

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang Eksisting Proyek

Perkembangan teknologi berdampak sangat besar terhadap kehidupan manusia dan perilakunya. Dalam perkembangan teknologi transportasi dengan ditemukannya mobil oleh Gottlitch Daimler dari Jerman (1887), sepeda motor oleh Edwar Butler dari Inggris (1885), dan mesin diesel oleh Rudolf Diesel (1897)⁽¹⁾, maka perilaku manusia pun juga berubah. Sebelum ditemukan kendaraan bermotor, manusia berjalan kaki, ataupun mengendarai hewan (kuda, sapi, dll), tetapi sekarang kendaraan bermotor sebagai transportasi utama.

Dilatar belakangi oleh kebudayaan sebelumnya, seperti balap kuda, yang mengandalkan tenaga (kekuatan) dan kecepatan kuda serta ketangkasan penunggangnya. Tahap selanjutnya manusia mulai bereksperimen untuk mengembangkan kendaraan bermotor (sepeda motor dan mobil) untuk keperluan selain transportasi, misal : olah raga. Perkembangan kemampuan mesin yang telah meningkat, baik tenaga maupun kecepatan, ditambah oleh sifat manusia yang selalu ingin mencoba hal-hal baru, seperti : setelan mesin, penggunaan bahan material dan keterampilan, balap kendaraan bermotor merupakan perwujudan yang dapat kita lihat saat ini. Balap adalah menentukan yang tercepat, dan orang beranggapan yang menang dalam perlombaan adalah yang terbaik.

(1) S Widiastuti & Sigit Daryanto, 1995, Penemuan dari masa ke masa.

Salah satu cabang dari balapan kendaraan bermotor adalah *drag*. Ditinjau dari artinya *drag* adalah tarikan dan *race* adalah perlombaan ⁽²⁾, a *contest of speed in which runners, to take part in a contest of speed* ⁽³⁾, jadi *drag race* adalah balapan / perlombaan kendaraan bermotor yang hanya mengandalkan tarikan mesin semata dalam sebuah lintasan lurus 201m atau 402 m. Dalam perlombaan *drag* dikenal dua istilah yaitu *drag bike* dan *drag race*. *Drag bike* adalah balap dengan menggunakan sepeda motor, sedangkan *drag race* menggunakan mobil. Mobil atau sepeda motor yang digunakan dirancang secara khusus untuk mengacu pada peraturan-peraturan yang telah ditetapkan pada kelas yang akan diikuti.

Pada awalnya *drag race* berkembang di Amerika, pada saat itu digunakan dam kering sebagai lintasan dengan jarak $\frac{1}{4}$ mil atau 402 m, ditambah jarak pengereman, dengan lebar lintasan 12 – 14 m, serta aspal dengan tipe keras ⁽⁴⁾. Di Indonesia kegiatan balap dimulai tahun 60-an, dimana pada saat itu Indonesia telah mempunyai sirkuit permanen yang berlokasi di Jaya Ancol Jakarta. Beberapa tahun kemudian dibuat sirkuit Sentul di Citeureup, Bogor, Jawa Barat (1994), maka balapan pun berpindah tempat.

Sedangkan di Yogyakarta balap mulai berkembang tahun 90-an dan telah melahirkan pembalap-pembalap hingga tingkat internasional, seperti pada cabang *motor cross* oleh Irwan Ardiansyah (dikelas 125cc) tahun 1997, 1998, 1999. Dikelas *road race* Hendriansyah, kelas underbone (110cc dan 125cc), begitu juga di cabang *drag race* yang dikelola oleh MBG Drag Racing Team, yang menunjukkan kemampuan hingga tingkat nasional.

(2) John M. Echols & Hassan Shadily, 1992, Kamus Inggris - Indonesia,

(3) Danbury CT, 1997, The New Lexicon Webster's Dictionary.

Kegiatan *drag race* di Yogyakarta pernah dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan penonton yang memadati sirkuit, yang dapat membahayakan penonton dan pembalapnya sendiri, terjadi pada tanggal 9 November 1997 di kelas FFA (*Free For All*). Pada bulan November 1998, karena tidak mendapat izin dari Departemen Perhubungan DIY, karena lokasi event yang berada di jalan umum Mlangi (ring road barat, Yogyakarta), dengan alasan teknis dan fungsional karena dapat mengganggu pengguna jalan lain. Pada tanggal 5-6 Oktober 2002 adalah jadwal pelaksanaan di Yogyakarta, karena alasan tidak tersedianya tempat yang memadai, sehingga event *drag race* dipindahkan ke Surabaya.

Event *drag race* di Yogyakarta sulit terlaksana karena tidak tersedianya tempat khusus yang memenuhi syarat sebagai sirkuit *drag race*. Namun demikian, animo balap di Yogyakarta tidak surut, dan malah disalurkan melalui balap liar setiap malam minggu, dan hari – hari tertentu di arena yang membahayakan, seperti di ring road Mlangi, area pabrik susu SGM di Klaten, dll. ⁽⁵⁾. Hal ini semakin diperburuk oleh ulah event organizer yang menggunakan jalan umum sebagai tempat menggelar kejuaraan, yang sangat membahayakan dan mengganggu pengguna jalan. Jadi untuk mewadahi kegiatan ini perlu adanya pengadaan sarana untuk mencegah terjadinya hal yang semakin memburuk.

Semakin kuat bahwa di Yogyakarta sangat perlu sirkuit yang mampu mewadahi kegiatan ini, hingga dapat mengurangi masalah dan bahaya yang timbul akibat dari balap liar di jalan umum, sebagai tempat menampung balap liar dan berfungsi sebagai tempat perlombaan. Faktor keamanan

(4) Redaksi, 1999, Tabloid Otomotif, hal 12.

(5) Catatan dan pengamatan langsung penulis, 2004, balap liar di Yogyakarta.



menjadi penting , karena selama ini faktor keamanan kurang mendapat perhatian oleh panitia penyelenggara event. Antara pembalap dan penonton tidak mendapat jarak yang cukup dan batas yang kurang jelas, dan kecelakaan sering terjadi karena hal-hal seperti ini ⁽⁴⁾.

Kegiatan balap resmi di Yogyakarta sering diadakan di pelataran stadion Mandala Krida, dan *taxi way* lanud Adi Sutjipto padahal lokasi tersebut juga kurang memungkinkan / kurang memadai untuk sebuah sirkuit *drag race*. Ketersediaan tempat di Yogyakarta akan sirkuit menjadi penting. Pada tahun 2004 ini Yogyakarta menjadi tuan rumah *drag race*, sementara antusiasme masyarakat Yogyakarta dan sekitarnya sangat besar terhadap olah raga otomotif, hal itu terlihat dari banyaknya team balap *drag bike*, antara lain : Gandoel Racing Modification (GRM), Tepepa Motorsport, Manual Tech, Techno Motorsport, B-Pazz, dll. Untuk *drag race* antara lain : Saman Speed, Boeadja, Coret, Kaz Speed, Trimulya, dll ⁽⁵⁾

I.2. Latar Belakang Permasalahan

Dalam konteks ruang, sirkuit balap merupakan penggabungan antara arsitektur beratap dan tidak beratap. Jalur balap dan massa bangunan merupakan jalinan ruang mengarah ke fungsi ruang utama, yaitu : ruang yang ditonton dan ruang untuk menonton.

(4) Redaksi, 1999, Tabloid Otomotif, hal 12.

(5) Catatan dan pengamatan langsung penulis, 2004, balap liar di Yogyakarta.

Keamanan dan keselamatan pembalap menjadi prioritas, yang dapat diwujudkan melalui pengolahan *tata ruang dalam*, *sirkulasi*, dan *pengolahan fasad* yang baik. Penekanan melalui tekanan pada pengolahan *sirkulasi* antara lintasan balap sebagai lintasan utama dengan lintasan-lintasan lain sebagai pendukung, diolah dengan orientasi dan arah yang jelas, sehingga kecelakaan pada perlombaan dapat diminimalkan.

Tujuan utama penonton yang datang adalah untuk menyaksikan secara langsung aksi pacuan balap drag, yang berkecepatan tinggi dan sedikit kecelakaan pada pertengahan lomba. Perencanaan yang matang mampu menyuguhkan atraksi seperti yang diinginkan penonton. Perhitungan jarak pandang penonton ke sirkuit adalah sebagai langkah perencanaan untuk memanjakan dari segi visual. Kenyamanan jarak pandang penonton dalam arti visual adalah hubungan antara subyek (penonton) dan obyek (pembalap) berdasar penglihatan, dilakukan dengan pendekatan perancangan melalui pengolahan *tata ruang dalam*, *sirkulasi* dan *pengolahan fasad* pada bangunan penonton (tribun), dengan titik berat pada pengolahan *tata ruang dalam*-nya.

Desain sirkuit drag (lintasan balap dan bangunan pendukungnya) harus menunjukkan citra futuristik. Aspek future mengandung pengertian yang akan datang, maka konteks arsitektural futuristik mempunyai pengertian : merencanakan dan merancang suatu proyek sirkuit yang dapat diterapkan sekarang dan kelak, guna mengantisipasi perubahan kebutuhan sirkuit dan selera penonton sekaligus menunjukkan bahwa Yogyakarta juga mampu bersaing dalam bidang teknologi. Pendekatan futuristik diwujudkan

melalui *tata ruang dalam*, *sirkulasi* dan *pengolahan fasad* bangunan, baik pada bangunan penonton (tribun) ataupun pada bangunan-bangunan pendukung.

I.3. Rumusan Permasalahan

Bagaimana wujud sirkuit *drag* dan bangunan pendukungnya di Yogyakarta yang dapat mengakomodasi kenyamanan penonton secara visual terhadap lintasan balap *drag* (201 m), keamanan penonton pada lintasan balap *drag* (201 m), melalui pengolahan fasad dan tata ruang dalam yang mengungkapkan citra futuristik dengan pendekatan arsitektur modern minimalis.

I.4. Tujuan dan Sasaran

I.4.1. Tujuan

Menghasilkan suatu konsep pada sirkuit drag di Yogyakarta, yang menekankan pada kenyamanan penonton dari segi visual pada jarak pandang penonton terhadap lintasan, keamanan dan keselamatan pembalap pada lintasan, melalui pengolahan tata ruang dalam, sirkulasi dan pengolahan fasad yang mengungkapkan citra futuristik.

I.4.2. Sasaran

Sasaran yang akan dicapai dalam proyek ini adalah :

- Melakukan studi dan analisa tentang kenyamanan penonton dari segi visual pada jarak pandang penonton terhadap lintasan melalui pengolahan tata ruang dalamnya.
- Melakukan studi dan analisa tentang lintasan balap yang mendukung keamanan dan keselamatan pembalap melalui penataan sirkulasinya.
- Melakukan studi dan analisa hubungan kenyamanan penonton dari segi visual pada jarak pandang penonton terhadap lintasan dan lintasan balap yang mendukung keamanan dan keselamatan pembalap pada lintasan dengan pengolahan tata ruang dalam, sirkulasi dan pengolahan fasad yang mengungkapkan citra futuristik.

I.5. Lingkup Pembahasan

Pembahasan yang digunakan dalam pemecahan masalah pada sirkuit drag di Yogyakarta menggunakan disiplin ilmu arsitektur meliputi desain jalur balap dan bangunan pendukungnya, dan perhitungan jarak pandang penonton ke jalur balap dengan pendekatan citra futuristik.

I.6. Metode Pembahasan

Pengumpulan data :

- Wawancara
 - pihak pengurus event drag
 - beberapa pelaku, baik pembalap ataupun mekanik yang berhubungan dengan balap drag.
- Studi literatur yang berkaitan dengan sirkuit drag
- Pengamatan lapangan
- Preseden dari sirkuit-sirkuit drag yang telah ada.

Analisis, metodenya meliputi :

- Analisis kenyamanan visual pada jarak pandang penonton terhadap lintasan balap.
- Analisis keamanan dan keselamatan pembalap pada saat balapan.
- Analisis karakter dan citra futuristik.

I.7. Sistematika Pembahasan

BAB I Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang eksisting proyek, latar belakang masalah, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika pembahasan dan kerangka berpikir.

BAB II Tinjauan Umum Sirkuit Drag

Berisi tentang penjelasan tentang Sirkuit Drag.

BAB III Tinjauan khusus Sirkuit Drag di Yogyakarta

Berisi tentang penjelasan secara khusus dan spesifik tentang Sirkuit Drag di Yogyakarta.

BAB IV Berisi tentang teori-teori sebagai landasan dalam pemecahan masalah perencanaan dan perancangan Sirkuit Drag di Yogyakarta.

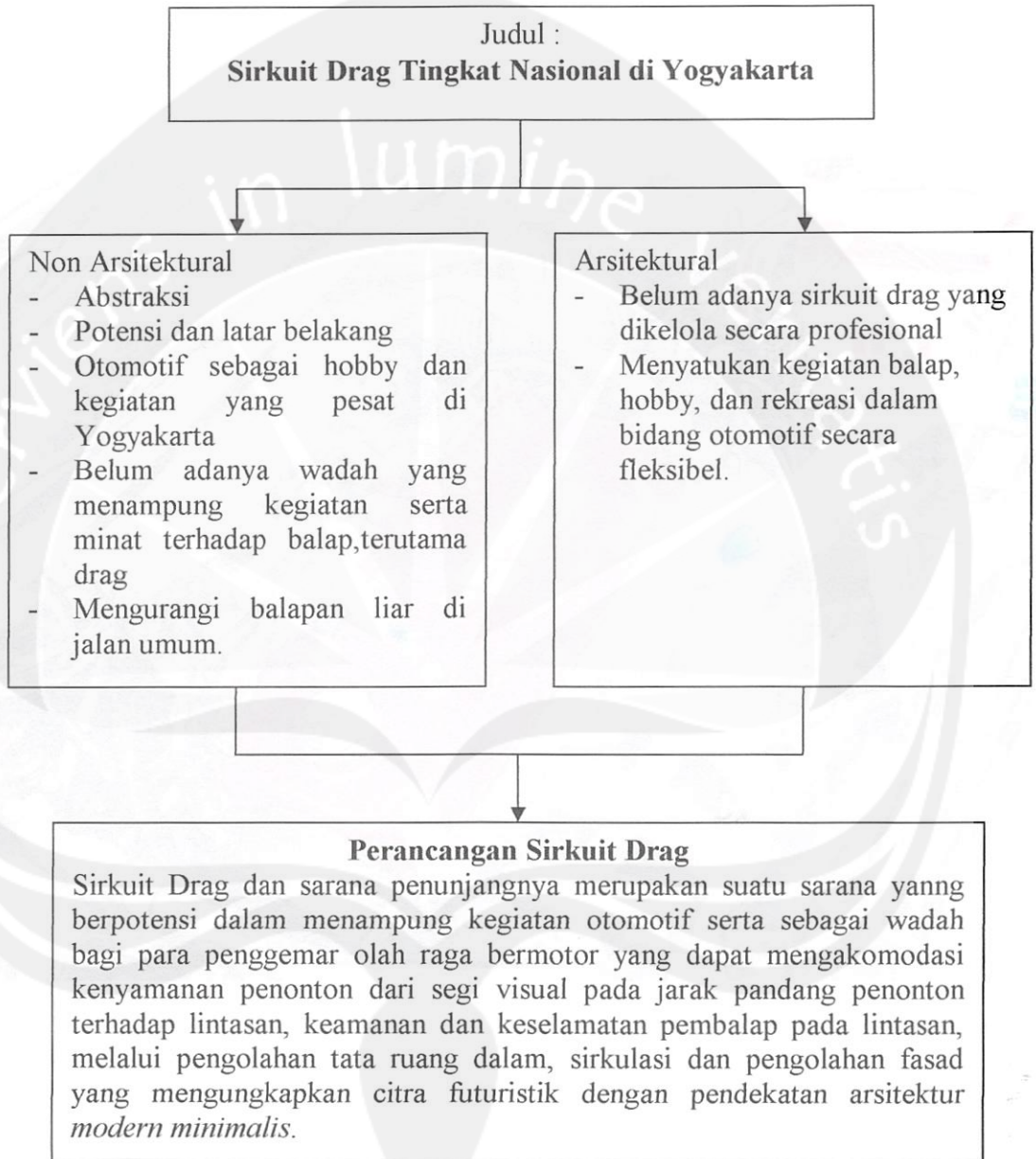
BAB V Analisis

Berisi tentang analisis pemecahan masalah tentang kenyamanan penonton dari segi visual pada jarak pandang penonton terhadap lintasan, keamanan dan keselamatan pembalap, serta mengungkapkan karakter dan citra futuristik.

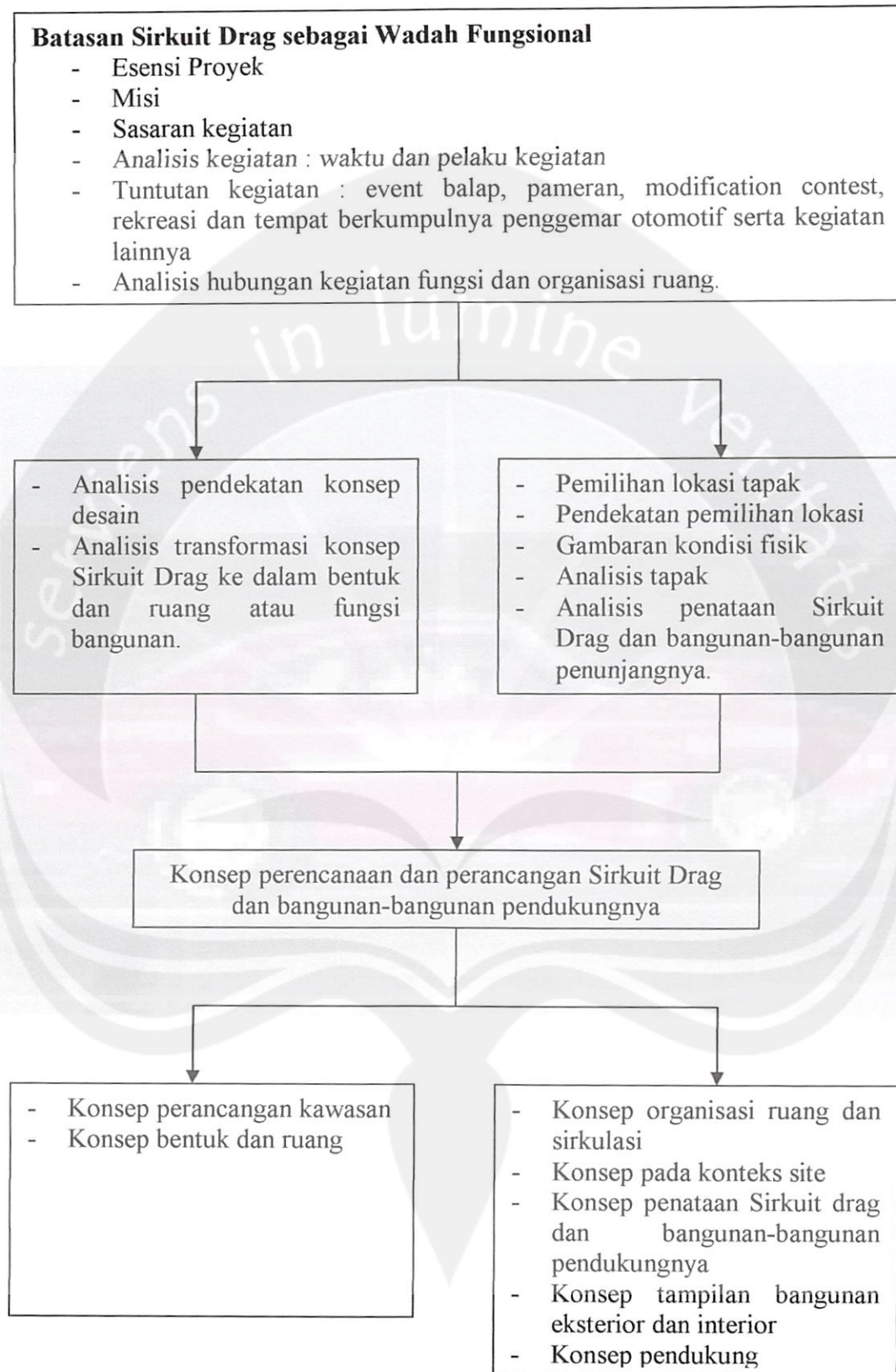
BAB VI Konsep perencanaan dan perancangan Sirkuit Drag di Yogyakarta yang diperoleh dari analisis.

I.8. Kerangka Berpikir

Langkah yang dilakukan dalam pembahasan dapat diuraikan sebagai berikut :

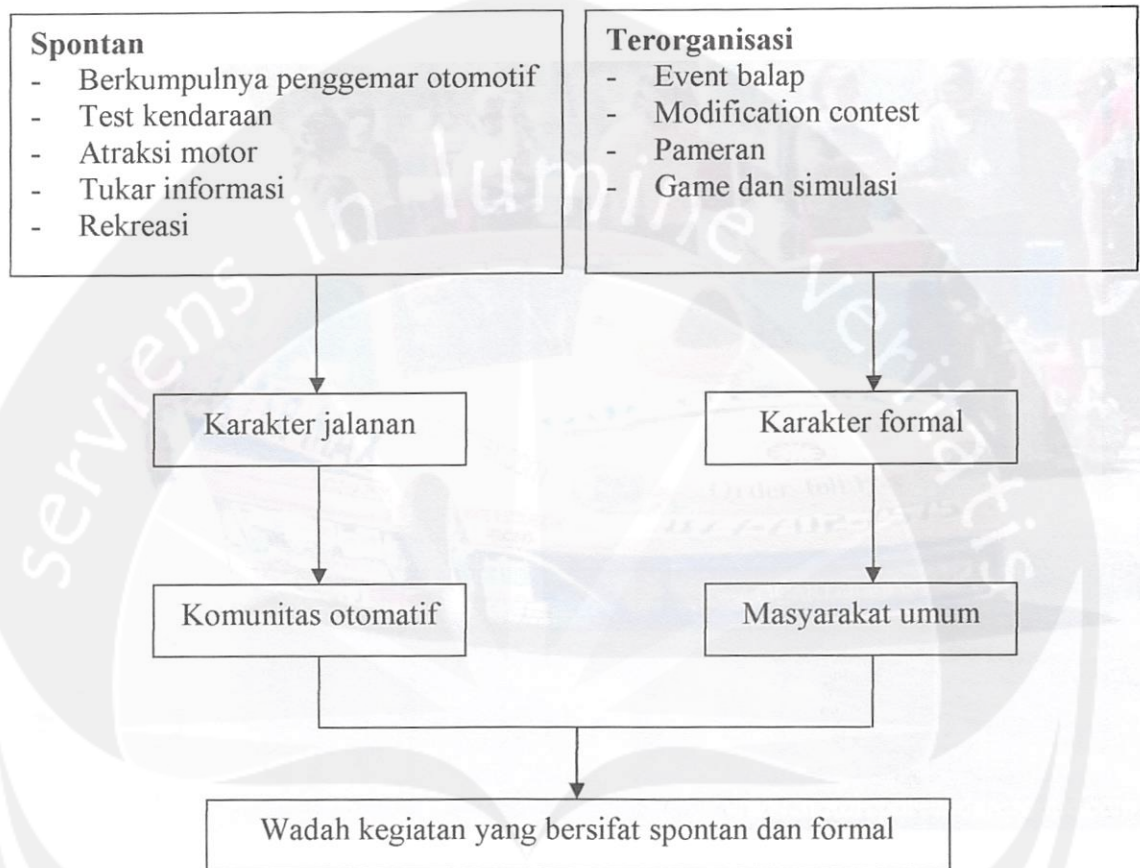


Skema 1.1. Pola Berpikir Perancangan Sirkuit Drag
(Analisis Penulis, 2006)



Skema 1.2. Batasan Sirkuit Drag sebagai Wadah Fungsional (Analisis Penulis, 2006)

Sifat dan Jenis Kegiatan yang Diwadahi dalam Sirkuit Drag



Skema 1.3. Sifat dan Jenis Kegiatan yang Diwadahi dalam Sirkuit Drag (Analisis Penulis, 2006)