

BAB I PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Perkembangan dunia olahraga otomotif di Indonesia yang sangat pesat, dibuktikan dengan banyaknya kejuaraan yang berlangsung di Indonesia baik yang bertaraf nasional maupun yang internasional. Hal ini didukung oleh semakin bertambah dan majunya perkembangan teknologi kendaraan dan persaingan diantara sesama pembalap baik di arena nasional maupun internasional, serta menuntut untuk diadakan peningkatan teknik serta ketrampilan pembalap-pembalap Indonesia yang diikuti dengan peningkatan sarana-sarana penunjang khususnya sarana fisik berupa Sirkuit. Dengan adanya tuntutan sarana penunjang berupa Sirkuit, Pengurus Besar Ikatan Mobil Motor Indonesia berusaha untuk memperbaiki, membuat sarana dan prasarana balap.¹

Yogyakarta sebagai daerah tujuan wisata utama, dengan adanya sirkuit balap otomotif dapat dijadikan alternatif untuk lebih mengoptimalkan potensi tersebut.² Sirkuit balap otomotif, disamping akan membuat inspirasi baru bagi masyarakat Yogyakarta, juga menambah waktu rata-rata tinggal dan kehadiran yang dapat menambah katalog tujuan wisata, ataupun menambah kegiatan kepariwisataan baru yaitu jenis pariwisata *tourism sport*.³

Dengan diselenggarakannya berbagai macam kegiatan otomotif yang kuantitasnya semakin meningkat di Yogyakarta, maka diperlukan adanya suatu wadah yang mampu menampung. Salah satu kendala untuk penyelenggaraan kejuaraan balap di berbagai daerah di Indonesia adalah terbentur dengan keberadaan sirkuit. Sebab, kecuali di Sentul, Jawa Barat, di daerah-daerah belum ada sirkuit yang permanen dan memadai ajang balap.⁴ Dengan demikian kebutuhan sirkuit di Yogyakarta sudah sangat mendesak”.⁵

Di Yogyakarta sering digelar lomba-lomba otomotif, di sirkuit-sirkuit “accidental” (Non Permanen) yang fungsi sebenarnya bukan sebagai sirkuit.

¹ Hutomo Mandala Putra- Ketua IMI Pusat 1991-1995, Intan Motor No.82,1 Juni , 1991

² Sigit Eko Cahyono, TA/UUII/1997

³ Dr. James J Spillane, *Ekonomi Pariwisata: Sejarah dan Prospeknya*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, 1982

⁴ Dolly Indra Nasution-ketua penelenggara kejurnas drag race Seklen PP IMI, Kedaulatan Rakyat, Selasa 11 November 1997

⁵ Drs Najib M Saleh-ketua harian IMI DIY, Wawancara Langsung.

Tabel I-1
Data tempat kegiatan otomotif.

No	Sirkuit Non Permanen	Kegiatan
1	Sirkuit Mandala Krida	Road Race, Slalom Test, Karting
2	Sirkuit Mlati Ring Road Selatan	Drag Race
3	Sirkuit Demak Ijo Ring Road Selatan	Drag Race
4	Sirkuit Lingkar Samsat	Karting

Sumber : analisa data pengda IMI, DIY

Hal ini membuktikan belum adanya fasilitas bagi olahraga otomotif berupa Sirkuit di Yogyakarta.

Sirkuit permanen yang dimiliki Yogyakarta adalah Sirkuit Motocross Pugeran dengan skala penyelenggaraan Internasional, yang keberadaannya tergantung kepada pemilik lahan. Maksudnya, pemilik tanah dimungkinkan pada suatu saat akan mendirikan bangunan di lahannya. Hal ini berakibat tidak dapat diselenggarakan lagi lomba MotoCross dilahan tersebut.

Dengan tidak adanya sirkuit di Yogyakarta, maka seringkali hal yang tidak diinginkan. Ketika diselenggarakan Kejuaraan Nasional balap mobil Drag race di Yogyakarta, lomba tersebut dihentikan setelah Heat pertama karena penonton yang membludak yang dengan sendirinya membahayakan kedua belah pihak, sehingga panitia tidak berani mengambil resiko.⁶ Resikonya, Yogyakarta tidak dipercaya untuk mengadakan kegiatan Drag Race karena tidak adanya Sirkuit yang permanen untuk tahun 1998. Hal lain yang memerlukan wadah adalah kurang terkoordinasinya kegiatan berbagai klub otomotif, Yogyakarta memerlukan wadah yang menampung kegiatan tersebut. Pengda IMI DIY mencatat adanya 12 klub Otomotif resmi yang aktif mengadakan kegiatan baik mobil maupun motor. Begitu pula halnya dengan halnya setiap malam minggu dijalan raya Ring Road Demak Ijo berlangsung kegiatan balap mobil dan motor liar telah tercatat berulang kali peristiwa tabrakan yang mengakibatkan banyak korban. Apabila di Yogyakarta terdapat sirkuit, kemungkinan hal-hal tersebut diatas dapat dihindari dan diatasi.⁷

Olahraga otomotif selain merupakan sarana bagi peningkatan prestasi, juga merupakan sarana rekreasi yang juga dapat sekaligus sebagai ajang pengembangan

⁶ Varia Olahraga-Harian Kompas, senin 10 November 1997

teknologi. Pengembangan teknologi yang dimaksud adalah usaha setiap team balap untuk meningkatkan kemampuan kendaraan balapnya. Hal tersebut mempengaruhi gaya bangunan sirkuit yang akan dirancang. Sehingga untuk lebih mengekspresikan “perkembangan teknologi” maka wujud bangunan sirkuit akan bergaya High tech Architecture.

Secara langsung maupun tidak langsung hal-hal diatas mendasari perlunya wadah yang menjadi sarana latihan dan lomba dalam kegiatan otomotif yaitu Sirkuit Balap di Yogyakarta. Oleh karena itu, maka perlu dipadukan standar olah raga dan standar arsitektural dalam perencanaan dan perancangannya.⁸

1.2. PERMASALAHAN

1.2.1. Permasalahan Umum

Bagaimana menciptakan wadah kegiatan Otomotif Nasional berupa Sirkuit Balap Terpadu yang mampu memenuhi kebutuhan bagi pengguna di Yogyakarta dan Nasional dengan standart Internasional.

1.2.2. Permasalahan Khusus

Bagaimana konsep bangunan sirkuit yang menggunakan gaya arsitektur *hightech* tanpa melupakan fungsi utama bangunan dan kontekstual dengan lingkungan.

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan suatu konsep perencanaan dan perancangan Sirkuit Balap Terpadu di Yogyakarta.

1. Mampu memenuhi tuntutan kebutuhan Sirkuit.
2. Menceminkan keterpaduan kegiatan melalui pendekatan rancangan Lintasan Sirkuit dan Fasilitas Pendukungnya. dengan cerminan teknologi *hightech*.

⁸ Ir.Henry- Manager Development & Building Sirkuit Internasional “Sentul”, Wawancara Langsung

1.3.2. Sasaran

Sasaran pembahasan adalah perencanaan sirkuit balap sesuai ketentuan FIM/FIA/FISA, sehingga dapat dijadikan dasar bagi program perancangan. Yang pada akhirnya membantu proses mendesain *Sirkuit Balap Terpadu di Yogyakarta* yang dapat mewadahi kegiatan-kegiatan otomotif baik berupa kegiatan Balap, kegiatan pameran, kegiatan uji kendaraan maupun kegiatan kesekertariatan.

1.4. BATASAN MASALAH

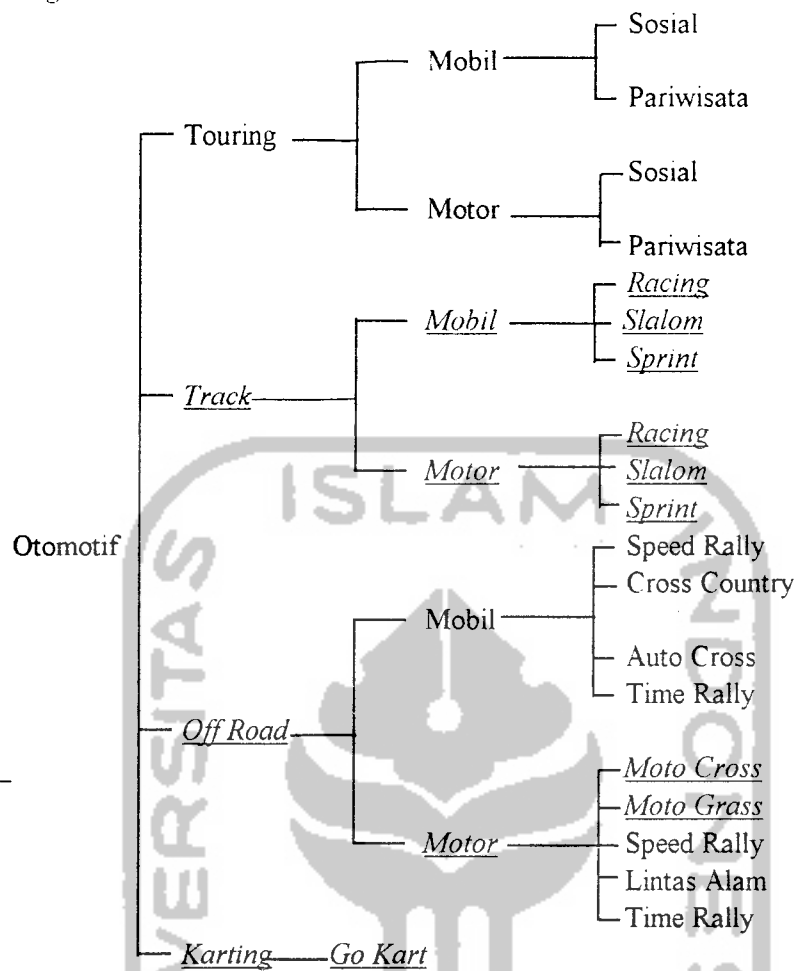
Pembahasan lebih dititik beratkan kepada masalah yang berkaitan dengan disiplin ilmu Arsitektur dan segala sesuatu mengenai fasilitas Sirkuit Balap.

Batasan tersebut adalah sebagai berikut:

- Sirkuit Balap ini bertaraf nasional yang memiliki standart Internasional pada suatu saat dapat dikembangkan menjadi sirkuit Internasional. Untuk pengembangan dijadikan sirkuit Internasional tidak dibahas secara mendetail hanya akan diberikan sedikit gambaran.
- Faktor pembiayaan tidak dibahas secara terperinci mengingat motivasi utama fasilitas ini adalah untuk memenuhi kebutuhan kegiatan olah raga otomotif dan penunjang pendapatan daerah di sektor pariwisata.
- Sirkuit Balap ini di khususkan bagi olah raga otomotif / kendaraan bermotor .
Jenis olahraga otomotif di Indonesia yang ada di Indonesia yang menggunakan lintasan sirkuit balap khusus (aspal) dan *motocross*.⁹
- Sirkuit Balap Terpadu, “terpadu” maksudnya adalah kemampuan sirkuit untuk memenuhi seluruh kebutuhan kegiatan yang ada di sirkuit tersebut.

⁹ Berdasarkan Peraturan Nasional Pengurus Besar Ikatan Mobil Motor Indonesia, 1992.

Skema I-1
Skema Kegiatan Lomba Otomotif



Huruf miring: Olahraga yang memerlukan sikuit balap khusus.¹⁰

Sumber : Berdasarkan Peraturan Nasional Pengurus Besar Ikatan Mobil Motor Indonesia, 1992.

1.5. METODE PEMBAHASAN

Dalam pencapaian tujuan, metoda yang digunakan adalah metoda Deskriptif dengan pemberian gambaran berupa uraian berdasarkan pengumpulan data yang merupakan masukan utama, yang kemudian dianalisa berdasarkan landasan teoritis yang ada. Sehingga diperoleh satu kesimpulan sebagai pedoman perencanaan dan perancangan. Adapun tahap tahap yang dilakukan meliputi:

¹⁰ Berdasarkan Peraturan Nasional Pengurus Besar Ikatan Mobil Motor Indonesia, 1992.

5.1. Identifikasi Permasalahan

Merupakan tahapan awal : yaitu identifikasi masalah yang memaparkan issue-issue dan fenomena tentang kebutuhan sirkuit balap terpadu di Yogyakarta, mengenai kebutuhan wadah sirkuit balap terpadu yang mampu memenuhi kebutuhan.

5.2. Pencarian Data melalui:

- Survey / observasi lapangan

Dengan melihat dan mengamati sirkuit permanen yang telah ada di Indonesia, sebagai contoh Sirkuit Internasional Sentul dan Sirkuit Tawang Mas Semarang.

- Studi literatur

Dengan pencarian data melalui berbagai sumber antara lain buku-buku, surat kabar serta majalah yang berkaitan dengan aktivitas balap pada sirkuit balap secara mendetail yang menyangkut persyaratan perencanaan pada sebuah sirkuit balap. Penggunaan buku literatur yang berisi tentang struktur bangunan, yang nantinya dipergunakan untuk merancang bangunan sirkuit.

- Internet

Dengan teknologi internet penulis meng-akses homepage-homepage yang berkaitan dengan masalah Tugas Akhir ini untuk mendapatkan data yang terbaru dan valid.

- Wawancara

Wawancara langsung dengan tokoh-tokoh yang mengetahui, memahami serta mengerti pokok permasalahan mengenai sirkuit balap dan masalah yang berkaitan dengan masalah yang ada, serta memiliki keterkaitan dengan obyek perencanaan untuk dijadikan nara sumber.

5.3. Perumusan Konsep

Penarikan hasil sintesa digunakan sebagai dasar bagi penyusunan Landasan Teori dan Program bagi Tugas Akhir ini. Disamping penyusunan konsep dasar perencanaan dan perancangan yang diangkat dari permasalahan khusus, juga akan dibahas mengenai konsep dasar perencanaan dan perancangan sirkuit mengenai :

- Lokasi dan Site
- Pengolahan Site

- Konsep Pengendalian Kebisingan
- Logika Sistem Struktur

1.6. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Sistematika yang digunakan dalam penyusunan penulisan ini sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Mengungkapkan mengenai batasan pengertian judul, latar belakang, pembahasan, permasalahan, tujuan dan sasaran, batasan masalah, metode pembahasan, sistematika pembahasan, keaslian penulisan

BAB II : TINJAUAN UMUM

Tinjauan umum secara :

- A. FAKTUAL : Tinjauan mengenai fakta yang ada yang diangkat dari literatur maupun pengamatan yang ada di lapangan
- B. TEORIKAL : Tinjauan teoritis yang diangkat dari literatur maupun pengamatan yang ada di lapangan.

BAB III : ANALISA

Analisa mengenai permasalahan yang diangkat pada permasalahan sirkuit

BAB IV: KONSEP

Merupakan konsep desain yang telah disesuaikan dengan hasil analisa dan analisis tentang sirkuit.

1.7. KEASLIAN PENULISAN

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

- Sigit Eko Cahyono, TA/UUI/1997

Judul : Sirkuit Balap Permanen di Yogyakarta

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

- Mardam, 90.11.1728, TA/UNIKA/1994

Judul : Sirkuit Mobil dan Motor Internasional di Surabaya.

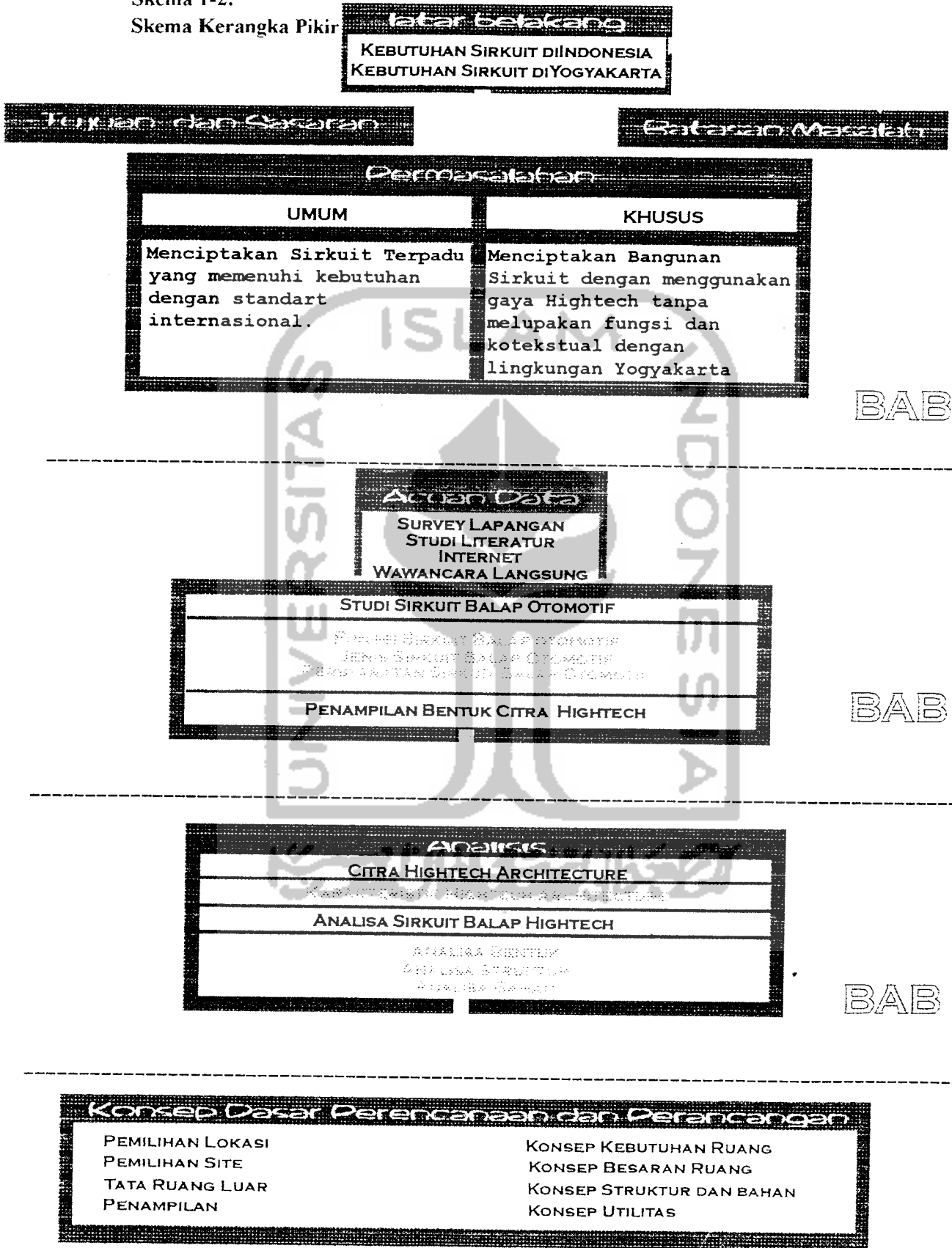
Tugas akhir ini merencanakan dan merancangan sirkuit dengan tinjauan landasan kontekstual perancangan dengan tinjauan penekanan pada struktur bangunan.



KERANGKA PIKIR

Skema 1-2.

Skema Kerangka Pikir



BAB 1

BAB 2

BAB 3

BAB 4