



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan teknologi dalam segala hal membawa dampak terhadap perilaku kehidupan masyarakat. Mulai dari perilaku kebudayaan, sosial, kemasyarakatan dan dari individu sendiri. Perilaku dalam kehidupan manusia merupakan suatu hal yang tidak dapat lepas dari kehidupan sehari-hari. Perilaku manusia merupakan salah satu bentuk reaksi atas apa yang dialami, karena manusia selalu bereaksi terhadap apa yang dialami. Sebagai contoh reaksi manusia dapat terlihat pada saat bereaksi atas kimia, jika zat itu menyentuh kulitnya. Dalam hal ini perkembangan teknologi transportasi dengan ditemukannya mobil pada tahun 1887 oleh *Gottilich Daimler (Jerman)*, sepeda motor pada tahun 1885 oleh *Edwar Butler (Inggris)*, pada tahun 1997 ditemukan mesin disel oleh *Rudolf Diesel (Jerman)*, maka perilaku manusia mulai berubah. Sebelum ditemukan mobil, manusia berjalan kaki atau menggunakan hewan sebagai alat transportasi utama, tetapi sekarang motor atau mobil menjadi alat transportasi utama.

Tahun selanjutnya manusia mulai bereksperimen untuk mengembangkan alat transportasi untuk keperluan lain, misalnya olahraga. Pemanfaatan alat transportasi untuk olahraga dapat di latar belakang oleh kebudayaan sebelumnya yang telah ada yaitu balap kuda atau kita kenal sebagai pacuan kuda. Selain itu yang ikut andil dalam mendukung perkembangannya adalah kemampuan mesin mobil yang telah meningkat, baik tenaga mesin mampu laju kecepatan ditambah. Keinginan manusia untuk mencoba sesuatu hal yang baru, misalnya setingan mesin, penggunaan bahan material dan keterampilan. Balap motor maupun mobil merupakan perwujudannya yang kita dapat lihat pada saat itu. Dalam balap adalah untuk menentukan yang tercepat, sehingga orang beranggapan bahwa mobil atau motor tersebut lebih baik dibanding yang lain.



Drag bike merupakan salah satu bentuk balap menggunakan motor, sedangkan *Drag Race* balap yang menggunakan mobil. Mobil atau motor yang digunakan dirancang secara khusus yang mengacu pada peraturan-peraturan yang telah ditetapkan pada kelas yang diikuti. Pada awalnya *drag bike* berkembang di Amerika pada saat itu digunakan dam kering sebagai lintasan dengan jarak $\frac{1}{4}$ mil atau 402m³ ditambah jarak pengereman. Dengan lebar badan jalan 12 sampai 14m, serta tipe a

Di Indonesia sendiri kegiatan balap mulai marak di tahun 60-an, sehingga pada tahun tersebut Indonesia telah mempunyai sirkuit permanen yang berlokasi di Jakarta yaitu Sirkuit Jaya Ancol Jakarta. Tahun demi tahun perkembangan dunia balap terlihat dan dibuatlah Sirkuit Sentul di Citeureup, Bogor, Jawa Barat. pada tahun 1994, maka balapan pindah tempat dari lokasi yang yang lama. Sebenarnya, sirkuit Sentul itu belum mempunyai fasilitas yang memadai, tetapi telah melahirkan banyak pembalap yang mampu bersaing hingga tingkat internasional di cabang ; *motocross*, Irwan Hendriansyah di kelas 125cc tahun 1997,1998,1999. Di cabang *road race*, Hendriansyah di kelas *underbone* 110cc dan *underbone* 125cc, begitu juga di cabang *drag race* yang dikelola oleh MBG *Drag Racing Team*, yang menunjukkan kemampuannya hingga tingkat nasional. Hal tersebut terjadi karena adanya pembinaan dan latihan *team* dan pembalapnya, dan juga didukung oleh sarana dan prasarananya yang tersedia, yaitu sirkuit.

Kegiatan *road race* di Yogyakarta berkembang sejak tahun 1992, baik dari penyelenggara, penonton, peserta balapnya sendiri hingga sekarang. Sayang sekali, Yogyakarta telah kehilangan sirkuit *off road* dan *motocross*, yang pada tahun 1996 dan 1997 sempat terselenggaranya *Kejuaraan Dunia Motocross*.

Kegiatan *drag race* di Yogyakarta pernah dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan penonton yang mewedahi *sirkuit* yang akan membahayakan penonton dan pembalapnya sendiri pada tanggal 9 Nopember 1997 di kelas bergengsi, *Free For All*.



Hal serupa terjadi juga pada tanggal 1 Nopember 1998, karena tidak mendapat ijin dari Dinas PU DIY, lokasi berlangsungnya kegiatan ini berada di jalan umum (*Ring Road Barat, Mlangi, Yogyakarta*), sehingga muncul alasan teknis dan fungsional karena dapat mengganggu pengguna jalan yang lain. Selain itu tanggal 5-6 Oktober 2002 adalah jadwal pelaksanaan di Yogyakarta, karena alasannya tidak tersedianya tempat yang memadai hingga dipindahkan pelaksanaannya di Surabaya. Kegiatan *drag race* di Yogyakarta terancam tidak akan pernah ada lagi karena tidak ada tempat yang memenuhi syarat sebagai sirkuit *drag race*.



Gambar 1. Balapan liar tidak menghiraukan keselamatan diri diluar sirkuit dan juga dapat merugikan pengguna lalu lintas lainnya



Gambar 2. Balap pun tidak mengenal waktu, ini dilakukan pada malam hari.



Gambar 3. Walaupun balapan resmi dilakukan dalam sirkuit semi permanen masih banyak kekurangan, antara lain faktor kenyamanan bagi penonton maupun pembalapnya sendiri

Sumber : - *Motor Plus* edisi bulan april 2006 dan
Oto Trend edisi bulan juni 2007.
 - *Kedaulatan Rakyat* 8 Nopember 1998.



Hasrat membalap di Yogyakarta yang tinggi ini, maka banyak bermunculan *club-club* balap. Di antaranya adalah *Gandhoel Racing Team, Tapepe Moto Sport, Manual Teach Team, Sukun Maju Lancar Lancar Team, Polot Pusaka, KT Karya Nyata, JRTY, Kaka Indo Solo, Hendriyansah Racing Team, CM Surya Suzuki Sukun Laviola* yang saat ini merupakan *team* paling *top*, dan untuk *drag race* yaitu *Saman Speed, Kaz, Buaja, Protech Sport, Argo Speed, MBG Racing Team* dan masih banyak lagi *team* balap yang tidak terdata bermunculan seiring waktu pada *even-even* balapan resmi.

Pada tahun 2002 Yogyakarta telah bangkit lagi niatan agar terselenggara *even drag race*. Ada empat seri kejuaraan *drag race* yang berlabel *Star Mild Drag Race Challenge* bertempat di beberapa kota besar, yaitu Jakarta, Yogyakarta, Surabaya dan Bandung. Di antara semua tempat penyelenggara tidak semua tempat sirkuit permanen, sehingga keamanan dan kenyamanan menjadi kurang terjamin. Sirkuit permanen yang ada di Indonesia dan bertaraf internasional hanya sirkuit Sentul di Bogor, dan sirkuit ini merupakan salah satu sirkuit permanen yang dapat memenuhi syarat digunakan untuk balap *drag race*. Adanya kegiatan *drag race* yang memenuhi syarat hanya berpusat di *Sirkuit Sentul* tanpa dapat berkembang ke daerah lain. Selama ini jika ada penyelenggara *drag race* di daerah, *sirkuit* yang digunakan merupakan *sirkuit* tdk permanen dan fasilitas keamanan yang minim dan kurang memenuhi syarat bagi lintasan maupun fasilitas pendukung.

Hal ini menunjukkan bahwa Yogyakarta sangat memerlukan sirkuit yang mampu mewadahi kegiatan ini. Dengan adanya sirkuit dapat berfungsi sebagai tempat untuk melakukan perlombaan yang diadakan *even organaizer* secara resmi. Namun faktor keamanan menjadi perhatian utama dalam pembangunan sebuah sirkuit. Keamanan menjadi hal penting karena selama ini faktor keamanan pengguna sirkuit kurang mendapat perhatian oleh panitia penyelenggara *even*. Antara pembalap dan penonton terdapat jarak yang cukup dan batas yang jelas, sehingga penonton tidak menutupi batas yang ada dan mencegah kecelakaan tidak terjadi.



Selain kota tujuan wisata, kota Yogyakarta merupakan kota pelajar. Kota Yogyakarta merupakan kota yang mempunyai banyak fasilitas umum. Hal ini akibat dari banyaknya warga pendatang dari luar daerah, sehingga di lengkapi dengan banyak fasilitas penunjang meliputi pusat perbelanjaan, perkantoran, perdagangan, olahraga dan pendidikan. Walaupun merupakan kota kecil namun sering diadakan kegiatan otomotif mulai dari *road race*, *drag race*, *gokart* sampai *motocross*. Kegiatan balap di kota Yogyakarta sering diadakan di pelataran Stadion Mandala Krida, hal ini terjadi karena lokasi yang ada di Yogyakarta tidak memungkinkan sebagai tempat *even otomotif* khususnya di bidang balap. Kesimpulannya bahwa *even* balap yang ada di Yogyakarta akan menjadi tuan rumah balap *drag race*, perlu adanya tempat untuk menampung kegiatan balap dan latihan. Dengan adanya sirkuit ini, dapat mendorong semangat dan mampu mewedahi semua kegiatan balap di daerah Yogyakarta dan sekitarnya.

1.2. Latar Belakang Permasalahan

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

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

Tujuan 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 menajamkan dari segi *visual*. Kenyamanan jarak



pandang penonton dalam arti *visual* adalah hubungan dengan subyek (penonton) dan obyek (pembalap) berdasar penglihatan, dilakukan dengan perancangan melalui pengolahan tata ruang dalam, sirkulasi pada bangunan penonton (tribun), dengan titik berat pada pengolahan tata ruang dalamnya.

Desain *sirkuit drag race* (lintasan balap dan lintasan pendukungnya) menunjukkan kemampuan jarak pandang. Aspek kemampuan jarak pandang mengandung pengertian cara kerja bagian mata manusia ditambah dengan standar-standar perancangan arsitektur yang berkaitan dengan manusia. memberi bentuk tetap, maka konteks arsitektural mempunyai pengertian : merencanakan dan merancang suatu proyek *sirkuit* yang dapat diterapkan sekarang dan kelak, guna mengantisipasi perubahan kebutuhan *sirkuit* dan *visual* penonton sekaligus menunjukkan bahwa Yogyakarta juga mampu bersaing dalam bidang teknologi. Pendekatan kemampuan jarak pandang diwujudkan melalui tata ruang dalam, tata ruang luar dan sirkulasi, dan pada bangunan penonton (tribun) atau pun bangunan-bangunan pendukung lainnya.

1.3. Rumusan Permasalahan

Bagaimana wujud rancangan bangunan *sirkuit drag race* dan bangunan pendukung lainnya di Yogyakarta yang dapat mengakomodasi keamanan dan kenyamanan-*visual* penonton terhadap lintasan *drag race* (201m), melalui tata ruang dalam dan tata ruang luar dengan pendekatan kemampuan jarak pandang?

1.4. Tujuan dan Sasaran

1.4.1. Tujuan

Tujuannya rancangan *sirkuit* yang memenuhi persyaratan yang telah ditentukan. Desain *sirkuit* mampu mewadahi semua aktivitas khususnya balapan *drag*. Pada akhirnya sebagai dasar untuk menyusun dan merancang suatu *sirkuit drag race* sesuai dengan landasan konseptual (sesuai standar perancangan sebuah *sirkuit drag race*).



1.4.2. Sasaran

Terwujudnya keunikan pada kawasan *sirkuit Drag Race* yang pernah ada dengan :

- Merancang lintasan
- Merancang *lay out* fasilitas utama dan pendukungnya
- Merancang *paddock*
- Merancang tribun
- Merancang sirkulasi jarak penonton dan pembalap
- Merancang penyelamatan

Pada tahap selanjutnya tercipta program dasar perancangan fisik.

1.5. Lingkup Studi

1.5.1. Materi Studi

Materi studi menggunakan prinsip disiplin ilmu arsitektur yaitu pengolahan unsur arsitektural seperti dimensi, bentuk, warna, material dan tekstur sesuai dengan permasalahan dan tujuan dan sasaran yang hendak dicapai, sedangkan materi studi di luar disiplin ilmu arsitektur digunakan sebagai penunjang sesuai kebutuhan pembahasan.

1.5.2. Pendekatan Studi

Secara khusus pembahasan lebih diarahkan tata ruang, sebagai suatu *sirkuit* yang memiliki ciri khas dan ketentuan dengan pendekatan kemampuan jarak pandang. Selain itu juga berhubungan dengan perilaku dari pengguna (penonton) yang menempatkan tata ruang dan *sirkuit*, antara jarak penonton dengan pembalap sebagai hal yang utama.



1.6. Metode Studi

1.6.1. Pola Prosedural

Untuk mempermudah pencarian data dan pembahasan maka dalam melakukan studi dilakukan dengan berbagai cara. Cara yang digunakan antara lain:

a. *Survey*

Dengan melakukan pengamatan langsung untuk mencari data yang akurat

b. *Literatur*

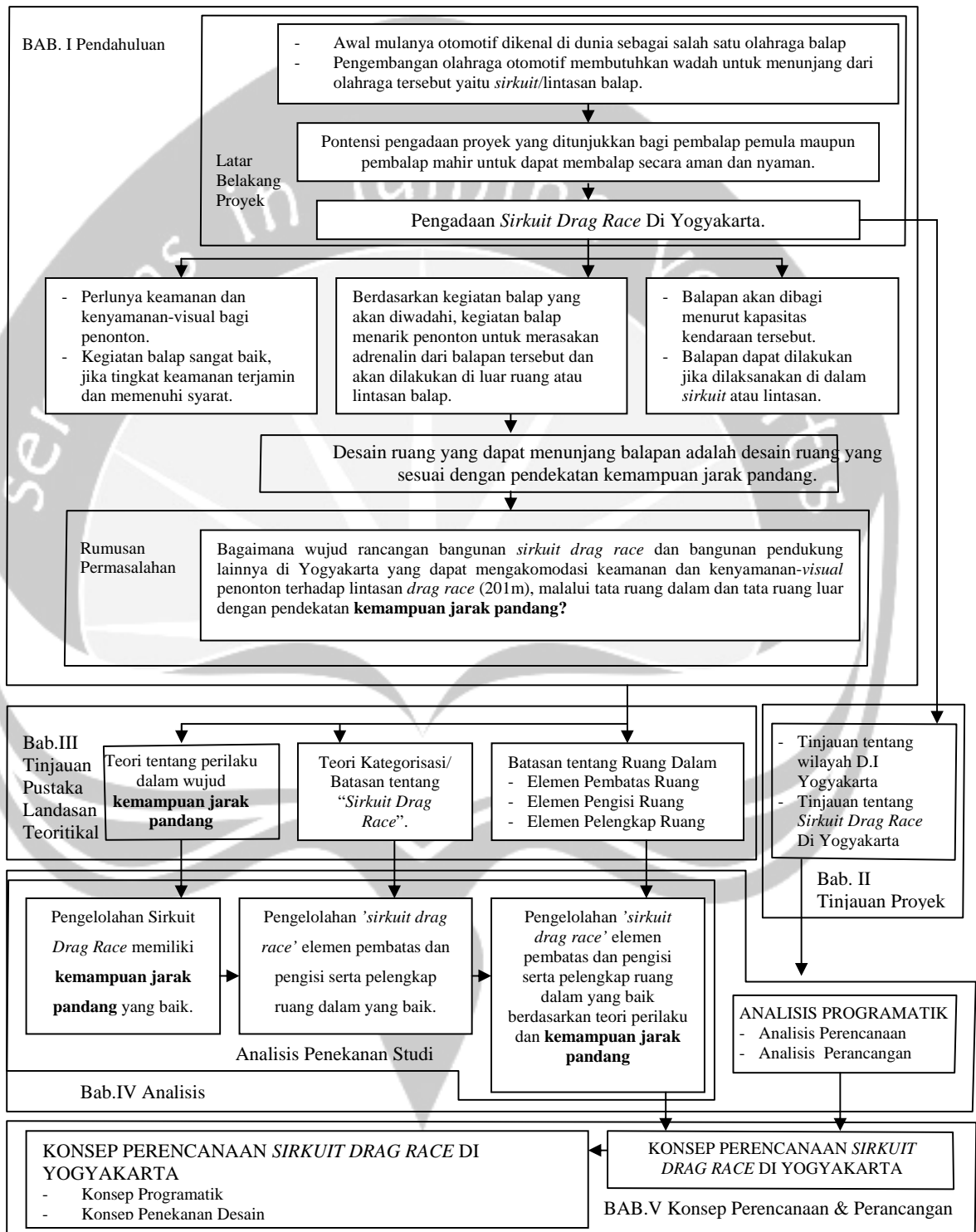
Mencari data-data pada sumber tertulis sesuai dengan hal yang akan dibahas dan diamati

c. *Analisis*

Mencari kaitan anatara data lapangan dari *survey* dan data dari sumber tertulis untuk kemudian mencari hubungan yang nantinya sebagai dasar untuk menarik kesimpulan yang kemudian akan diterapkan pada desain *sirkuit drag race*.



1.6.2. Tata Langkah



Gambar Tabel 1. Tata Langkah



1.7. Sistematika Pembahasan

BAB. I PENDAHULUAN

Meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi, dan sistematika pembahasan.

BAB. II SIRKUIT DRAG RACE BERTARAF NASIONAL DI YOGYAKARTA

Meliputi gambaran umum kota Yogyakarta, hal-hal yang berhubungan dengan sirkuit secara umum.

BAB. III LANDASAN TEORETIKAL

Meliputi pengertian tentang perilaku berupa individu, dan massa, sifat-sifat, jenis tentang keduanya dan kaitannya dengan kemampuan jarak pandang.

BAB. IV ANALISIS PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN.

Membahas tentang dimensi orang, organisasi ruang, tata ruang, pola sirkulasi, utilitas dan persyaratan-persyaratan lain untuk sebuah sirkuit *drag race*.

BAB. V KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang hasil dari analisis yang telah dilakukan sebelumnya untuk mendapatkan dasar-dasar bagi perencanaan dan perancangan sirkuit yang memenuhi persyaratan.