

**MANAJEMEN PENGELOLAAN TURNAMENT  
BALAP MOTOR CROSS DI KABUPATEN PINRANG**

ANI YANTO; LOTTONG; HARPENDI; HERNI; NUR ASISAH RAPI

Koresponden si Penulis

Nama : SYAPARUDDIN, S.Pd.,M.Pd  
Alamat : Bumi Permata Sudiang Raya Blok H7 No. 22  
Makassar  
No. Hp : 081343723474  
E-mail : [p3mstkipme@gmail.com](mailto:p3mstkipme@gmail.com)

Afiliasi

Nama Prodi : Pendidikan Sekolah Dasar (PGSD)  
Fakultas :  
Universitas : STKIP Muhammadiyah Enrekang

**Abstrak**

Balap motor satu diantara sedikit olahraga yang terkenal karena beresiko tinggi. Di lintasan balap, semua orang ingin menjadi pemenangnya. Mempercepat laju kendaraan untuk menjuarai perlombaan bukan perkara mudah. Balap motor adalah olahraga ekstrem atau keras cenderung akan sangat melelahkan. Balap motor harus menyiapkan fisik dan mental yang kuat.

Resiko seperti ini bukan berarti tidak disadari oleh para penikmat olahraga balap motor. Mereka sepenuhnya sadar, tetapi karena kecintaannya terhadap salah satu olahraga ekstrem tersebut, mereka lantas menyiasati berbagai bahaya yang mehadang. Dengan cara melengkapi diri menggunakan berbagai perlengkapan.

**Kata Kunci :** Motor cross, Balap Motor,

## Pendahuluan

Balap motor adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh dewasa secara terorganisasi dalam mengasah sepeda motor yang dinaikinya berdasarkan jenis, kecepatan, dan kapasitas mesin. Kegiatan ini biasanya dilakukan sebagai ajang olahraga yang berjenis hobi yang nantinya akan mengarah kepada profesi sebagai pembalap apabila didukung dengan prestasi pembalap dan pendukungnya. Balap motor dilakukan di area yang dirancang khusus demi tercapainya keamanan dalam balap motor itu sendiri. Terdapat beragam jenis olahraga yang menggunakan sarana motor balap seperti *motorcross*, *drag bike*, *grand prix* dan sebagainya.

Menurut sejarahnya, olahraga otomatis dalam hal ini balap motor ataupun mobil sudah diadakan sejak 22 juli 1894. Saat itu sebuah majalah *Le Petit Journal* yang berasal dari Paris menyebutkan bahwa sebuah perlombaan balap akan dimulai dari Porte Maillot dan berakhir di Rouen. Perlombaan itu sendiri ditempuh selama 6 jam 48 menit. Perlombaan itu dimenangkan oleh Georges Lemaitre yang menggunakan kendaraan Peugeot, diikuti oleh Doriot yang sama-sama menggunakan Peugeot dan posisi terakhir ditempati oleh Rene Panhard. Bermula dari kejuaraan itulah, berbagai kejuaraan balap motor dan mobil mulai ramai diselenggarakan. Perlombaan balap motor(MotoGP) kini sudah jauh lebih maju. Waktu yang dibutuhkan untuk melintasi sebuah lintasan balap juga tidak berjam-jam. Pendukung teknisnya pun sudah jauh lebih maju.

Kejuaraan dunia untuk balap motor pertama kali diselenggarakan oleh Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), pada tahun 1949. Pada saat itu secara tradisional telah diselenggarakan beberapa balapan di tiap even untuk berbagai kelas motor berdasarkan kapasitas mesin, dan kelas untuk sidecars (motor bersespan). Kelas-kelas yang ada saat itu adalah 50cc, 125cc, 250cc, 350cc, dan 500cc untuk motor single seater, serta 350cc dan 500cc untuk motor sidecars.

Memasuki tahun 1950-an dan sepanjang 1960-an, motor bermesin 4 tak mendominasi seluruh kelas. Pada akhir 1960-an, motor bermesin 2 tak mulai menguasai kelas-kelas kecil. Di tahun 1970-an motor bermesin 2 tak benar-benar menyingkirkan mesin-mesin 4 tak. Pada tahun 1979, Honda berusaha mengembalikan mesin 4 tak di kelas puncak dengan menurunkan motor NR500, namun proyek ini gagal, dan di tahun 1983 Honda bahkan meraih kemenangan dengan motor 500cc 2 tak miliknya. Pada tahun 1983, kelas 350cc akhirnya dihapuskan. Kelas 50cc kemudian digantikan oleh kelas 80cc di tahun 1984, tetapi kelas yang sering didominasi oleh pembalap dari Spanyol dan Italia ini akhirnya ditiadakan pada tahun 1990.

Kelas sidecars juga ditiadakan dari kejuaraan dunia di tahun 1990-an, menyisakan kelas 125cc, 250cc, dan kelas 500cc.

## **Metode**

Metode Penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Teknik Pengumpulan Data Berdasarkan sumbernya (Wasito, Drs. Hermawan, 1992):
  - a. Data Primer Data primer diperoleh melalui :
    - 1) Wawancara, Teknik wawancara dilakukan dengan mengadakan tanya jawab yang dilakukan dengan narasumber yang memiliki informasi mengenai perancangan sebuah sirkuit motocross dan supercross yang dapat mewadahi event tingkat daerah maupun nasional sekaligus menjadi destinasi pariwisata olahraga.
    - 2) Observasi, Teknik observasi dilakukan dengan mengadakan pengamatan langsung pada lingkungan Arena maupun disekitar arena yang akan dipakai sebagai sirkuit motocross dan supercross untuk mendapatkan data-data mengenai kondisi existing dari arena.
  - b. Data Sekunder Data sekunder diperoleh melalui :
    - 1) Data Literatur, Data yang didapat dengan mencari sumber-sumber yang dapat mendukung data sirkuit motocross dan supercross serta data-data lain dari Ikatan Motor Indonesia (IMI), perpustakaan dan literatur lainnya.

## **Hasil Pembahasan**

Motor croos memiliki keunggulan sendiri. Motor croos merupakan hasil dari modifikasi sepeda motor untuk medan non-aspal atau off road. Pamor motor croos mulai ada peningkatan peminat dengan adanya komunitas pecinta motor croos. Penunggang croos sekarang tak hanya untuk crosser saja, orang awam pun mulai melirik motor croos. Mereka menggemari motor croos untuk kendaraan harian maupun untuk melampiaskan adrenalin di medan off road. Sekarang ini motor croos juga dianggap sebagai gaya hidup. Adrenalin menjadi sesuatu yang sering kali "ditantang", khususnya bagi para pria. Segala yang menantang adrenalin, pasti akan berhasil menarik minat mereka. Salah satunya adalah dengan kehadiran motor cross yang merupakan olahraga berisiko tinggi.

Motor cross merupakan salah satu jenis olahraga yang cukup banyak digemari oleh pria, namun sudah banyak pula wanita yang menggemari hobi ini. Bengkel modifikasi motor cross dibentuk karena sudah banyak orang-orang yang menggemari motor cross serta sebagai penyalur adrenalin mereka. Para penggemar motor cross kalangan menengah yg tidak

memiliki motor cross built up biasanya memodifikasi motor mereka agar terlihat dan memiliki kemampuan hampir mirip seperti motor trail built up, di mana para penghobi motor cross akan memodifikasi tampilan, mesin, dan merubah suspensinya.

Harga yang tinggi tidak berpengaruh bagi mereka penggemar motor cross kalangan menengah keatas. Untuk kalangan ekonomi kebawah upaya yang bisa dilakukan untuk tetap bisa menikmati olahraga ekstrem ini salah satunya dengan memodifikasi "motor biasa" menjadi motor cross. Tak hanya motor besar seperti Harley Davidson, yang menjadi motor koleksi saja.

Motor cross pun sekarang bersanding dengan benda koleksi lainnya seperti motor sport, Harley Davidson. Peminat motor cross mulai dari kalangan pengusaha sampai anak muda. Memang menunggangi motor cross memberikan kesan gagah, apalagi dengan atributnya seperti helm full face, sepatu boot, dan pelengkap safety ride lainnya.



Tek

#### 1. Penguasaan Kendaraan,

bertujuan agar pengendara dan sepeda motornya seperti menyatu. Mengikuti irama laju sepeda motor membutuhkan penguasaan secara optimal. Dalam sesi ini pengendara akan merasakan alunan tanpa hentakan yang hebat meskipun melalui kondisi jalan yang sangat buruk.

#### 2. Pengenalan jenis lintasan,

melihat kondisi lintasan di depan dengan cepat, akan memperkecil resiko terjatuh. Setiap jenis lintasan memerlukan teknik berkendara yang berbeda, hal

ini menuntut pengendara Motor Croos memerlukan teknik yang lebih banyak dibandingkan mengendarai kendaraan jenis lain.



### 3. Teknik

dalam olahraga balap otomotif hal yang paling menjadi perhatian adalah saat menikung. Kelebihan seorang pembalap dibandingkan lainnya dapat dilihat dari caranya melibas tikungan. Semakin baik seorang pengendara melewati tikungan maka dapat dipastikan ialah sang juara. Pada kesempatan kali ini apa yang akan dibahas bukanlah menjadi yang tercepat tetapi bagaimana pengendara dapat melewati tikungan dengan aman.



### Alat Dan

1. Alat
  - a) Sebuah motor Moto Croos
  - b) Peralatan berkendara
2. Fasilitas
  - a) Sirkuit(Lintasan Balap), Arena balapan berupa lintasan/trek tidak putus yang bentuknya berbeda-beda antara sirkuit yang satu dengan yang lain. Setiap sirkuit dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas standar yang biasanya diperlukan untuk dalam balapan.
  - b) Kelengkapan pelindung tubuh, bahan baju balap Motor Croos untuk pembalap mereka butuh bahan yang tahan gesek hingga 27 meter.Kulit adalah materi yang paling ideal untuk dibuat menjadi baju balap Motor

Croos. Tak Cuma mampu meredam benturan, daya tahan kulit terhadap gesekan merupakan yang teratas dibanding bahan lain. Dan yang umum dipakai oleh produsen baju balap adalah kulit kanguru. Kulit kanguru memiliki daya tahan lebih baik dibanding kulit sapi, namun jauh lebih fleksibel demi kenyamanan pembalap. Baju pembalap berbahan kulit bisa tahan terhadap gesekan aspal sejauh lebih kurang 27 meter. Sementara Kevlar hanya tahan tak sampai tujuh meter. Kulit setebal 0,9 mm sudah cukup untuk menahan gesekan. Namun untuk ajang Moto Croos, produsen baju balap membuat produknya dengan ketebalan hingga 1,4 mm. Ketebalan seperti itu sudah cukup membebani pembalap.

### **Peraturan Pertandingan Balap Motor**

Setiap peraturan mengenai tiap-tiap kelas balapan dibentuk oleh FIM atau panitia pelaksana sebagai organisasi yang berwenang melakukannya.

### **Waktu Kualifikasi MotoGP**

Motor Croos memiliki waktu kualifikasi, selama waktu penentuan ini seluruh tim diperbolehkan untuk mendapatkan waktu terbaiknya guna penentuan tempat start atau untuk mendapatkan front row. Biasanya pembalap menggunakan ban balap untuk hampir seluruh waktu kualifikasi, lalu mereka menggunakan 2 atau 3 ban kualifikasi untuk memperbaiki catatan waktu di pole position. Pada Moto Croos hanya sekali balap dalam satu event, kira-kira 15 menit selama 4 sampai 5 Putaran.

### **Kelas yang dipertandingkan Dalam Moto Croos**

1. Kelas Taxi Muatan
2. Kelas Bebek Standar Open
3. Kelas FFA Non Se Open

## **Kesimpulan :**

Motor cross merupakan salah satu jenis olahraga yang cukup banyak digemari oleh kalangan remaja baik itu laki-laki maupun perempuan akan tetapi olahraga ini juga memiliki tingkat resiko yang sangat tinggi dan berujung kematian, jadi olahraga ini membutuhkan keahlian khusus serta di lengkapi oleh fasilitas yang memadai.

## **Daftar Pustaka**

- Arimbi, M. D. (2013). *MANAJEMEN PENGELOLAAN FASILITAS FUTSAL DI KOTA CILACAP TAHUN 2013* (Doctoral dissertation, Universitas Negeri Semarang).
- Efendi, A., & Elihami, E. (2020). GUIDE-LINING FOR LEARNING TO OPTIMIZING LEARNING ACHIEVEMENT. *JURNAL EDUKASI NONFORMAL*, 1(1), 56-62.
- Eskarya, H., & Elihami, E. (2020). THE INSTITUTIONAL ROLE OF FARMER GROUPS TO DEVELOP THE PRODUCTION OF COCOA. *JURNAL EDUKASI NONFORMAL*, 1(1), 81-87.
- Faisal, F., Risal, A., Hardianto, H., & Elihami, E. (2020). NONFORMAL EDUCATION AND REDUCTION OF POVERTY IN RURAL AREAS. *JURNAL EDUKASI NONFORMAL*, 1(1), 106-114.
- Hasnidar, H., & Elihami, E. (2019). The management Model of National Character Education for Early Childhood Education through based on Democracy. *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 3(1), 15-19.
- Hidayat, A. S. (2013). *Peningkatan Minat Dan Hasil Belajar Pecahan Melalui Pembelajaran Teams Games Tournament Pada Siswa Kelas V Sekolah Dasar Negeri Keturen Kota Tegal* (Doctoral dissertation, Universitas Negeri Semarang).
- Husni, H., & Elihami, E. (2020). THE MULTI-FUNCTIONAL APPLICATION OF TEACHERS. *JURNAL EDUKASI NONFORMAL*, 1(1), 148-153.
- Pangestu, A. T. Jejak Pengabdian di Desa Ciomas.
- Saharuddin, A., Wijaya, T., Elihami, E., & Ibrahim, I. (2020). LITERATION OF EDUCATION AND INNOVATION BUSINESS ENGINEERING TECHNOLOGY. *JURNAL EDUKASI NONFORMAL*, 1(1), 48-55.
- Subastian, M. R. (2019). *Redesain Gedung Pamungkas Kotabaru Yogyakarta Sebagai Sport Centre Dan Convention Hall Dengan Pendekatan Mixed-Use Building Redesign Pamungkas Building in Kotabaru Yogyakarta as a Sport Centre and Convention Hall with a Mixed-Use Building Approach* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Indonesia).

SYAFAAT, Y. I. (2019). ANALISIS TERHADAP FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI REMAJA MENJADI PELAKU JOKI BALAP LIAR (Studi di Kelurahan Pelita Kecamatan Enggal Bandar Lampung).

Wijaya, T., Elihami, E., & Ibrahim, I. (2020). STUDENT AND FACULTY OF ENGAGEMENT IN NONFORMAL EDUCATION. *JURNAL EDUKASI NONFORMAL*, 1(1), 139-147.