung adanya wadah untuk pengadaan dan pengembangan sirkuit balap mobil dengan fasilitas tempat pelatihan bagi pembalap, sehingga diharapkan menjadi sirkuit Formula one (F-1) yang representatif yang dapat mewadahi kegiatan balap mobil dan balap otomotif nasional dan internasional. Faktor lain yang secara tidak langsung memperoleh dampak karena adanya suatu kegiatan balap otomotif adalah perkembangan dibidang perindustrian, perekonomian, akomodasi dan kepariwisataan.

Catt :Peta sebaran kepadatan penduduk yang mendukung untuk keberadaan sirkuit dan sekolah balap mobil. (lihat halaman lampiran)

1.2. Permasalahan

Permasalahan dalam pembahasan ,dapat dibagi menjadi permasalahan umum dan permasalahan khusus, dapat dirumuskan sebagai berikut :

1.2.1. Permasalahan umum

Bagaimana menjawab tantangan adanya kebutuhan fasilitas Sirkuit balap Mobil dan Balap Formula 1 yang sesuai dengan kondisi kodya Pekanbaru dan setara dengan ketentuan Internasional, melalui suatu rumusan konsep perencanaan dan perancangan.

1.2.2. Permasalahan Khusus

- Bagaimana menciptakan wadah arsitektural untuk fasilitas sirkuit sebagai sarana fasilitas hiburan yang berkesan santai yang selaras dengan fasilitas pendidikan dan pelatihan yang berkesan formal dengan penekanan pada perencanaan penataan jalur sirkulasi antara sirkulasi untuk tim pembalap dan penataan sirkulasi untuk jalur pedestrian (penonton).

- Bagaimana menciptakan fasilitas pelatihan (pendidikan) dan fasilitas pendukung utama sirkuit (podium, pitstop, paddock, dll) dengan penekanan pada metoda perencanaan penampilan bangunan dengan citra high-tech dan dengan sistem teknologi high-tech yang selaras dengan rancangan penampilan bangunan bergaya arsitektur tradisional Indonesia khususnya arsitektur tradisional Pekanbaru, dengan pemanfaatan kompleks Sirkuit Balap Formula Satu (F1) beserta fasilitas – fasilitas fisik yang diwadahi di dalamnya.

1.3. Tujuan Pembahasan

Menghasilkan ungkapan wadah fisik yang menampung keberadaan sirkuit balap Formula 1(F1) dan sekolah balap melalui penekanan konsep perencanaan dan perancangan, dimana wadah fisik tersebut dapat mengatasi pengaruh – pengaruh yang terjadi dan sesuai dengan keberadaan kondisi Kodya Pekanbaru.

1.4. Sasaran Pembahasan

Sasaran pembahasan yang akan dicapai adalah menghasilkan pemecahan masalah dari masalah – masalah yang didapat dengan penekanan pada perencanaan dan perancangan melalui penciptaan wadah arsitektural yang selaras antara fasilitas sirkuit dengan sarana hiburan dan fasilitas pendidikan dan pelatihan yang berkesan formal melalui penataan sirkulasi yang berbeda antara sirkulasi untuk pelatihan dan pendidikan dengan sirkulasi untuk penonton (pedestrian) yang sesuai dengan kondisi site (lokasi) di Kodya Pekanbaru, dan memberikan penekanan pada perancangan fasade yang mengikuti gaya arsitektural tradisional Pekanbaru dengan menggabungkan konsep high-tech pada penataan ruang, berdasarkan konteks fungsional fasilitas fisik, serta menghasilkan suatu konsep perencanaan dan perancangan.

1.5. Lingkup pembahasan

Ditekankan pada penentuan lokasi (site) di Kodya Pekanbaru yang sesuai dengan kebutuhan lahan untuk menampung dan mewujudkan keberadaan Sirkuit Balap Mobil (balap Otomotif) dengan fasilitas pendidikan dan pelatihan yang diwadahnya ditinjau dari segi fungsionalitas fasilitas – fasilitas fisiknya, dan menciptakan bentuk kesan rekreatif dengan memanfaatkan besaran kompleks sirkuit balap mobil (balap otomotif) permanen beserta fasilitas – fasilitas fisik didalamnya.

Lingkup pembahasan dititik beratkan dan dibatasi sesuai relevansi rumusan permasalahan yang telah ditetapkan diatas berdasarkan tinjauan sudut pandang disiplin ilmu arsitektur. Apabila terdapat hal diluar disiplin ilmu arsitektur tersebut pembahasan dilakukan dengan logika yang mendukung serta dapat dipertanggung – jawabkan.

1.6. Metodologi

1.6.1. Pengumpulan Data

- Pengumpulan data primer dilakukan dengan wawancara, survey lapangan dan survey instansional. Acuan data lain untuk jenis/type trek lintasan didapatkan melalui informasi yang ada di internet, majalah Formula 1 Racing versi bahasa Indonesia dan game F1 versi komputer maupun game yang ada di Timezone.
- Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi pustaka (literatur), data – data laporan perkembangan potensi balap mobil (balap otomotif) di Kodya Pekanbaru, baik dari majalah, referensi tugas akhir yang sudah ada, koran maupun melalui situs internet, serta studi banding (komparasi) pada sirkuit balap otomotif Sentul Citeureup, Bogor, Jawa Barat.

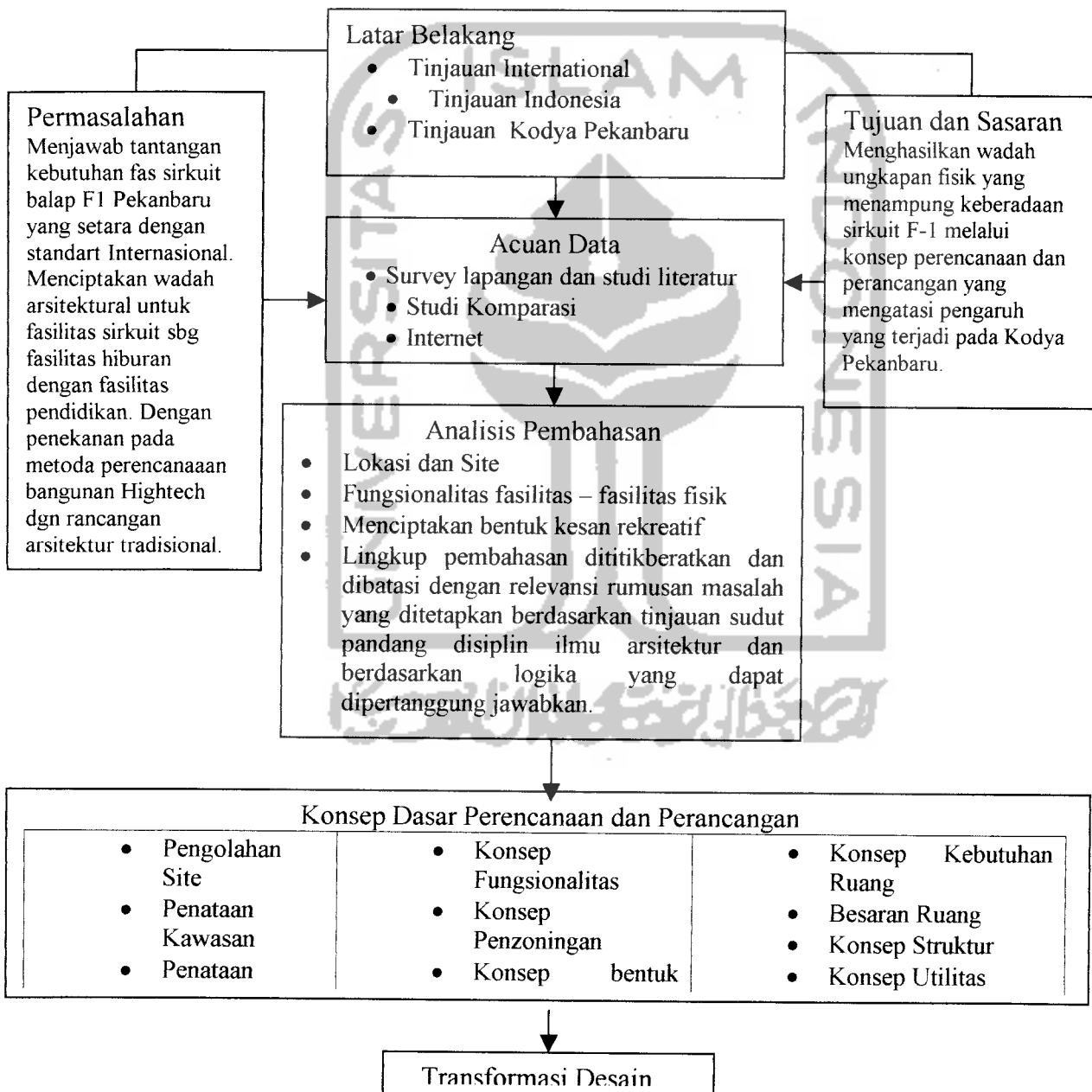
1.6.2. Pembahasan (Analisis)

Pembahasan yang akan dilakukan mempergunakan metode analisis yang bersifat deduktif, yaitu tahapan dimulai dari pembahasan umum menuju ke pembahasan khusus.

- Pemilihan lokasi pada salah satu alternatif lokasi di Kodya Pekanbaru, dengan pembahsan terhadap potensi dan perkembangan balap mobil (balap Otomotif) serta pembahsan terhadap kebutuhan pendidikan dan pelatihan itu di Kodya Pekanbaru, serta dampak yang terjadi sebagai dasar kriteria pemilihan dan penataan site dan kawasan sekitar.
- Keberadaan fungsionalitas dan fasilitas – fasilitas fisik, dilakukan dengan studi pustaka (literatur) dan studi perbandingan (komparasi), dengan membahas unsur – unsur pengguna serta aktifitas yang terjadi sebagai dasar untuk memperoleh pola penataan fasilitas – fasilitas fisik dan persyaratan yang dibutuhkan.

- Pembentukan kesan rekreatif dan kesan formal-semi formal, dilakukan dengan studi pustaka (literature) dan studi banding (komparasi) sebagai preseden baik makro yang meliputi perletakan massa, aktifitas pembentuk pola kegiatan, dan sirkulasi maupun penataan secara mikro meliputi bentuk fisik bangunan atau massa, dan lay out peruangan.

1.6.3. Diagram Starategi Desain



1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika pembahasan terdiri dari beberapa bab, yaitu :

- Bab I : Membahas latar belakang permasalahan, permasalahan, tujuan dan sasaran pembahasan, metoda pembahasan dan diagram strategi desain, serta sistematika penulisan.
- Bab II : Mengemukakan tinjauan umum tentang Sirkuit Formula Satu (F 1) dan Sekolah Balap serta kaitannya terhadap data – data pendukung dan data – data penunjang yang di peroleh.
- Bab III : Mengemukakan tinjauan kondisi Kodya Pekanbaru dengan melihat kesesuaian konteks terhadap keberadaan wadah fisik yang akan dibangun tersebut.
- Bab IV : Membahas tentang analisis pembahasan terhadap permasalahan berikut penyelesaiannya sebagai pedoman proses perumusan konsep dasar perencanaan dan perancangan
- Bab V : Memformulasikan konsep dasar perencanaan dan perancangan Sirkuit Balap Formula Satu (F 1) pada salah satu bagian dari Kodya Pekanbaru.

Lampiran – lampiran

Daftar Pustaka

1.8. Keaslian Penulisan

Keaslian penulisan ini berisi ulasan dan perbedaan antara referensi karya tulis yang sudah ada dengan karya tulis skripsi ini. Perbedaan terdapat pada latar belakang , 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 menggunakan 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.

3. Rudi Hardianto, TA/UII/1999

Judul : Sirkuit Permanen Untuk Road Racing, Karting, Dan Drag Racing di Yogyakarta.

Tugas akhir ini merencanakan dan merancang sirkuit untuk lomba balap otomotif Road Racing , Karting dan Drag Racing. Jenis sirkuit ini hanya menggunakan gaya arsitektur Hightech dalam perencanaan sirkuitnya.

Perbedaan antara karya tulis yang menjadi referensi dengan karya tulis yang saya susun ini adalah bahwa karya tulis dalam skripsi ini lebih menekankan pada perancangan dan pengembangan wadah arsitektural untuk sirkuit balap mobil Formula 1 (F1) dengan fasilitas yang mewadahi pusat pelatihan dan pendidikan bagi pembalap dengan menyelaraskan antara kesan santai dari sirkuit sebagai sarana hiburan dengan kesan formal dari fasilitas pendidikan dan pelatihan berdasarkan landasan konseptual perancangan dan perencanaan sirkuit balap dan sekolah/pelatihan balap yang sesuai dengan kapasitas sirkuit untuk skala nasional dan skala Internasional dengan pertimbangan standar teknis perancangan dan perencanaan.

