

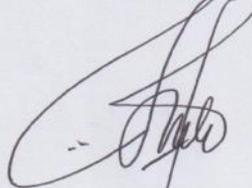
**Halaman Pengesahan Artikel Ilmiah**

**HUBUNGAN ANTARA KONDISI MOTOR, LINGKUNGAN DAN SIRKUIT  
PARKIR TIMUR SENAYAN JAKARTA TERHADAP RESIKO KECELAKAAN  
PADA PEMBALAP DRAG BIKE**

Subyektif

Telah diperiksa dan disetujui untuk di upload di  
Sistem Informasi Tugas Akhir (SIADIN)

Pembimbing



Eni Mahawati, SKM. M.Kes

# HUBUNGAN ANTARA KONDISI MOTOR, LINGKUNGAN DAN SIRKUIT PARKIR TIMUR SENAYAN JAKARTA TERHADAP RESIKO KECELAKAAN PADA PEMBALAP DRAG BIKE

**Febrianto Hermawan\*), Eni Mahawati\*\*)**

\*) Mahasiswa Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

\*\*\*) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl.Nakula I No 5 – 11 Semarang

Email : fbriantpeppy@yahoo.com

## ABSTRAK

Terjadinya kecelakaan pada saat perlombaan drag bike di Jakarta sudah sering terjadi. Ada tiga faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan di arena balap drag bike yaitu kondisi motor, lingkungan dan sirkuit. Faktor kondisi motor meliputi kelayakan motor yang digunakan dalam balapan drag bike, faktor lingkungan meliputi desain jalan dan permukaan jalan yang tidak rata dan bergelombang serta faktor sirkuit meliputi jarak pembatas arena balap dan penonton yang terlalu sempit. Ketiga hal tersebut yang dapat menimbulkan risiko kecelakaan pada perlombaan balap drag bike.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian analitik, dengan menggunakan pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini berjumlah 200 (dua ratus) pembalap dengan metode pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*. Metode pengumpulan data yang digunakan dengan wawancara (*interview*) langsung dengan responden untuk memberi informasi dan keterangan sehubungan dengan penelitian di sirkuit saat balapan berlangsung. Kuesioner disusun dengan menyediakan beberapa pilihan jawaban. Penelitian ini menggunakan uji validitas dan reliabilitas kuesioner, uji normalitas dengan Kolmogorof Smirnof dan uji statistik menggunakan uji korelasi pearson product moment.

Hasil penelitian menunjukkan semua responden berjenis kelamin laki-laki yang berjumlah 30 orang, umur responden 15 – 30 tahun, pendidikan terakhir responden SLTA sebesar 60%. Ada hubungan antara kondisi motor terhadap risiko kecelakaan dengan ( $p$ -value 0,021,  $r$ :0,418), artinya kondisi motor mempunyai hubungan dengan risiko kecelakaan dengan tingkat hubungan yang sedang. Ada hubungan antara lingkungan terhadap risiko kecelakaan dengan ( $p$ -value 0,045,  $r$ :0,369), artinya lingkungan mempunyai hubungan dengan risiko kecelakaan dengan tingkat hubungan yang rendah. Ada hubungan antara sirkuit terhadap risiko kecelakaan dengan ( $p$ -value 0,047,  $r$ :0,366), artinya sirkuit mempunyai hubungan dengan risiko kecelakaan dengan tingkat hubungan yang rendah.

Setelah mengkaji hasil penelitian ini maka saran yang dapat penulis ajukan adalah sebagai berikut : Harus dilakukan pemeriksaan terhadap kondisi motor sebelum balapan berlangsung. Menganalisa lingkungan pada saat balapan yaitu dengan mengecek kondisi sirkuit. Menyesuaikan dan menguasai sirkuit yang digunakan.

Kata kunci : Kondisi Motor, Lingkungan, Sirkuit dan Risiko Kecelakaan.

Kepustakaan : 4 buah, 1990 – 2015

## RELATIONSHIP BETWEEN CONDITION OF MOTOR, ENVIRONMENT AND CIRCUIT IN JAKARTA ON RISK ACCIDENTS IN DRAG BIKE RACER

**Febrianto Hermawan\*), Eni Mahawati\*\*)**

\*) Mahasiswa Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

\*\*\*) Staf Pengajar Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Jl.Nakula I No 5 – 11 Semarang

Email : fbriantpeppy@yahoo.com

### ABSTRACT

The accident of race drag bike in Jakarta is often. There are three main factors that caused accidents in the arena of drag racing bike as the motor, the environment and the circuit. The motorcycle factors include the eligibility of motorcycle used in the race drag bike, environmental factors include the design of the road and street level uneven and undulating circuit factor as well as covering a distance of a parapet racecourse and the audience that is too narrow. The three things that can inflict the risk of accidents in the race drag racing bike.

This study was an analytical study with a cross-sectional approach. The population in this study amounted to 200 (two hundred) drivers with a sampling method using purposive sampling. The method of data collection used interviews with respondents to give information and description with respect. The data had been analyzed by Pearson product moment.

The results showed all respondents were male with a total of 30 people, 15% of respondents aged 30 years, the last education was high school, 60% of respondents. There was a relation between the condition of the motor with the risk of accidents with (p-value 0,021, r:0,418). There was a relationship between the environment with the risk of accidents with (p-value of 0,045, r:0,369). There was a relation between the circuit with the risk of accidents (p-value 0.047, r:0,366).

Suggested to be carried out checks on the condition of the motorcycle before the race lasted. Analyzes the environment in the race circuit is to check the condition. Adjust and control of the circuits are used.

*Keywords: Condition Motor, Environment, Risk Accident, Circuit.*  
References: 4, 1990-2015

## PENDAHULUAN

Perkembangan dunia otomotif di Indonesia belakangan ini terus mengalami perkembangan yang signifikan. Setiap tahun, teknologi dalam dunia otomotif terus mengalami kemajuan. Inovasi-inovasi tersebut dikarenakan otomotif saat ini tidak hanya sekedar diartikan sebagai sarana pemenuhan kebutuhan dalam bertransportasi. Dunia otomotif saat ini sudah berkembang menjadi hobi dan *life style* bagi penggunanya, sehingga terjadi penambahan fungsi atau makna dari keberadaan obyek otomotif tersebut. <sup>(1)</sup>

Balap motor merupakan suatu kegiatan yang dilakukan secara terorganisasi dalam melakukan peraduan sepeda motor berdasarkan jenis, kecepatan, dan kapasitas mesin. Kegiatan ini biasanya dilakukan sebagai ajang olahraga berjenis hobby yang nantinya akan mengarah ke profesi 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 olah raga yang menggunakan sarana motor balap seperti motorcross, drag bike, dan sebagainya. *Federation Internationale de Motorcyclisme* (FIM) adalah badan Internasional yang berfungsi menaungi berbagai jenis kegiatan-kegiatan olah raga balap motor tersebut. <sup>(1)</sup>

Balap motor liar merupakan kegiatan yang tergolong sangat berbahaya karena dilakukan tanpa persyaratan khusus seperti pakaian khusus atau *wearpack* untuk pengendaranya. Selain itu, kebanyakan pengendara balap motor liar menggunakan motor yang tidak layak digunakan seperti motor pretelan, tidak menggunakan helm, dan tidak menyalakan lampu. Kebiasaan balap motor liar ini juga sering kali meresahkan warga dan para pengendara bermotor yang melintas di jalur lalu lintas yang sama. Kebiasaan balap motor liar yang biasanya dilakukan pada malam hari itu seringkali mengganggu pengguna jalan lain yang melintas di jalan yang sama. <sup>(2)</sup>

Kegiatan balap motor liar ini sebagai bukti bahwa remaja-remaja sekarang mempunyai minat yang tinggi terhadap olahraga balap motor. Para remaja memilih melakukan aksi balap liar di jalan umum disebabkan tidak adanya sarana berupa

sirkuit balapan resmi yang disediakan oleh pemerintah dan besarnya modal yang dibutuhkan untuk menjadi seorang pembalap.

Oleh karena itu pihak pemerintah, pihak kepolisian dan pihak IMI (Ikatan Mobil/Motor Indonesia) sendiri dapat bekerja sama untuk bisa mengatasi balap liar ini dengan cara misalnya membuat sirkuit baru dan mengadakan even-even balapan. Salah satu kegiatan atau even balap motor yang sudah terselenggara sekarang ini adalah even kejuaraan drag bike. Drag bike belakangan semakin trend, sehingga nanti akan semakin banyak event adu kecepatan sepeda motor di track lurus ini. Survei awal dilakukan pada bulan Januari tahun 2015 dalam menggali informasi seputar drag bike ini yang terdiri dari sepeda motornya, berikut antusiasmenya. Dengan mendatangi sejumlah event drag bike tingkat nasional di ibukota Jakarta. Ketika banyak balap liar di jalanan dengan sepeda motor dragnya, induk organisasi pecinta motor Indonesia, Ikatan Motor Indonesia (IMI) pun mengagendakan event balap drag bike beberapa tahun silam. Dan tiga tahun belakangan, antusiasmenya semakin membumi.

Jumlah peserta balap drag bike pun melonjak tajam rata-rata sekitar 200 pembalap dengan tim yang ikut serta dalam satu event menurut panitia penyelenggara. Disejumlah event drag bike, antusiasme mulai menunjukkan trend positif. Bahkan lima seri yang digelar selama 2014 dirasa kurang dan bisa jadi ditambah lebih banyak. Talenta pembalap drag bike di Indonesia memang semakin berkembang. Dengan banyaknya event, diharapkan balap liar yang notabene kurang aman bisa diarahkan ke jalur yang benar, dengan cara memberlakukan peraturan yang sesuai dengan standar peraturan yang dikeluarkan oleh IMI dalam praktek keselamatan pembalap di setiap event.

Salah satu contoh even drag bike pada awal tahun ini adalah even yang diadakan di propinsi Jawa Barat tepatnya dikota Garut, kegiatan ini berlangsung pada hari minggu tanggal 08 Januari 2015. Dalam hal ini penyelenggara kompak bersatu dan berkolaborasi antara *Light Speed* dan *TDS Otomotif Racing Management* dalam mewujudkan gelaran beritel *Idemitsu Oil Light Speed Drag Bike 2015 Championship*. Dan dalam event tersebut terjadi 5 kali kecelakaan yang disebabkan oleh faktor pembalap, motor dan lingkungan.<sup>(3)</sup> Seperti pembalap jatuh

karena kurang konsentrasi, pembalap menabrak pembatas karena sudah terlalu lelah, motor mengalami slip sehingga pembalap terlempar dari motornya, motor mengalami jomplang yang berlebihan mengakibatkan pembalap terseret dan lintasan yang terlalu sempit yang mengakibatkan pembalap menabrak penonton.

## **METODE**

Jenis penelitian yang digunakan adalah studi observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional study* untuk mengetahui pengaruh antara variabel bebas (motor, lingkungan dan sirkuit) dengan variabel terikat (resiko kecelakaan pembalap).

Teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data adalah dengan menggunakan metode wawancara. Data yang diperoleh dari metode ini adalah data tentang karakteristik motor, data lingkungan, data sirkuit, dan data keselamatan pembalap. Wawancara dilakukan secara langsung kepada 5 pembalap dalam satu pertanyaan dan untuk menjawab pertanyaan dengan cara bergiliran, hal ini dilakukan setelah penerimaan piala.

Analisa univariat adalah analisa yang dilakukan terhadap variabel dari hasil penelitian. Pada umumnya analisa ini hanya menghasilkan distribusi dan presentase dari tiap variabel. Analisa bivariat adalah analisa yang dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau terkorrelasi Uji statistik yang digunakan adalah Pearson Product Moment. Syarat dari Uji Korelasi Pearson Product Moment ini sebaran data harus normal. Oleh karena itu perlu dilakukan pengujian normalitas data dengan menggunakan Uji Kolmogorov-Smirnov. Pada uji test of normality Kolmogorov-Smirnov data dapat dikatakan normal apabila nilai  $p > 0,05$ . Tingkat keeratan hubungan dinyatakan dengan nilai  $r$ .

## **HASIL PENELITIAN.**

1. Distribusi frekuensi terhadap 30 responden menurut umur diketahui bahwa responden dengan umur 15 th sampai dengan 20 th sebesar (10%), umur 21 th sampai dengan 25 th sebesar (53,3%) dan umur 26 th sampai dengan 30 th sebesar (36,7%).

2. Distribusi frekuensi terhadap 30 responden menurut pendidikan diketahui bahwa jumlah responden dengan tingkat pendidikan SLTA lebih banyak (60%) dibandingkan dengan tingkat pendidikan SLTP yaitu (13,3%) dan Mahasiswa sebesar (26,7%).

3. Hubungan antara kondisi motor dengan resiko kecelakaan pada perlombaan balap drag bike.

Tabel Hubungan kondisi motor dengan resiko kecelakaan

Variabel bebas	Variabel terikat	Nilai value	Koefisien korelasi	Keterangan
Kondisi Motor	Resiko Kecelakaan	0,021	0,418	Ada hubungan

Sumber : Data primer

Berdasarkan tabel diatas hasil uji statistik uji *Pearson Corelation* dengan tingkat kepercayaan 95% dan  $\alpha = 0,05$  diperoleh Nilai koefisien korelasi kondisi motor dengan resiko kecelakaansebesar 0,418 sehingga menunjukkan kriteria tingkat hubungan sedang (minimal 0,000 dan maksimal 1,000). Nilai *p value* sebesar 0,021 < 0,05 maka  $H_a$  diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara kondisi motor dengan resiko kecelakaan.

4. Hubungan antara lingkungan dengan resiko kecelakaan pada perlombaan balap drag bike.

Tabel Hubungan lingkungan dengan resiko kecelakaan

Variabel bebas	Variabel terikat	Nilai value	Koefisien korelasi	Keterangan
Lingkungan	Resiko kecelakaan	0,045	0,369	Ada hubungan

Sumber : Data primer

Berdasarkan tabel diatas hasil uji statistik uji *Pearson Corelation* dengan tingkat kepercayaan 95% dan  $\alpha = 0,05$  diperoleh Nilai koefisien korelasi lingkungan dengan resiko kecelakaansebesar 0,369, sehingga menunjukkan kriteria tingkat hubungan rendah (minimal 0,000 dan maksimal 1,000). Nilai *p value* sebesar 0,045 < 0,05

maka  $H_a$  diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara lingkungan dengan resiko kecelakaan.

5. Hubungan antara sirkuit dengan resiko kecelakaan pada perlombaan balap drag bike.

Tabel Hubungan sirkuit dengan resiko kecelakaan

Variabel bebas	Variabel terikat	Nilai value	Koefisien korelasi	Keterangan
Sirkuit	Resiko Kecelakaan	0,047	0,366	Ada hubungan

*Sumber : Data primer*

Berdasarkan tabel diatas hasil uji statistik uji *Pearson Correlation* dengan tingkat kepercayaan 95% dan  $\alpha = 0,05$  diperoleh koefisien korelasi sirkuit dengan resiko kecelakaansebesar 0,366,sehingga menunjukkan kriteria tingkat hubungan rendah (minimal 0,000 dan maksimal 1,000).. Nilai *p value* sebesar  $0,047 < 0,05$  maka  $H_a$  diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara sirkuit dengan resiko kecelakaan.

## PEMBAHASAN

### 1. Hubungan Antara Kondisi Motor Dengan Resiko Kecelakaan.

Menurut analisis data yang dilakukan, menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara kondisi motor dengan resiko kecelakaan. Kondisi motor adalah bentuk motor yang sudah dimodifikasi sedemikian rupa atau seringan mungkin yang sesuai dengan standar perlombaan drag bike. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi motor dapat mempengaruhi resiko kecelakaan karena hasil dari penelitian menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi kondisi motor dengan resiko kecelakaan sebesar 0,418. Nilai *p value* sebesar  $0,021 < 0,05$  maka  $H_a$  diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara kondisi motor dengan resiko kecelakaan dengan tingkat hubungan yang sedang.

Hal ini dapat menunjukkan bahwa ada hubungan antara kondisi motor dengan resiko kecelakaan. Ketika responden ditanyakan tentang resiko kecelakaan, responden sangat positif atau mendukung tindakan keselamatan

pembalap, tetapi tidak semua responden melakukannya. Respon dari responden terhadap kondisi motor ikut menentukan keberhasilan untuk meminimalisir resiko kecelakaan maupun keselamatan responden itu sendiri. Respon ini sangat bervariasi. respon yang tepat adalah dengan mengecek kondisi motor sebelum melakukan balap drag bike. Sebaliknya, respon yang negatif, seperti misalnya tidak melakukan pengecekan kondisi motor sebelum melakukan balap drag bike hal ini menjelaskan tentang sikap individu ketika menghadapi sebuah resiko kecelakaan.

## **2. Hubungan Antara Lingkungan Dengan Resiko Kecelakaan.**

Menurut analisis data yang dilakukan, menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara lingkungan dengan resiko kecelakaan. Faktor –faktor lingkungan merupakan faktor jalan, faktor jalan sebagai sarana berlalulintas terkait dengan kondisi permukaan jalan, pagar pengaman didaerah pegunungan, pagar pembatas di jalan raya, jarak pandang dan pencahayaan ruas jalan. Jalan yang rusak atau bahkan berlubang sangat membahayakan para pemakai jalan, khususnya pemakai kendaraan roda dua atau sepeda motor. Berdasarkan hasil penelitian dengan korelasi *Pearson Correlation* jawaban responden mengenai lingkungan terhadap resiko kecelakaan dalam perlombaan drag bike di sirkuit Jakarta, dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan, hal ini dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi lingkungan dengan resiko kecelakaan sebesar 0,369. Nilai *p value* sebesar  $0,045 < 0,05$  maka  $H_a$  diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara lingkungan dengan resiko kecelakaan dengan tingkat hubungan yang rendah.

Dengan lingkungan yang baik berarti dapat memprediksi tindakan yang akan dilakukan, ketika lingkungan yang baik atau positif tindakan yang diambilnya akan baik dan positif pula. Dalam hal ini ketika responden ditanyakan tentang lingkungan terhadap resiko kecelakaan, mereka sangat positif atau mendukung yang sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya. menyatakan bahwa lingkungan selalu menyebabkan perubahan perilaku. Lingkungan tertentu tentang pengaruhnya terhadap resiko kecelakaan penting dianalisis sebelum suatu tindakan terhadap resiko kecelakaan yang dipengaruhi oleh lingkungan akan dilakukan oleh pembalap sesuai dengan kondisi lingkungan yang ada pada saat balapan berlangsung.

### 3. Hubungan Antara Sirkuit Dengan Resiko Kecelakaan

Menurut analisis data yang dilakukan, menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara sirkuit dengan resiko kecelakaan. Pengertian sirkuit (circuit) menurut *Federation Internationale del'Automobile (FIA)* dalam buku tahunannya, diartikan sebagai berikut adalah suatu arena tertutup, baik permanen maupun temporer, dimana permulaan atau start dan pengakhiran atau finish terletak pada satu titik tangkap yang sama dan dibangun atau disesuaikan secara khusus untuk balapan mobil dan motor. Sedangkan pengertian balap (race) menurut FIA adalah balap atau race diartikan sebagai sebuah even yang diselenggarakan di sebuah sirkuit antara dua atau lebih kendaraan pada saat yang bersamaan atau berlain dalam sebuah arena yang menggunakan waktu dan jarak sebagai acuan.<sup>(4)</sup>

Sirkuit yang digunakan untuk event balap drag bike di Jakarta adalah sirkuit parkir timur Senayan yang mempunyai karakter antara lain mempunyai track lurus, memiliki jarak pengereman yang cukup panjang, jarak penonton dengan lintas balap, ada pembatas tengah antara lintasan kanan dan lintasan kiri, mempunyai lahan untuk paddock peserta, dan ada lintasan khusus untuk uji coba motor

Berdasarkan hasil penelitian dengan korelasi *Pearson Corelation* jawaban responden mengenai sirkuit terhadap resiko kecelakaan dalam perlombaan drag bike di sirkuit Jakarta, dapat diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan, hal ini dapat dilihat pada nilai koefisien korelasi sirkuit dengan resiko kecelakaan sebesar 0,366 Nilai *p value* sebesar  $0,047 < 0,05$  maka  $H_0$  diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan antara sirkuit dengan resiko kecelakaan dengan tingkat hubungan yang rendah.

### SIMPULAN.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dengan mengevaluasi hasil analisis bivariat, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Ada hubungan antara kondisi motor dengan resiko kecelakaan, nilai *p value* sebesar  $(0,021 < 0,05)$ . Respon dari responden terhadap kondisi motor ikut menentukan keberhasilan untuk meminimalisir resiko kecelakaan maupun keselamatan responden itu sendiri. Respon ini sangat

bervariasi. respon yang tepat adalah dengan mengecek kondisi motor sebelum melakukan balap drag bike. Sebaliknya, respon yang negatif, seperti misalnya tidak melakukan pengecekan kondisi motor sebelum melakukan balap drag bike hal ini menjelaskan tentang sikap individu ketika menghadapi sebuah resiko kecelakaan.

2. Ada hubungan antara lingkungan dengan resiko kecelakaan, nilai *p value* sebesar  $(0,045 < 0,05)$ . Dengan lingkungan yang baik berarti dapat memprediksi tindakan yang akan dilakukan, ketika lingkungan yang baik atau positif tindakan yang diambilnya akan baik dan positif pula. Dalam hal ini ketika responden ditanyakan tentang lingkungan terhadap resiko kecelakaan, mereka sangat positif atau mendukung yang sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya. menyatakan bahwa lingkungan selalu menyebabkan perubahan perilaku. Lingkungan tertentu tentang pengaruhnya terhadap resiko kecelakaan penting dianalisis sebelum suatu tindakan terhadap resiko kecelakaan yang dipengaruhi oleh lingkungan akan dilakukan oleh pembalap sesuai dengan kondisi lingkungan yang ada pada saat balapan berlangsung.
3. Ada hubungan antara sirkuit dengan resiko kecelakaan, nilai *p value* sebesar  $(0,047 < 0,05)$ . Sirkuit yang digunakan untuk event balap drag bike di Jakarta adalah sirkuit parkir timur Senayan yang mempunyai karakter antara lain mempunyai track lurus, memiliki jarak pengereman yang cukup panjang, jarak penonton dengan lintas balap, ada pembatas tengah antara lintasan kanan dan lintasan kiri, mempunyai lahan untuk paddock peserta, dan ada lintasan khusus untuk uji coba motor. Sehingga hal ini dapat meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor sirkuit.

## **SARAN.**

Setelah mengkaji hasil penelitian ini maka saran yang dapat penulis ajukan adalah sebagai berikut :

1. Harus dilakukan pemeriksaan terhadap kondisi motor sebelum balapan berlangsung, sehingga pembalap mampu mengetahui dan tanggap

- terhadap resiko kecelakaan yang diakibatkan oleh motor yang tidak sesuai dengan standar balapan drag bike.
2. Menganalisa lingkungan pada saat balapan yaitu dengan mengecek kondisi jalan apakah sudah sesuai dengan standar balapan drag bike atau belum, hal ini dapat untuk meminimalisasi terjadinya kecelakaan pada saat balapan berlangsung.
  3. Menyesuaikan dan menguasai sirkuit yang digunakan untuk balapan drag bike, pembalap harus selalu mengecek sirkuit sebelum balapan dan haruslah ada orang yang dapat dipercaya seperti teman dan crew untuk mendampingi dan memberikan saran kepada pembalap agar tidak terjadi kecelakaan pada saat balapan berlangsung.
  4. Bagi pembalap drag bike harus tetap waspada terhadap resiko kecelakaan yang dapat membahayakan jiwanya, karena hal ini dapat terjadi sewaktu-waktu dan kemungkinan tidak tahu kapan akan terjadi kecelakaan.

#### **DAFTAR PUSTAKA.**

1. Balap Motor, [http:// Balap\\_motor](http://Balap_motor) diakses pada tanggal 20 Januari 2015 pukul 17.14. Tahun 2015
2. Berita Nasional, Tentang Patroli Polisi, , <http://www./index.php/Nasional/ipw-patroli-polisi-hangat-hangat-tai-ayam.html/> diakses pada tanggal 20 Januari 2015 pukul 17.46. Tahun 2015
3. Event Drag Bike Pada Awal Tahun 2015, Majalah Otopspeed Edisi 711, Jakarta Minggu IV Januari 2015
4. Hubungan Disfungsi Keluarga dan Kelompok Teman Sebaya dengan Penyalahgunaan Obat pada Siswa Panti Asuhan Rehabilitasi Korban Narkoba. Jurnal Tabularasa, hal.2. Solechatun, Y. 2004