BAB III

OBJEK PENELITIAN DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

Pembalap motor adalah seseorang yang mengendarai motor dalam suatu perlombaan balap motor, adapun pembalap yang di perbolehkan ikut balapan resmi:

Peserta yang di perbolehkan mengikuti balapan adalah masyarakat umum yang memiliki SIM C dan KIS (Kartu Ijin Start) yaitu kartu lisensi yang diperoleh dengan mengikuti ujian khusus IMI (Ikatan Motor Indonesia).

Pembagian kategori peserta adalah sebagai berikut :

- Pemula adalah pembalap yang baru mengikuti kejuaraan dan belum pernah juara.
- Senior (Seeded) B merupakan pembalap yang telah lama mengikuti kejuaraan dan pernah meraih juara.
- Senior (Seeded) A merupakan pembalap yang telah lama mengikuti kejuaraan dan pernah meraih juara minimal lima kali. (e-journal.uajy.ac.id:2014)

3.1.1 Sejarah *Drag Bike*

Drag bike adalah kejuaraan mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi yang dilakukan didalam sebuah lintasan pacu aspal yang tertutup yang terdiri dari dua buah jalur lurus sejajar dengan panjang yang sama.

Di setiap wilayah sering mengadakan kejuaraan *drag bike*. Seperti kejuaraan motor di Bandung tidak pernah kekurangan peserta, bahkan penonton

yang sekedar ingin tahu juga tidak kalah banyaknya. Karena arena yang diperlukan berupa jalur lurus, maka dari itu tidak sedikit arena yang bisa dijadikan ajang *drag bike* motor ini.

Asal tidak dilakukan secara ilegal dan mengutamakan keselamatan, kegiatan ini didukung secara positif, balapan jenis ini juga sangat menarik perhatian pemuda setempat. Jika melihat motor *drag bike* pasti langsung mengenali karena memiliki ciri tersendiri.

Memang kejuaraan *drag bike* ilegal sering menjadi masalah dan juga memakan banyak korban jiwa, untuk itulah diperlukan sebuah kompetisi yang legal sebagai tempat menyalurkannya. Keamanan juga selalu menjadi faktor utama bagi pengendaranya seperti helm, sarung tangan, jaket dan celana juga sepatu.

Balapan jenis ini juga memerlukan seorang mekanik yang handal, tidak sembarang mekanik bisa memodifikasi motor menjadi motor *drag bike* yang sesuai dengan keinginan. Kemampuan mekanik menganalisa dan memodifikasi mesin motor merupakan faktor utama selain pembalap motor yang memang harus bisa menyesuaikan dengan kendaraannya.

Di Indonesia sendiri, komunitas sepeda motor *drag bike* sendiri lahir dari balap jalanan. Jangan dipikir *drag bike* yang dipakai berspesifikasi besar, canggih, dan elegan seperti kebanyakan acara *drag bike* di luar negeri. Bentukan sepeda motor *drag bike* disini lebih ke arah minimalis atau boleh dibilang kerempeng dan minim perkakas, cukup rangka dan mesin saja. Motor *drag bike* di Indonesia haruslah sangat enteng, sebisa mungkin tidak ada aksesoris yang nggak penting.

Kuncinya, untuk membuat sepeda motor *drag bike* haruslah memiliki konsep rangka yang tepat. Jika kurang enteng, pemilik siap melubangi rangka dan kaki-kaki yang enteng, mesin berspesifikasi balap, perubahan posisi duduk, setang jepit, hingga ban khusus *drag bike* adalah wajib hukumnya. Dengan pemangkasan ini, bobot pembalap motor berkurang drastis. Jangan heran kalau penyusutan beratnya bisa mencapai 40-50%. Untuk proses ini, rata-rata bengkel membutuhkan waktu sekitar 3-5 bulan. Tak penting sebuah tampilan, yang jelas pembalap motor harus menyandang predikat enteng.

Awalnya berasal dari Amerika, saat terjadinya perang dunia ke-11. Para penggemar otomotif yang sebagian besar adalah para sedadu atau tentara yang sedang tidak bertugas berkumpul di gurun Mojave, bagian Timur Los Angles. Mereka berkumpul untuk saling mengadu kecepatan kendaraan masing-masing.

Sirkuit *Drag bike* pertama dibangun pada bulan juli 1959 di St. Anna, California dengan panjang lintasan ¼ mil. Jenis kendaraan yang dipergunakan pada perlombaan ini adalah kendaraan yang ada dipasaran, merupakan motor 2-tak atau motor 4-tak.

Drag bike itu didalamnya memacu motor dengan kecepatan tinggi dalam waktu yang singkat menjadi tantangan tersendiri. Untuk dapat memacu motor dengan kecepatan tinggi dibutuhkan ketepatan perhitungan pembalap motor, tidak hanya ketangguhan motor. Kejuaraan motor drag bike merupakan ajang yang tepat untuk menyalurkan hobi balapan yang seperti ini. Selain mengasah kemampuan dan naluri berkendara, dengan mengikuti kejuaraan ini juga bisa mendapatkan pengalaman yang berharga (Bimoal.blogspot.com: 2014).

3.1.2 Tentang *Drag Bike*

Drag Bike balapan di trek lurus berjarak pendek 402 meter (jarak trek International) tapi di Indonesia saat ini kebanyakan berjarak 201 meter (mungkin karena sulit mencari trek lurus 402 meter ditambah jarak pengereman 200 meteran) yang diperlukan adalah kecepatan spontan dari 0 – ? dijarak terbatas 201 meter dengan demikian diperlukan power mesin dan torsi yang sesuai (tidak harus besar, karena akan sulit dikendalikan) untuk gear harus disesuaikan dengan *power engine* nya juga. Intinya bagaimana mendapat waktu tercepat sampai pada garis finish.

(Motor *Drag*) Apa saja yang perlu diubah?

Gambar 3.1

Contoh Motor *Drag bike*



Sumber : Peneliti 2014

Konsekuensi Motor *Drag*/Motor dengan perubahan maksimal yaitu bahan bakar lebih boros, suara mesin lebih kasar, mesin cenderung berumur pendek dari pada mesin standar.

Step-step perubahan mengubah intake sistem yaitu pake filter tipis/dilepas, pake leher angsa (*intake manifold*) yang lebih pendek, pake karburator dengan lubang venturi yang lebih besar, jika perlu penambahan *maen forced induction (turbocharger*, *supercharger*, *nos*), memperbaiki efisiensi folumetrik (panjangin batang klep, memperbesar diameter klep)

Mengubah pemprosesan terdiri dari ganti noken as yang berdurasi tinggi, ganti/modifikasi head untuk meningkatkan efisiensi dan kompresi, ganti piston yang lebih lebar diameternya dan lebih panjang diukur dari lubang pin pistonnya, ganti busi kompresi tinggi, ganti koil, mengubah exhaust sistem, meperlancar lubang pembuangan (mesin), memperbesar lubang pembuangan (knalpot), mengganti knalpot dengan yang lebih lancar.

Knalpot untuk motor *Drag* harus memperhatikan perbandingan kompresi, campuran bahan bakar dan udara atau setingan main jet dan pilot jetnya. Karena banyak terjadi pada putaran rendah akselerasi pas, tapi pada RPM tinggi kurang maksimal.

3.1.3 Peraturan *Drag Bike*

A. Lintasan untuk *Drag Bike*

1. Lintasan terdiri dari dua buah jalur dengan lintasan pacu dari Garis Start sampai dengan Garis Finish sepanjang 201 meter dan panjang lintasan pengereman sepanjang 201 meter.

2. Lebar lintasan pacu minimal 4 meter tiap jalur.
3. Lintasan harus bebas dari halangan/hambatan, dengan kondisi jalur aspal yang datar dan rata.
4. Lintasan pacu dan pengereman harus diberi pemisah jalur yang tidak menghalangi pandangan dengan ban atau karung dengan tinggi minimal 60 cm.
5. Lintasan pacu dan pengereman yang berbatasan dengan penonton wajib dipisahkan dengan pagar pembatas yang tertutup rapat. Minimal 1,5meter dari tepi jalur lintasan.
6. Dibelakang garis start harus disediakan daerah untuk persiapan, line up dan start dengan minimal panjang 10 meter.

B. Peserta

1. Peserta wajib memiliki Kartu Izin Start untuk Kategori Balap Motor.
2. Setiap peserta hanya diijinkan untuk mengikuti maksimal 3 kelas Utama.
3. Setiap peserta diwajibkan memakai satu nomor start di setiap kelas yang diikuti.
4. Setiap peserta hanya boleh mendaftar satu kali di kelas yang sama.
5. Setiap peserta wajib mendaftar minimal satu kelas di Kelas Utama.
6. Penggantian peserta sesudah scruttinering dilarang keras.

C. Kelas-Kelas Utama

Kelas-kelas Utama yang dilombakan untuk Kejuaraan Nasional *Drag Bike* adalah :

1. Kelas Campuran 250 cc 2 Langkah *Tune Up.*
2. Kelas Bebek 125 cc 4 Langkah *Tune Up*.
3. Kelas Sport 150 cc 2 Langkah *Tune Up*.
4. Kelas Bebek 125 cc 2 Langkah *Tune Up*.

Adapun kelas-kelas lainnya merupakan Kelas Pendukung.

D. Batas Kapasitas Silinder

1. Kelas Campuran 250 cc 2 Langkah *Tune Up* : 80 cc s/d 250 cc
2. Kelas Bebek 125 cc 4 Langkah *Tune Up* : 80 cc s/d 130 cc
3. Kelas Sport 150 cc 2 Langkah *Tune Up* : 135 cc s/d 155 cc
4. Kelas Bebek 125 cc 2 Langkah *Tune Up* : 80 cc s/d 125 cc

E. Tata Cara Lomba

1. Lomba dilaksanakan dalam 2 heat.
2. Urutan start Heat kedua berdasarkan hasil dari Heat Pertama. Waktu terkecil pertama start dahulu, dilanjutkan urutan waktu terkecil kedua dan seterusnya.
3. Pada saat peserta masuk ke area starting, peserta akan ditentukan panitia jalur mana yang akan dipergunakan peserta tersebut (jalur A atau B), dengan jalur yang berbeda setiap heat.
4. Peserta wajib membawa kendaraannya dan hadir ditempat start sesuai dengan jadwal start untuk kelas tersebut.
5. Peserta yang terlambat hadir 5 menit setelah peserta terakhir didalam kelas tersebut dianggap mengundurkan diri.

6. Tidak diperbolehkan memperbaiki kendaraan di area starting.
7. Tidak diperbolehkan memindahkan gigi dengan tangan.
8. Kedua tangan harus memegang stang kendaraan dan tidak diperbolehkan mengangkat kaki, baik sebelah maupun kedua-duanya keatas jok.
9. Peserta yang mencuri start langsung dikenakan sanksi Diskualifikasi.
10. Start dilakukan dalam keadaan mesin hidup/menyala.
11. Perlombaan ini terdiri dari dua heat yang mengambil waktu tempuh tercepat dalam detik dan pecahannya (*Best time*).
12. Pencatatan waktu dilakukan digaris Finish yang dilakukan dengan alat cetak dan didukung pencatatan biasa (alat cetak waktu bukan suatu keharusan).
13. Hasil waktu tempuh peserta yang dikeluarkan oleh kamar hitung adalah mutlak dan tidak dapat diprotes/diganggu gugat.
14. Jika terjadi nilai waktu yang sama, pemenang ditentukan dari catatan waktu yang terbaik di heat kedua.
15. Bila masih sama, untuk menentukan pemenang dilihat dari kapasitas cc yang lebih kecil.
16. Ada atau tidaknya suatu protes panitia berhak memerintahkan pembongkaran mesin kendaraan peserta. Sanksi : Diskualifikasi.

F. Penghentian Lomba dan Restart.

Jika lomba harus dihentikan, baik karena ada kecelakaan, cuaca yang tidak mengijinkan atau munculnya situasi yang membahayakan apabila

lomba diteruskan, maka Pimpinan Perlombaan akan mengumumkannya di garis start. Batas waktu 30 menit setelah lomba dihentikan, diadakan pemantauan situasi bersama Dewan Juri. Keputusan untuk menghentikan lomba (dengan alasan apapun), merupakan wewenang Pimpinan Perlombaan atau Dewan Juri. Apabila Pimpinan Perlombaan tidak di tempat, dapat dilakukan oleh Wakil Pimpinan Perlombaan.

Apabila lomba dihentikan ketika start baru diselesaikan 3 pembalap atau kurang maka :

1. Lomba sebelum dihentikan dinyatakan batal.
2. Semua Pembalap yang mengikuti lomba dapat melakukan restart.
3. Jika lomba tidak mungkin dimulai kembali, maka lomba tersebut dianggap tidak dilaksanakan dan para Pembalap tidak mendapat point kejuaraan.
4. Restart harus sudah dilakukan selambat-lambatnya 30 menit setelah penghentian lomba.

Apabila lomba dihentikan setelah start diselesaikan 3 pembalap atau lebih, tetapi di bawah 2/3 dari jumlah peserta yang terdaftar di kelas tersebut, maka :

1. Bagian dari lomba sebelum dihentikan dinyatakan sah dan merupakan bagian dari lomba secara keseluruhan.

2. Hasil bagian sebelum lomba dihentikan diambil /dihitung saat para pembalap menyelesaikan start secara penuh tanpa ada tanda Bendera Merah.

G. Point dan Hadiah untuk Setiap Kelas Utama : Point/Angka/Nilai Kejuaraan.

Point/angka diberikan kepada pemenang :

1. Tiap Heat : Pada lomba yang terdiri dari beberapa Heat.
2. Peserta akan kehilangan seluruh point yang diraihnya apabila memanipulasi data nama asli sesuai kartu pengenal sah, umur, domisili, kategori maupun data lainnya. Dilarang keras memakai nama panggilan, alias maupun julukan.
3. Tiap putaran perlombaan dari suatu rangkaian seri kejuaraan.

Point/angka yang diberikan kepada pemenang adalah :

Pemenang ke 1 – 25	Pemenang ke 9 – 7
Pemenang ke 2 – 20	Pemenang ke 10 – 6
Pemenang ke 3 – 16	Pemenang ke 11 – 5
Pemenang ke 4 – 13	Pemenang ke 12 – 4
Pemenang ke 5 – 11	Pemenang ke 13 – 3
Pemenang ke 6 – 10	Pemenang ke 14 – 2
Pemenang ke 7 – 9	Pemenang ke 15 – 1
Pemenang ke 8 – 8	

Hadiah :

Juara I Rp. 1.250.000,- + Piala

Juara II Rp. 1.000.000,- + Piala

Juara III Rp. 800.000,- + Piala

Juara IV Rp. 600.000,- + Piala

Juara V Rp. 400.000,- + Piala

Hadiah uang tersebut dibagikan dengan ketentuan :

1. Keseluruhan hadiah uang tersebut diatas dibagikan apabila jumlah pembalap yang mengikuti kelas tersebut sekurang-kurangnya 15 peserta.
2. Apabila jumlah pembalap yang mengikuti kelas tersebut 12 peserta atau lebih tetapi kurang dari 15 peserta, hadiah uang hanya diberikan kepada Juara I, II, III. Sedangkan Juara IV dan V hanya menerima Piala saja.
3. Apabila jumlah pembalap yang mengikuti kelas tersebut hanya 8 peserta atau lebih tetapi kurang dari 12 peserta, maka hadiah uangnya hanya diberikan kepada juara I, sedangkan Juara II – IV hanya menerima Piala saja.

H. Biaya Pendaftaran

Biaya pendaftaran kurang lebih sebesar Rp 200.000,-

1. Spesifikasi Gerbang Start dan Lampu Start

2. Lampu berada ditengah lintasan berjarak 3-4 meter dari garis/gerbang start dengan ketinggian 2–2,5meter dari permukaan lintasan.
3. Garis start berupa 2 garis lurus sejajar melintang dilintasan dengan jarak 50 cm pada saat peserta melakukan start roda depan berada diantara 2 garis tersebut dalam keadaan diam/statis.
4. Sensor jump start sejajar dengan garis luar (pasal 8.2)
5. Start dilakukan pada saat lampu merah padam (apabila mengunakan lampu merah) atau pada saat lampu hijau menyala (apabila mengunakan sistem *Chrismas Tree).*

J. Peraturan tentang Teknik Motor *Drag Bike*

Kendaraan yang diperbolehkan turut serta adalah semua sepeda motor yang diproduksi negara Asia, kecuali pada kelas Campuran. Untuk semua kelas, ketentuan masalah teknik kendaraan yang boleh dirubah atau diganti adalah :

1. Kapasitas mesin sesuai dengan kelasnya masing-masing.
2. Pelek depan dan belakang diperbolehkan diganti dengan minimum 16 inci dan maksimum 19 inci dan merupakan pelek untuk sepeda motor.
3. Ban bebas, baik *slick* maupun *non slick*. Akan tetapi harus mempunyai kedalaman minimal 2 mm dan merupakan ban untuk sepeda motor, dengan ukuran minimal 2.00.

4. Ukuran-ukuran ban minimal 50/90 – 17 depan.
5. Ukuran-ukuran ban minimal 60/90 – 17 belakang.
6. Spakbor depan harus terpasang boleh dirubah/diganti.
7. Rem depan dan belakang harus terpasang dan berfungsi sempurna.
8. Rangka diperbolehkan dibor, dengan batasan minimal 10 cm dari sambungan rangka.
9. Suspensi depan dan belakang boleh dirubah atau diganti, akan tetapi sistem suspensi depan harus merupakan jenis *telescopic* dengan *hydroulic* atau *friction dumping* dan tidak membahayakan peserta. Diperbolehkan memasang stabilisator.
10. Suspensi depan mempunyai spasi gerak peredaman minimal 5 cm.
11. Panjang atas sisa as suspensi depan tidak boleh menonjol lebih dari 5 cm di atas stang dan diberi tutup pengaman.
12. Suspensi belakang boleh dirubah atau diganti dari suspensi ganda menjadi *monoshock* atau sebaliknya dari *monoshock* menjadi ganda.
13. Tangki bahan bakar boleh dirubah atau diganti tetapi harus terpasang dengan kuat pada rangka dan bahan bakar tidak mudah tumpah, di mana pengganti tangki tidak boleh terbuat dari bahan plastik (tabung oli, jerigen dan lain-lain dilarang,

kecuali bawaan dari pabrik) dan harus mempunyai katup/ kran pembuka dan penutup.

14. Tangki bahan bakar tidak boleh merupakan bagian dari kerangka/frame kendaraan.
15. Wajib memasang tombol *cut off* (pemutus arus) untuk mematikan mesin.
16. Jok boleh dirubah atau diganti dan dirancang supaya pengendara aman dan nyaman duduk pada posisinya, harus terpasang kuat dengan ketebalan minimum 3 cm, serta harus mempunyai rangka tersendiri.
17. Posisi pijakan kaki/*footstep* boleh dirubah atau diganti.
18. Pipa knalpot boleh diganti, tetapi panjangnya ke belakang tidak melebihi ban belakang dan tidak mengenai pengendara, tangki bahan bakar atau ban.
19. Ujung stang*/hand* lebar harus tertutup karet, sedangkan ujung batang handle rem dan kopling harus bundar, tidak boleh lancip dan runcing.
20. Diperbolehkan untuk melakukan modifikasi/perubahan untuk seluruh bagian dalam mesin dan perseneling *(gear box*).
21. Stang stir (pengemudi) boleh dirubah pakai sistem stang jepit.
22. Kedudukan tempat pijak (*footstep*) boleh dirubah/dipindahkan kedudukannya .

23. Wajib membuat papan nomor untuk didepan motor boleh rata atau melengkung.
24. Berat kendaraan + pembalap sesuai dengan kelas-nya : Berat Kering (Tanpa bahan bakar)

    - Kelas Campuran 250 cc 2 Langkah *Tune Up* : 125 kg.
    - Kelas Bebek 125 cc 4 Langkah *Tune Up* : 115 Kg.
    - Kelas Sport 150 cc 2 Langkah *Tune Up* : 125 Kg.
    - Kelas Bebek 125 cc 2 Langkah *Tune Up* : 115 Kg.

Balast atau pemberat harus berupa lempengan timah yang terikat dengan sempurna pada rangka tengah motor (karburator bebas dan sistem pengapian bebas)

K. Lain- lain

1. Apabila ada pasal yang membahas hal yang sama antara Peraturan Balap Motor dengan Peraturan *Drag Bike* maka yang digunakan adalah Peraturan *Drag Bike*.
2. Apabila ada Peraturan yang belum tercakup di dalam Peraturan ini, semuanya mengacu kepada Peraturan Balap Motor, yaitu : Peraturan Dasar Olahraga Sepeda Motor Nasional berikut Lampiran-lampirannya.

Sumber : demalungjava.wordpress.com tanggal 12 Maret 2014 pkl. 22.07

3.2 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif

3.2.1 Desain Penelitian

Menurut Sugiyono, Metode penelitian kualitatif adalah :

> "Metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara trianggulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. (Sugiyono, 2013 : 1)

Menggunakan definisi yang sederhana, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat interpetif (menggunakan penafsiran) yang menggunakan banyak metode, dalam menelaah masalah penelitiannya (Mulyana, 2007:5)

Secara harfiah metode deskriptif adalah metode penelitian untuk membuat gambaran mengenai situasi atau kejadian, sehingga berkehendak mengadakan akumulasi data dasar. Dalam hal ini peneliti menggunakan metode deskriptif untuk menggambarkan mengenai adaptasi interaksi pada Pembalap motor di kota Bandung. Dikarenakan mendeskripsikan seseorang dilapangan dengan melakukan wawancara.

3.2.2 Teknik Pengumpulan Data

3.2.2.1 Studi Pustaka

Pada studi pustaka peneliti menggunakan :

a. Referensi buku yang menunjang penelitian
b. Dokumen-dokumen dari beberapa sumber yang terkait dengan

penelitian.

c. Laporan-laporan dari beberapa sumber yang terkait dengan penelitian.

3.2.2.2 Studi Lapangan

A. Wawancara mendalam

Dengan cara mewawancara informan untuk mendapatkan informasi, Teknik wawancara yang dilakukan adalah wawacara mendalam (*depth interview*) atau wawancara terstruktur yang bertujuan untuk mengetahui pandangan personal subjek penelitian. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan terhadap pembalap motor *drag bike*, serta pihak-pihak yang berkaitan dengan objek penelitian. Hal-hal yang ditanyakan yaitu berkaitan dengan adaptasi interaksi pada lingkungan tersebut. Guna untuk mendapatkan data yang akurat dan tepat dari informan yang terpercaya.

B. Observasi

Dengan cara memantau dan mendokumentasikan pembalap saat berlatih, Menurut Christine Daymon dan Immi Holloway dalam Nurohman (2011:19), Observasi menyaratkan pencatatan dan perekaman sistematis mengenai sebuah peristiwa, artefak-artefak, dan perilaku-perilaku informan yang terjadi dalam situasi tertentu, bukan seperti yang belakangan diingat, diceritakan kembali dan digeneralisasikan oleh peneliti itu sendiri.

C. Penelusuran Data *Online*

Penelusuran data *online* menurut Burhan Bungin adalah Tata cara

melakukan penelusuran data melalui media *online* seperti internet atau media jaringan lainnya yang menyediakan fasilitas *online*, sehingga memungkinkan peneliti dapat memanfaatkan data informasi *online* yang berupa data maupun informasi teori, secepat atau semudah mungkin dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. (Bungin dalam Nurohman, 2011: 19).

D. Dokumentasi

Pada penelitian ini, peneliti juga mendokumentasikan segala kegiatan atau aktivitas sehari-hari yang berhubungan dengan fokus penelitian yang dikaji, dalam hal ini adalah proses interaksi antara pembalap motor *drag bike*. Dari dokumentasi-dokumentasi tersebut kemudian dianalisis, dicermati segala manajemen komunikasi dan interaksi yang informan lakukan sebagai data yang menjadi pendukung dalam penelitian ini

3.2.3 Teknik Penentuan Informan

3.2.3.1 Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah sesuatu, baik orang, benda ataupun kelompok yang sifat-keadaannya akan diteliti. Dengan kata lain subjek penelitian adalah sesuatu yang di dalam dirinya melekat atau terkandung objek penelitian. Subjek penelitian yaitu keseluruhan objek dimana terdapat beberapa narasumber atau informan yang dapat memberikan informasi tentang masalah yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan. Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah pembalap motor *drag bike*.

Informan (narasumber) penelitian adalah orang yang memiliki informasi

(data) banyak mengenai objek yang sedang diteliti, dimintai informasi mengenai objek penelitian tersebut.Dalam hal ini, informan merupakan sumber data penelitian yang utama yang memberikan informasi dan gambaran mengenai pola perilaku dari kelompok masyarakat yang diteliti. (Kuswarno, 2008 : 162).

Dalam menentukan informan penelitian yang diambil dari subjek, maka peneliti menggunakan teknik pengambilan sample dengan menggunakan teknik *purposive sampling.* Pengertian menurut Sugiyono dalam bukunya *"Memahami Penelitian Kualitatif"*, menyebutkan bahwa:

> "*purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Petimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menejelajahi objek/situasi sosial yang diteliti."(Sugiyono, 2013:51).

Informan dipilih untuk penelitian ini adalah enam orang yang dijadikan sebagai sumber informasi dan akan dimintai keterangannya melalui wawancara mereka dipilih karena mereka mempunyai informasi yang peneliti harapkan. Informan tersebut dipilih karena termasuk kepada pembalap motor *drag bike* dan enam informan tersebut sudah lama bergabung di acara tersebut. Data informan tersebut ditampilkan sebagai berikut :

Tabel 3.1

Data Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan
1	Sani Rizkiyana	Pembalap motor *Drag bike* Senior
2	Aditya Setiana	Pembalap motor *Drag bike* Pemula
3	Hardiawan	Pembalap motor *Drag bike* Pemula
4	Felik Gandriadi Saputra	Pembalap motor *Drag bike* Pemula
5	Topan Nugrah Eka Putra	Pembalap motor *Drag bike* Pemula
6	Ari Anwari	Pembalap motor *Drag bike* Pemula

Sumber: Peneliti, 2014

3.2.4 Teknik Analisis Data

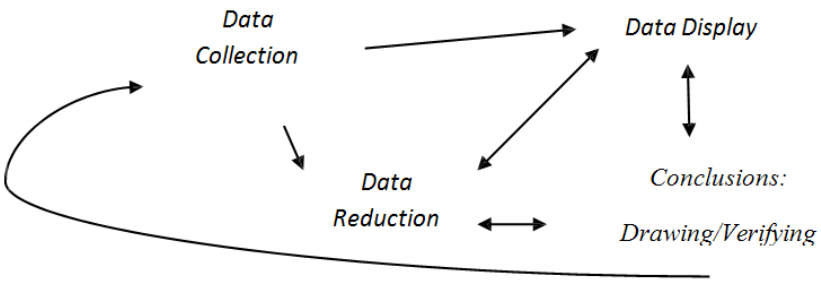
Analisa data Kualitatif (Bogdan & Biklen, 1982) adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, esintesiskannya, mencari dan menemukan pola, dan memutuskan apa yang diceritakan kepada orang lain. (Moleong 2001:248)

Tahapan-tahapan analisis data di lapangan menurut Miles & Huberman (1984) dalam buku Sugiyono, yaitu :

> "Bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data yaitu data reduction, data display, dan conclusion drawing atau verification" (Sugiyono, 2009:246)

Gambar 3.2

Komponen Dalam Analisis Data



Sumber : (Sugiyono, 2013:92)

Reduksi Data (*Data Reduction*). Data yang diperoleh dalam lapangan ditulis dalam bentuk uraian atau laporan yang perinci. Laporan ini akan terus menerus bertambah. Bila tidak segera dianalisis sejak awal, akan menambah kesulitan. Laporan-laporan itu perlu direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok, difokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema atau polanya. Jadi, laporan lapangan sebagai bahan "mentah" disingkatkan, direduksi, disusun lebih sistematis, ditonjolkan pokok-pokok yang penting, diberi susunan yang lebih sistematis sehingga lebih mudah dikendalikan. Data yang direduksi memberi gambaran yang lebih tajam tentang hasil pengamatan, juga mempermudah peneliti untuk mencari kembali data bila diperlukan.

Penyajian Data (*Display Data*). Agar dapat melihat gambaran keseluruhannya atau bagian tertentu dari penelitian itu, harus diusahakan membuat berbagai macam *matriks*, *grafik*, *networks*, dan *charts*. Dengan demikian, peneliti dapat menguasai data dan tidak tenggelam dalam tumpukan detail.

Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion Drawing or verification*). Menurut Miles dan Huberman kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel (Sugiyono, 2013:99)

3.2.4.1 Uji Keabsahan Data

Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi beberapa pengujian. Peneliti menggunakan *uji credibility* (validitas interbal) atau uji kepercayaan terhadap hasil penelitian. Uji keabsahan data ini diperlukan untuk menentukan valid atau tidaknya suatu temuan atau data yang dilaporkan peneliti dengan apa yang terjadi sesungguhnya di lapangan.

Cara pengujian kredibilitas data atau kepercayaan terhadap hasil penelitian menurut Sugiyono dilakukan dengan perpanjangan pengamatan, peningkatan ketekunan dalam penelitian, triangulasi, diskusi dengan teman sejawat, analisis kasus negatif, dan membercheck. (Sugiyono dalam Deni, 2010:121)

1. Perpanjangan pengamatan, berarti peneliti kembali ke lapangan, melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data yang pernah ditemui maupun yang baru.

2. Analisis kasus negatif, peneliti mencari data yang berbeda atau bahkan bertentangan dengan data yang ditemukan. Bila tidak ada lagi data yang berbeda atau bertentangan dengan temuan, berarti data yang ditemukan sudah dapat dipercaya.(Sugiyono, 2010:128)
3. *Member check*, proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuan *member check* adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Sehingga informasi yang diperoleh dan akan digunakan dalam penulisan laporan sesuai dengan apa yang dimaksud sumber data atau informan.(Sugiyono, 2010:129)

3.2.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini memiliki lokasi yang menjadi tempat penelitian bagi peneliti serta waktu berlangsungnya penelitian ini, adapun lokasi dan waktunya sebagai berikut:

3.2.5.1 Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti memilih tempat penelitian di daerah Kota Bandung.

3.2.5.2 Waktu Penelitian

Peneliti melakukan penelitiannya yang dilaksanakan selama 6 bulan mulai dari bulan Februari 2014 sampai Juli 2014.

Tabel 3.2

Tabel Penelitian

No.	Kegiatan	Februari				Maret				April				Mei				Juni				Juli				Agustus			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	**Persiapan**																												
	Pengajuan judul Penelitian																												
	Acc Judul																												
	Persetujuan Pembimbing																												
2	**Pelaksanaan**																												
	BAB I dan bimbingan																												
	Acc Bab I																												
	BAB II dan bimbingan																												
	Acc Bab II																												
	BAB III dan bimbingan																												
	Acc Bab III																												
	Seminar UP																												
3	**Revisi UP**																												
	Wawancara penelitian																												
	Wawancara untuk kelengkapan data																												
4	**Penyelesaian Laporan**																												
	BAB IV dan bimbingan																												
	Acc Bab IV																												
	BAB V dan bimbingan																												
	Acc Bab V																												
5	**Kelengkapan keseluruhan draft**																												
6	**Pendaftaran dan Pelaksanaan siding skripsi**																												

Sumber : Peneliti, 2014