



	PERPUSTAKAAN MAN MUARADUA		
NO	01		
TGL			
KELAS			
ASAL	PR	RT	HD

Lintas **OLAHRAGA SEPEDA**

Triyani



Lintas Olahraga Sepeda, disusun oleh Triyani.; Jakarta;
Penerbit Nobel Edumedia 2010. 1 Jil.; 14,8 x 21 cm.
ISBN 978-602-8691-88-8

Lintas Olahraga Sepeda

Penulis : Triyani

Setting/Layout : Aan

Desain Cover : Aan

Diterbitkan oleh : Penerbit Nobel Edumedia

Jl. Rawagelam III/4

Kawasan Industri Pulogadung

Jakarta Timur 13930

www.percagroup.com

Cetakan Pertama : 2010

Dicetak oleh : PT Perca

Hak Cipta © dilindungi oleh Undang-Undang. Dilarang mengutip dan memperbanyak tanpa izin tertulis dari penerbit Nobel Edumedia sebagian atau seluruhnya dalam bentuk apapun, baik cetak, fotoprint, mikrofilm, dan sebagainya.

Kata Pengantar

Sepeda merupakan sarana olahraga yang murah dan sangat bermanfaat bagi kesehatan kita. Bersepeda merupakan olahraga yang sangat menyenangkan. Sepeda tidak mengeluarkan asap seperti halnya kendaraan bermotor. Dengan demikian polusi udara dapat dihindari.

Sebagian masyarakat, mungkin beranggapan bahwa olahraga bersepeda mudah dilakukan. Namun kenyataannya bersepeda termasuk olahraga yang membutuhkan keterampilan, terutama untuk mengatur keseimbangan. Olahraga sepeda akan menjadikan tubuh kita menjadi lebih bugar. Olahraga bersepeda juga dapat menyenangkan hati, menekan depresi, dan menumbuhkan rasa percaya diri serta sportivitas.

Buku ini disusun bagi Anda yang tertarik dengan dunia sepeda. Semoga dengan membaca buku ini, Anda dapat mengetahui lebih banyak hal yang berkaitan dengan sepeda. Penulis berharap, buku ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Penulis menyadari bahwa penulisan buku ini masih banyak kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik dari pembaca sangat kami harapkan demi perbaikan buku ini.

Jakarta, 20 Maret 2010

Penulis

Pendahuluan

Sepeda merupakan alat transportasi yang sederhana. Saat ini sepeda bukan sekadar alat transportasi, tetapi juga sarana olahraga yang tergolong murah. Sepintas, bersepeda mungkin dipandang sebagai olahraga yang mudah dilakukan. Kenyataannya bersepeda termasuk olahraga yang membutuhkan keterampilan. Keterampilan utama yang dibutuhkan adalah keseimbangan. Organ yang akan terpengaruh ketika bersepeda antara lain jantung dan paru-paru. Sedangkan otot yang dilatih dengan bersepeda adalah otot tungkai, lengan, perut, dan punggung. Cukup untuk membuat tubuh kita bergerak.

Manfaat bersepeda bukan hanya dari segi fisik, namun juga mental. Secara mental, bersepeda dapat menyenangkan hati, menekan depresi, dan menumbuhkan rasa percaya diri serta sportivitas.

Pada dasarnya bersepeda tidak butuh teknik rumit. Dalam kaitannya dengan olahraga, bersepeda dapat dikelompokkan menjadi 2, yaitu on road dan off road. Jika Anda sering melihat sekelompok pesepeda di jalan raya, itu termasuk sepeda on road atau roadbike. Medan/

trek yang ditempuh biasanya jalan-jalan dalam kota. Sedangkan orang yang bersepeda di jalan yang terjal melalui tanjakan, turunan, belokan, dan sebagainya, itu dinamakan sepeda off road. Biasanya dilakukan di daerah perbukitan, hutan, dan sebagainya.

Daftar Isi

Kata Pengantar	iii
Pendahuluan	v
Daftar Isi	vii

Bab I

Sejarah Perkembangan Sepeda	1
--	----------

Bab II

Sejarah Balap Sepeda	11
A. Sejarah Balap Sepeda di Olimpiade	11
B. Sejarah Balap Sepeda di Indonesia	18
C. Lahimya ISSI (Ikatan Sport Sepeda Indonesia)	20

Bab III

Manfaat Sepeda	27
-----------------------------	-----------

Bab IV

Jenis-Jenis Sepeda	33
A. Sepeda Gunung (Mountain Bike)	33
B. Sepeda Jalan Raya (Road Bike)	39
C. Sepeda BMX (Bicycle Motocross)	42
D. Sepeda Mini	43

E. Sepeda Angkut	44
F. Sepeda Lipat	44
G. Sepeda Tandem	44

Bab V

Perlengkapan Bersepeda.....	47
A. Sarung Tangan	48
B. Sepatu	49
C. Kacamata	51
D. Pakaian.....	52
E. Helm	54
F. Kaos Kaki	56

Bab VI

Tata Cara Bersepeda	57
A. Penyesuaian Suspensi	59
B. Teknik Shifting	60
C. Ketinggian Seatpost dan Sadel	61
D. Posisi Rider	62

Bab VII

Perawatan Sepeda Balap.....	65
------------------------------------	-----------

Bab VIII

Kejuaraan Balap Sepeda Paling Akbar.....	73
---	-----------

Bab IX

Profil Atlet Balap Sepeda Indonesia	77
A. Puspita Mustika Adya	77
B. Tonton Susanto.....	80
C. Sama'i.....	84
D. Matnur	88
E. Kaswanto	90
F. Fatahillah Abdullah	92
G. Edi Purnomo.....	93
H. Uyun Muzizah.....	94
Daftar Pustaka	96
Glosarium	98
Indeks	103
Lampiran.....	106

Bab I

SEJARAH PERKEMBANGAN SEPEDA

Sejarah sepeda bermula di Eropa. Sebuah sepeda pertama berhasil dibangun di Inggris sekitar tahun 1790. Cikal bakal sepeda ini diberi nama *Hobby Horses* dan *Celeriferes*.



Hobby Horse
Sumber: www.rover-v8.nl

Keduanya jenis sepeda tersebut belum tidak memiliki batang kemudi dan sistem pedal seperti halnya sepeda yang ada sekarang. Sepeda pada masa itu hanya terdiri atas dua roda yang terhubung dengan sebuah rangka kayu. Meskipun demikian, keberadaan sepeda tersebut cukup memudahkan orang-orang untuk berjalan pada masa itu.

Dalam sejarah perkembangan sepeda selanjutnya, tahun 1818, seorang Jerman yang bernama **Baron Karls Drais von Sauerbronn** berhasil menciptakan sepeda dengan model yang berbeda.



Draisienne
Sumber: 4.bp.blogspot.com

Von Sauerbronn adalah seorang mahasiswa matematik dan mekanik di Heidelberg, Jerman. Ia berhasil melakukan terobosan penting, yang ternyata merupakan peletak dasar perkembangan sepeda selanjutnya. Von Sauerbronn memodifikasi Hobby Horse dengan menambahkan kemudi pada bagian roda depan. Dengan memanfaatkan tenaga gerak kedua kaki, Von Sauerbronn mampu meluncur lebih cepat saat berkeliling kebun. Namun nampaknya

model yang dikembangkan memiliki dua karakter, antara sepeda dan kereta kuda. Karena itulah masyarakat menjuluki sepeda buatan Baron sebagai *dandy horse*. Sedangkan ia sendiri menamakannya *draisienne*.

Pada tahun 1839, **Kirkpatrick MacMillan** yang merupakan seorang pandai besi kelahiran Skotlandia, memodifikasi Draisienne dengan menambahkan batang penggerak yang menghubungkan antara roda depan dengan roda belakang. Cara menggunakannya yaitu dengan mengayuh pedal yang ada.



Sepeda buatan Kirkpatrick MacMillan
Sumber: www.hnankman.nl

Tahun 1855, Ensiklopedia Britannica.com mencatat upaya penyempurnaan penemu Prancis **Ernest**

Michaux, dengan membuat pemberat engkol hingga laju sepeda lebih stabil.



Sepeda buatan Ernest Michaux
Sumber: www.monsterup.com

Dalam perkembangan selanjutnya, tahun 1865, seorang Prancis lainnya yang bernama **Pierre Lallement**, berhasil memperkuat roda dengan menambahkan lingkaran besi di sekelilingnya, yang sekarang lebih dikenal dengan *velg*. Ia juga memperkenalkan sepeda dengan roda depan yang lebih besar daripada roda belakang.



Sepeda buatan Pierre Lallement
Sumber: tonalsoft.com

Kemajuan paling signifikan terjadi saat teknologi pembuatan baja berlubang ditemukan, menyusul kian bagusnya teknik penyambungan besi, serta penemuan karet sebagai bahan baku ban. Namun, faktor keamanan (*safety*) dan kenyamanan tetap menjadi kendala, sebab teknologi suspensi (per dan sebagainya) belum ditemukan. Goyangan dan guncangan sering membuat penunggangnya sakit pinggang. Karena itulah masyarakat menjuluki sepeda Lallement sebagai *boneshaker* (penggoyang tulang).

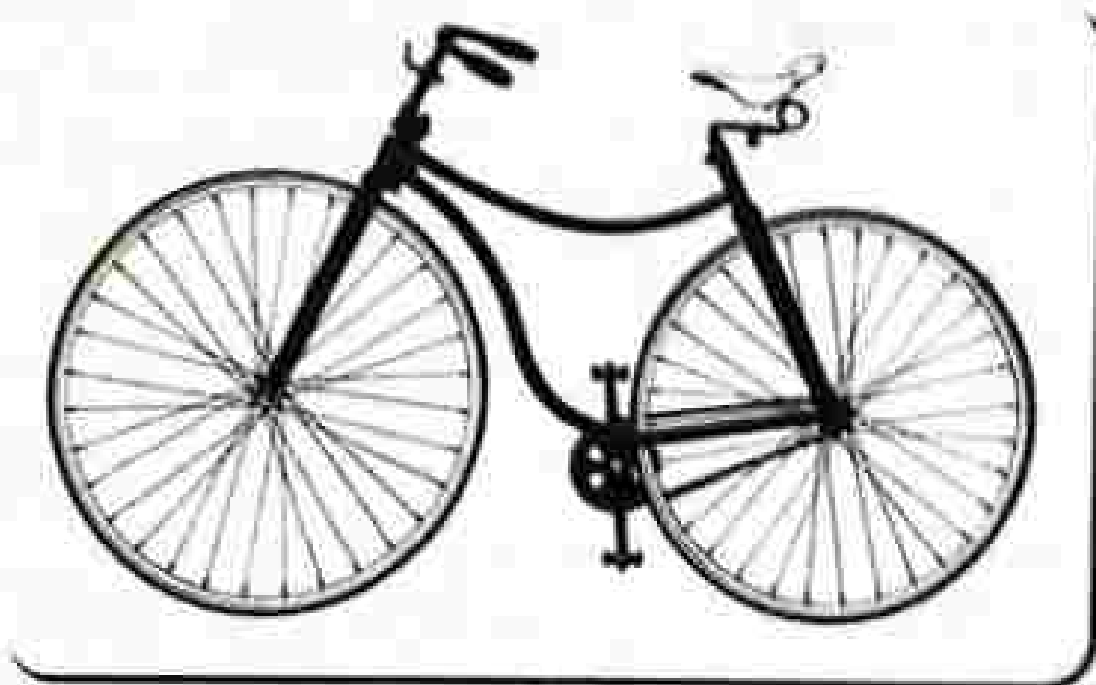
Tahun 1870, **James Starley** mulai menciptakan sepeda di Inggris. Ia membuat sepeda yang roda depannya sangat besar (*high wheel bicycle*), sementara roda belakangnya sangat kecil. Di seluruh Eropa, sepeda jenis ini sangat populer. Starley berhasil membuat terobosan dengan menciptakan roda berjari-jari dan metode cross-tangent. Sampai sekarang, kedua teknologi itu masih terus digunakan. Hasilnya, sepeda terasa lebih ringan untuk dikayuh.



Sepeda buatan James Starley
Sumber: www.eva.hi-ho.ne.jp

Meskipun demikian, sepeda jenis ini ternyata memiliki banyak kekurangan. Bagi orang-orang dengan tubuh mungil dan wanita, mereka tentu akan kesulitan untuk mengendarainya. Sebab, posisi pedal dan jok

cukup tinggi. Hingga akhirnya, **John Kemp Starley** yang tak lain adalah keponakan James Starley, berhasil menemukan solusinya. Tahun 1886, ia telah menciptakan sepeda yang lebih aman untuk dikendarai siapa saja. Pada sepeda ini terdapat rantai yang berfungsi untuk menggerakkan roda belakang. Selain itu, kedua rodanya memiliki ukuran yang sama.



Sepeda buatan John Kemp Starley
Sumber: patentpending.blogspot.com

Tahun 1888, penemuan tak kalah penting dilakukan oleh **John Boyd Dunlop**. Ia berhasil menemukan teknologi ban sepeda yang bisa diisi dengan angin (*pneumatic tire*).



John Boyd Dunlop berhasil menemukan
ban sepeda yang diisi angin
Sumber: 260.photobucket.com

Penemuan lainnya, seperti rem, perbandingan gigi yang bisa diganti-ganti, rantai, setang yang bisa digerakkan, dan yang lainnya, menambah nilai daya tarik dari sepeda itu sendiri. Dari sinilah, sepeda mulai berkembang pesat. Berbagai macam bentuk sepeda berhasil diciptakan. Berjuta-juta orang mulai menjadikan sepeda sebagai alat transportasi, dengan Amerika dan Eropa sebagai perintisnya.

Lambat laun, peran sepeda mulai tersingkir oleh kemajuan teknologi berupa kendaraan bermesin seperti mobil dan sepeda motor. Namun sepeda tetap punya pemerhati. Sebagian orang mulai tertarik untuk menjadikan sepeda sebagai koleksi barang antik.

Sepeda antik yang mereka koleksi adalah keluaran pabrikan Eropa antara tahun 1940 sampai 1950-an. Di Indonesia sendiri, sepeda antik itu dikenal antara lain dengan sebutan sepeda ontel, jengki, kumbang, dan sundung.

Ontel artinya diontel atau dikayuh. Dengan demikian, sepeda ontel maksudnya sepeda yang cara menjalankannya dengan diontel/dikayuh.

Jengki berasal dari kata "jingke", yang dalam bahasa Betawi berarti berjinjit. Artinya, karena sepedanya cukup tinggi, sampai-sampai kita harus berjingke untuk menaikinya.

Sepeda kumbang, yaitu sepeda yang sering digunakan untuk mengangkut barang.



Sepeda ontel
Sumber: [imgengoogle.com](https://www.google.com)



Sepeda jengki
Sumber: onthehelpofpotorono.files.wordpress.com



Sepeda kumbang
Sumber: Irinestephanie.files.
wordpress.com

Perkembangan sepeda di Indonesia banyak dipengaruhi oleh kaum penjajah, terutama Belanda. Mereka memboyong sepeda buatan negerinya untuk menikmati segarnya alam Indonesia. Kebiasaan itu pun menular pada kaum bangsawan di Indonesia. Dari sinilah, sepeda menjadi alat transportasi darat yang bergengsi.

Bab II

SEJARAH BALAP SEPEDA



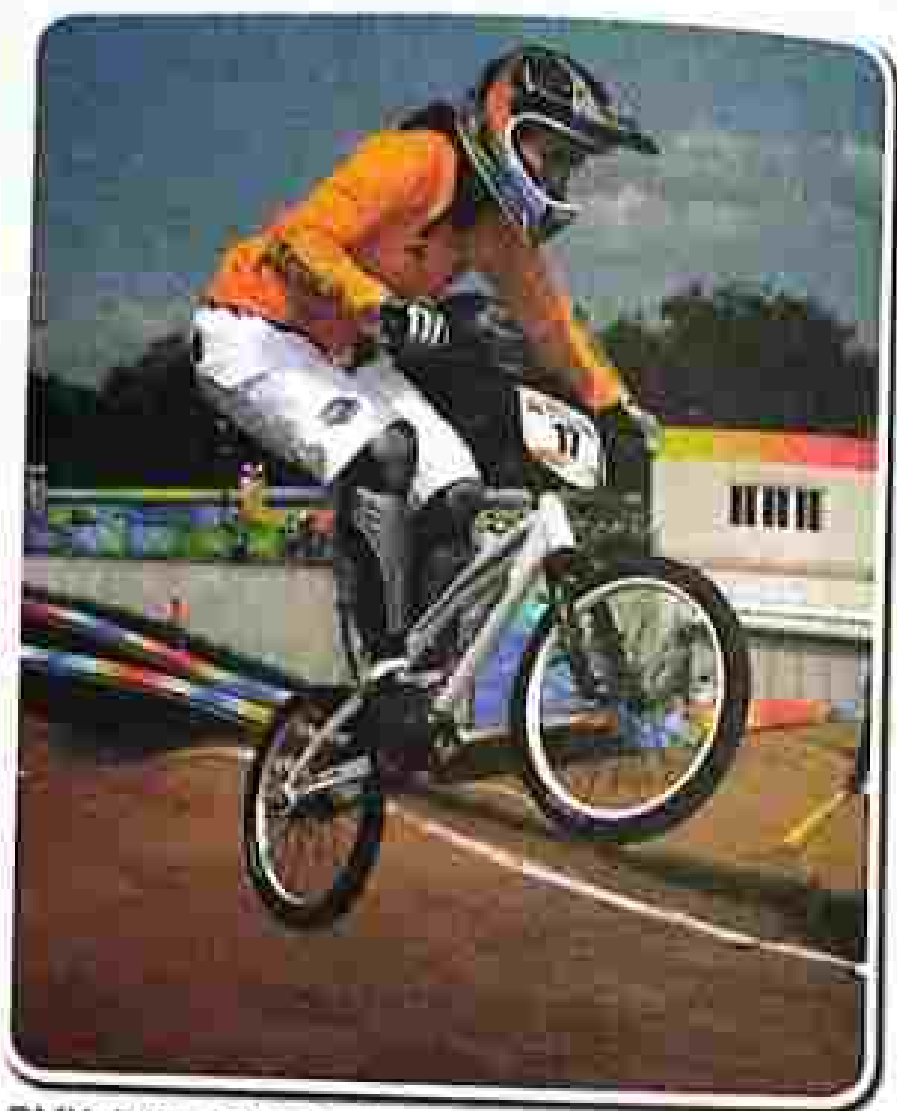
Sumber: dokumen pribadi

A. Sejarah Balap Sepeda di Olimpiade

Lomba balap sepeda telah diadakan sejak lama, akan tetapi penciptaan sepeda-sepeda baru menjadi pemicu adanya lomba balap sepeda dalam dunia olahraga.

Cabang olahraga sepeda dalam ajang Olimpiade terdiri atas empat kelas, yaitu *BMX*, *Road* (Jalan), *Track Cycling*, dan *Mountain Bike* (sepeda gunung).

1. Sepeda BMX



BMX dalam Olimpiade
Sumber: www.bmx-photos.com

Pada akhir tahun 60-an, *Bicycle Motocross* (BMX) mulai dikenal di California bersamaan dengan saat olahraga Motocross mulai populer di Amerika. Anak-anak dan remaja yang mempunyai semangat tetapi tidak mempunyai sarana untuk berpartisipasi dalam ajang motocross, akhirnya mengadakan perlombaan balap sepeda untuk kalangan mereka dengan

merancang lintasan serta sepeda mereka sendiri. Mereka bahkan melengkapi diri dengan kostum dan alat-alat pelindung seperti yang digunakan oleh para pembalap motocross. Dapat terlihat dengan jelas alasannya, kenapa olahraga ini menjadi populer dengan cepat, khususnya di California.

Pada awal tahun 70-an, sebuah perkumpulan BMX pun didirikan di Amerika. Inilah awal mula lahirnya balap BMX. Seiring dengan berjalannya waktu, olahraga ini pun akhirnya menyebar ke segala penjuru dunia, khususnya di Eropa pada tahun 1978.

Pada bulan April 1981, didirikan Federasi Internasional BMX. Kejuaraan pertama dilaksanakan pada tahun 1982. BMX dengan cepat berkembang sebagai olahraga yang unik. Setelah beberapa tahun, peraturan-peraturan yang ada cenderung memiliki kesamaan dengan olahraga bersepeda, bukan dengan motocross.

Sejak Januari 1993, BMX sepenuhnya bergabung dengan *International Cycling Union* (UCI). Pada 29 Juni 2003, *International Olympic Committee* (IOC) memutuskan untuk mengikutsertakan BMX pada Olimpiade Beijing 2008 di Cina.

2. Road Race



Road race dalam olimpiade
Sumber: www.cyclingweekly.co.uk

Tahun 1880-an, sepeda kembali mengalami perkembangan dengan ditemukannya sistem rantai dan gerigi sehingga bentuk sepeda semakin ramping seperti halnya bentuk sepeda zaman sekarang. Pada saat itu, atlet dan perancang sepeda berlomba-lomba untuk membuat sepeda yang bisa berjalan lebih cepat lagi.

Pada Olimpiade pertama tahun 1896, untuk kelas *Road Race* diadakan di jalur maraton. Para pengendara (*rider*) harus menyelesaikan dua lap dengan total 87 kilometer. Sekitar tahun 1984, para

wanita baru diperbolehkan untuk ikut berpartisipasi. Kelas Time Trial diperkenalkan di Olimpiade Atlanta '96, dua belas tahun kemudian.

3. Track Cycling



Track Cycling dalam olimpiade
Sumber: www4.pictures.glzimblo.com

Bagi orang awam, balap sepeda (*road race*) dan bersepeda gunung lebih dikategorikan pada olahraga sepeda sedangkan *track cycling* tidak. Dalam *track cycling*, rider hanya mengelilingi jalur dengan kemiringan hingga 42 derajat, yang dikenal sebagai *Velodrome*.

Helm, pakaian, dan sepeda yang digunakan sangat berbeda dengan sepeda yang digunakan untuk balap pada umumnya. Lebih menyerupai kostum dari film luar angkasa, penciptaan sepeda-sepeda aerodinamis pun dimulai.

Sepeda-sepeda tersebut menawarkan kecepatan yang luar biasa. Walaupun begitu, sepeda tersebut tidak dapat melakukan manuver tertentu sehingga akan menjadi sedikit kaku dalam balap sepeda dengan jumlah peserta yang lebih banyak atau ramai.

Olimpiade tahun 1984 di Los Angeles, teknologi pada cabang ini mulai diperkenalkan seperti spokeless dan piringan roda carbon-fibre. Revolusi lain terjadi pada Olimpiade 1992, Barcelona, di mana **Chris Boardman** dari Inggris memenangkan medali emas pertama Inggris untuk cabang olahraga sepeda sejak tahun 1920.

Ia memecahkan rekor dunia dengan menggunakan sepeda yang sepenuhnya terbuat dari *carbon – fibre* serta *aerodynamic cross – sections* yang beratnya tidak lebih dari sembilan kilo.

Track Cycling kembali berkembang, Time Trial untuk Putri berjarak 500 meter dan untuk Putra terdapat

kelas baru yaitu Keirin, Madison, dan Olympic Sprint Race.

4. Mountain Bike



Mountain Bike dalam Olimpiade
Sumber: www.olympics.org.uk

Mountain Bike (MTB) masuk program Olimpiade pertama kali pada ajang Olimpiade Atlanta, 1996. Pada saat itu, olahraganya sendiri telah berumur 40 tahun lebih.

Di mulai pada tahun 1953, ketika seorang mahasiswa mengubah sepedanya dan mencoba mengendarainya di sebuah bukit. Kompetisi pertama diadakan di luar San Fransisco.

Diakuinya *Mountain Bike* sebagai salah satu cabang olahraga sepeda karena usaha dari *Velo Club Mount Tamalpais*. Mereka menciptakan lomba Repack Downhill yang diadakan secara rutin antara tahun 1976 dan 1979 dari jembatan Golden Gate hingga San Fransisco. Kompetisi tersebut pun menarik banyak rider dari segala penjuru bahkan media massa.

Oleh anak – anak muda, olahraga ini dianggap sebagai olahraga yang keren dan extreem. Pada tahun 1990, olahraga tersebut menjadi olahraga profesional lengkap dengan Kejuaraan Dunianya.

B. Sejarah Balap Sepeda di Indonesia

Balap Sepeda dikenal di Indonesia sudah cukup lama. Jauh sebelum Perang Dunia II telah ada beberapa pembalap sepeda yang diblayai oleh perusahaan, seperti Tropical, Triumph, Hima, Mansonia, dan sebagainya.

Waktu itu masih zaman penjajahan Belanda, dan memang perkembangan olahraga Balap Sepeda cukup menguntungkan. Saat itu pusat kegiatan Balap Sepeda berada di Semarang. Di sana sebuah

velodrome telah didirikan oleh arsitek **Ooiman** dan **Van Leuwen**. *Velodrome* merupakan suatu bangunan berupa lintasan yang digunakan dalam kegiatan balap sepeda.



Velodrome

Sumber: www.watchthisspace.ca

Kegiatan balap sepeda sempat terhenti pada zaman pendudukan Jepang. Setelah kemerdekaan, balap sepeda kembali dipopulerkan dan nampak semakin berkembang. Buktinya, balap sepeda dimasukkan sebagai cabang olahraga yang diperlombakan dalam PON II/1951 yang berlangsung di Jakarta.

- C. Lahirnya ISSI (Ikatan Sport Sepeda Indonesia)
1. Sejarah Berdirinya ISSI (Ikatan Sport Sepeda Indonesia)



Anggota ISSI

Sumber: touredsingkarak2009.files.wordpress.com

Ikatan Sport Sepeda Indonesia (ISSI) baru didirikan tepat pada hari peringatan Kebangkitan Nasional pada tanggal 20 Mei 1956 di kota Semarang. Sebelumnya, tahun 1951, beberapa daerah seperti Jogjakarta, Solo, Surabaya, Semarang, Jakarta, Medan, Manado dan Bandung, sudah memiliki perkumpulan-perkumpulan balap sepeda. Dari sini lahiriah berbagai perkumpulan balap sepeda seperti berikut:

- PSBS: Perkumpulan Sepeda Balap Surabaya
- IPSS: Ikatan Pembalap Sepeda Solo
- ISSS: Ikatan Sport Sepeda Semarang
- ISSJ: Ikatan Sport Sepeda Jogjakarta
- PBSO: Persatuan Balap Sepeda Djakarta
- Super Jet: Perkumpulan Balap Sepeda dari Bandung
- PSBM: Perkumpulan Sepeda Balap Manado
- PBMS: Perkumpulan Balap Sepeda Medan dan Sekitarnya

Jawa Tengah sejak awal memang menjadi pusat kegiatan olahraga balap sepeda di tanah air, khususnya kota Semarang sebagai sumber inspirasi lahirnya ISSI. Hal ini didasari keinginan untuk mempersatukan perkumpulan-perkumpulan yang ada di seluruh Indonesia agar pembinaan balap sepeda secara nasional lebih mudah untuk dilakukan. Gerakan ini diawali dengan lahirnya ROSBADT (Rombongan Sepeda Balap Djawa Tengah). Impian dan harapan mereka terwujud, ketika Panitia Penyelenggara Kongres dan Kejuaraan Nasional yang pertama terbentuk di kota Semarang menjelang Mei 1956. Kegiatan ini mendapat dukungan dari

pejabat sipil maupun militer, yang sanggup berperan serta dalam Kongres maupun Kejurnas ISSI.

Pada tanggal 20 Mei 1956, diadakan sidang yang dihadiri oleh organisasi-organisasi balap sepeda dari Surabaya, Solo, Semarang, Jakarta, Bandung, Manado, dan Medan selama empat hari penuh. Dalam sidang tersebut ditetapkan bahwa Ikatan Sport Sepeda Indonesia (ISSI) merupakan organisasi pusat dari seluruh perkumpulan balap sepeda di Indonesia yang berasaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 serta Amaturisme.

Ketua Umum PB ISSI mulai dari awal berdirinya hingga sekarang adalah sebagai berikut:

- Periode I -V (1956 -1969): Letkol S Soeroso
- Periode VI (1969 – 1971): Komodor (L) R. Soehardjo
- Periode VII – IX (1971 - 1982): Brig Jend (Purn) Drs. Gatot Suwagio
- Periode X - XIV (1983 - 2007): Harry Sapto
- Periode XV (2008 – 2012): Phanny Tanjung

2. Bendera dan Lambang ISSI

Bendera ISSI berwarna kuning emas dengan perbandingan 2 : 3. Di bagian tengah bendera terdapat lambang ISSI yang berbentuk oval. Di dalamnya gambar atlet balap sepeda yang dilingkari oleh 17 buah bunga padi berwarna kuning emas di sebelah kiri dan 8 buah bunga kapas berwarna putih di sebelah kanan. Sebanyak empat (4) tangkai bunga padi dan lima (5) tangkai bunga kapas diikat dengan pita merah.



Lambang ISSI
Sumber: www.tourdesingkarak.com

Pergerakan olahraga balap sepeda di Indonesia harus dilandasi dengan perjuangan bangsa Indonesia dalam mencapai cita-cita kemerdekaannya yang

diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945. Hal ini tercermin pada lambang ISSI, yaitu jumlah bunga padi dan bunga kapas serta tangkainya, sehingga kalau digabungkan menjadi 17- 8- 45.

Balap sepeda di Indonesia dijadikan sebagai alat pemersatu bangsa Indonesia. Hal ini tercermin pada pita merah yang mengikat tangkai bunga padi pada bunga kapas. Puncak dari lambang bintang segi lima melambangkan tujuan ISSI dalam membangun manusia Indonesia yang berjiwa Pancasila. Warna kuning emas pada bendera ISSI dan gambar atlet balap sepeda melambangkan ISSI sebagai sarana untuk membina para pemuda sehingga memiliki fisik dan mental yang kuat dalam menjalin persahabatan antarbangsa untuk menggalang perdamaian dunia yang kekal dan abadi.

Berikut adalah susunan personalia pengurus besar ISSI periode 2008-2012.

**SUSUNAN PERSONALIA PENGURUS BESAR IKATAN SPORT
SEPEDA INDONESIA (PB ISSI)
PERIODE 2008-2012**

Dewan Pembina

Ketua	Harry Sapto
Anggota	1. Ismet D. Tahir
	2. Engkos Sadrah
Ketua Umum	Phanny Tanjung
Wakil Ketua Umum	Soflan Ruzlan
Sekretaris Jenderal	Rizam F. Tajudin, SH.
Wakil Sekretaris Jenderal	Zuchry Husein
Bendahara	Danni Wizaran, SH.
Wakil Bendahara	Edi Hasyim

Bidang Pembinaan Prestasi

Ketua	Wahyudi Hidayat
Wakil Ketua	Josef Lomena

Bidang Litbang

Ketua	dr. Arie Soetopo
-------	------------------

Bidang Hubungan Luar Negeri

Ketua	Dra. Eva Catharina
-------	--------------------

Bidang Organisasi & Daerah

Ketua	Drs. Baharuddin Makkasau
Wakil Ketua	M. Hengky Silantang

Bidang Dana

Ketua	Widiasana Ginting
Wakil Ketua	Muhammad Benny Subagia

Bidang Umum	
Ketua	Ir. Sotoy Santomo
Wakil Ketua	Darnis Djali
Ketua Badan Audit Internal	Drs. Sumardi
Komisi Road Race dan Track	1. Endang Subagio 2. Rudy Dwi Januar Satrio
Komisi MTB dan BMX	1. Robby Kanya 2. Tiro Latuheru
Komisi Hukum dan Disiplin	1. Drs. H. Subandi, Bsc. 2. Pardang Respati Aji, SH, M
Komisi Perwasitan	1. H. Erwin Acmar 2. Andrief Cahya Putra
Komisi Humas	1. Asep Sulaeman 2. Bonny Soekardi Van Der Ho
Komisi Perlombaan	1. Agus Guswarta 2. Thomas Bin Toto Syais
Komisi Kesehatan Olahraga	dr. Jurnedi, SpKO.
Komisi Psikologi Olahraga	Laksmian Saraswati, S.Psi., M.Psi., T.

Bab III

MANFAAT SEPEDA



Kegiatan bersepeda
Sumber: www.visitidaho.org

Seperti dijelaskan di depan, olahraga sepeda telah menjadi salah satu cabang olahraga yang terus dipertandingkan hingga ke tingkat dunia. Mungkin secara sepintas, bersepeda dipandang sebagai olahraga yang mudah dilakukan. Namun

kenyataannya, bersepeda termasuk olahraga yang membutuhkan keterampilan. Keterampilan utama yang dibutuhkan dalam latihan fisik ini adalah keseimbangan. Organ tubuh yang akan terpengaruh ketika bersepeda antara lain jantung dan paru-paru. Adapun otot yang dilatih saat bersepeda adalah otot tungkai, lengan, perut, dan punggung. Dengan demikian, olahraga ini cukup membuat tubuh bergerak.

Olahraga sepeda banyak memberikan manfaat, baik dari segi fisik ataupun mental. Salah satu organisasi PBB yang bergerak di bidang kesehatan, yaitu WHO (*World Health Organization*) menyatakan, bersepeda merupakan aktivitas fisik yang murah dan cocok untuk menjaga kesehatan. Bahkan, studi di Denmark mengungkapkan, bersepeda bisa menurunkan angka kematian hingga 40%. Jadi tidak mengherankan jika bersepeda kemudian menjadi salah satu olahraga favorit.

Bersepeda bersama anggota komunitas memiliki manfaat tersendiri. Selain bisa mengakrabkan, juga dapat menjaga kekompakan antar-anggota. Selain itu, menghabiskan waktu luang dengan

bersepeda bersama dapat menumbuhkan rasa saling memperhatikan dan melindungi.



Bersepeda dengan komunitas
Sumber: www.wwartakota.co.id

Para peneliti menyatakan bahwa aktivitas olahraga yang terbaik adalah gabungan dari olahraga beban seperti fitness dan olahraga gerak seperti bersepeda. Keseimbangan kuantitas dan kualitas dalam melakukan olahraga beban dan olahraga gerak mampu membakar lemak.

Ditinjau dari segi fisik, bersepeda dapat menurunkan risiko terhadap penyakit jantung, tekanan darah tinggi, diabetes, rapuh tulang, lemah dan kaku

otot, serta obesitas. Bila dilakukan secara teratur, bersepeda akan memperlancar peredaran darah dan membakar lemak. Penelitian menunjukkan bahwa satu jam bersepeda dengan kecepatan 21 km/jam dapat membakar lemak sebanyak 612 kalori.

Bersepeda dapat meningkatkan stamina tubuh. Kaki kita akan menjadi kuat karena otot-otot kaki terus bergerak. Kaki yang kuat akan memudahkan kita untuk bergerak. Selain itu, kalau kita lihat kondisi saat ini, tingkat polusi udara sangatlah tinggi. Sepeda merupakan kendaraan yang ramah lingkungan. Sepeda tidak menghasilkan asap sehingga timbulnya polusi udara dapat dihindari. Dengan demikian, kita dapat bernapas dengan lega.

Secara mental, bersepeda dapat menyenangkan hati, menekan depresi, menumbuhkan rasa percaya diri, serta menanamkan jiwa sportif. Bahkan bagi para wanita, bersepeda dapat mengurangi keluhan-keluhan pada masa menjelang menstruasi.

Bersepeda sangat bermanfaat bagi kesehatan dan dapat menjaga kebugaran tubuh kita. Berikut adalah beberapa manfaat bersepeda bagi kesehatan:

1. Mengurangi Gangguan pada Hati dan Jantung

Bersepeda tiap hari akan melatih napas kita sehingga kita dapat bernapas lebih panjang dibandingkan dengan orang yang tidak bersepeda. Bersepeda lebih mengasyikkan dan efektif dibandingkan dengan senam aerobik.

Bersepeda secara teratur dapat mengurangi risiko serangan jantung, tekanan darah tinggi, dan diabetes. Itulah salah satu alasan, mengapa bersepeda dijadikan sebagai sarana untuk hidup sehat.

2. Menurunkan Berat Badan

Bagi Anda yang ingin mengurangi berat badan, bersepeda dapat dijadikan sebagai alternatif. Bersepeda berarti juga membakar energi yang dihasilkan dari makanan yang kita konsumsi seperti cokelat dan sedikit minuman beralkohol (sekitar 300 kalori).

Kita dapat mengurangi berat badan kita sekitar 11 pounds dalam satu tahun, hanya dengan bersepeda selama 15 menit dan dilakukan 5 - 6 kali dalam seminggu.

3. Menghilangkan Depresi atau Stres

Bersepeda dapat memberikan pengaruh yang baik pada perasaan dan suasana hati kita. Bersepeda dapat mengurangi depresi dan stres, meningkatkan mood, dan memotivasi diri kita. Kita dapat menikmati pemandangan alam yang indah dan udara yang segar ketika bersepeda.

4. Sedikit Terkena Polusi Udara

Hasil penelitian menyebutkan bahwa orang yang bersepeda terkena polusi udara lebih sedikit daripada orang yang naik kendaraan bermotor. Hal ini dimungkinkan karena orang yang bersepeda bernapas lebih teratur dan menghirup oksigen lebih banyak.

Bab IV

JENIS-JENIS SEPEDA

Dewasa ini perkembangan sepeda begitu pesat, beragam sepeda dengan nama dan model telah diciptakan. Jenis-jenis sepeda sangat banyak. Secara umum, sepeda dikelompokkan ke dalam beberapa jenis berikut:

A. Sepeda Gunung (Mountain Bike)
Mountain Bike (MTB) atau sepeda gunung digunakan untuk lintasan off-road dengan rangka yang kuat, memiliki suspensi, dan kombinasi kecepatan sampai 27.

Berdasarkan fungsinya, sepeda gunung pun dapat dikelompokkan ke dalam enam jenis berikut:

1. *Competitive XC (Cross Country)*

Untuk jenis MTB, sepeda ini tergolong ringan. Sepeda ini dirancang untuk medan ringan hingga sedang. Didesain sedemikian rupa agar efisien dan optimal pada saat mengayuh dan menanjak di jalan aspal hingga jalan tanah pedesaan, baik

yang berupa tanjakan, turunan, maupun kubangan lumpur. Namun, sepeda ini tidak dirancang untuk melewati turunan yang sulit. Sepeda jenis ini biasanya terbuat dari logam yang ringan.



Sumber: www.pearcecycles.co.uk

2. *XC Trail*

Sepeda ini dirancang untuk medan yang cukup ekstrim, seperti turunan yang agak tajam dan banyak tikungan. Suspensi depan dan belakang biasanya lebih empuk dibandingkan dengan Competitive XC.



Sumber: www.jacksbikes.com

3. Enduro/All Mountain (AM)



Sumber: www.sportgsaradvice.com

Sekilas, jenis AM ini tampak lebih tangguh dibanding dengan XC. Sepeda ini dirancang untuk medan berat (ekstrim) seperti naik turun bukit, masuk hutan, melintasi medan berbatu, dan menjelajah medan offroad jarak jauh. Keunggulan AM ada pada ketahanan dan kenyamanannya untuk dikendarai. Hampir semua sepeda AM bertipe *full-suspension*.

Sepeda ini memiliki karakteristik yang hampir sama dengan jenis XC. Perbedaan utamanya terletak pada bobot. Sepeda AM lebih berat dibandingkan dengan XC. Bobot yang lebih berat ini dimaksudkan untuk mengantisipasi medan yang lebih ekstrim. Selain itu, ukuran rangkanya biasanya lebih besar dari XC.

4. Freeride (FR)



Sumber: www.sportgearadvice.com

Sepeda ini dirancang untuk dapat bertahan menghadapi lompatan (*drop off*) tinggi dan kondisi ekstrim sejenisnya. Bodinya kuat namun tidak secepat dan selincah AM karena sepeda ini lebih berat. Sepeda jenis ini kurang cocok bila digunakan untuk lintasan jarak jauh.

5. Downhill (DH)



Sumber: www.bikewooyel.pl

Sepeda jenis ini sering kita lihat dalam kejuaraan dunia Downhill. Sepeda ini tergolong sangat berat. Frame sepeda ini memang sangat berat, tujuannya untuk menjaga kestabilan saat melalu medan yang ekstrim.

Sepeda ini dirancang agar dapat melaju cepat, aman, dan nyaman dalam menuruni bukit dan gunung. Mampu menikung dengan stabil pada kecepatan tinggi dan selalu dilengkapi suspensi belakang untuk meredam benturan yang sering terjadi.

Sepeda DH tidak mengutamakan kenyamanan mengayuh karena hanya dipakai untuk turun gunung. Sepeda DH lebih mengacu pada lomba, sehingga selain kekuatan, rancangan ini lebih menitikberatkan pada laju kecepatannya. Sepeda jenis ini tidak efisien bila digunakan di dalam kota maupun di jalur *cross country*.

Sepeda jenis ini biasanya terbuat dari logam yang cukup tebal dan berat. Secara fisik, bentuk sepeda ini menyerupai motor trail tanpa mesin. Selain itu, jumlah gear depan dan belakang biasanya lebih sedikit.

6. *Dirt Jump (DJ)/Urban and Street*



Sumber: www.binbin.net

Nama lain dari jenis sepeda ini adalah urban MTB. Awalnya sepeda ini lebih banyak digemari oleh anak muda perkotaan. Selain sebagai alat transportasi, mereka juga menggunakan sepeda ini untuk ngebut di jalanan kota dan melakukan atraksi lompatan tinggi dan ekstrim.

Umumnya sepeda DJ memiliki kerangka yang mirip dengan jenis sepeda BMX (*Bicycle Motocross*), tetapi memiliki diameter yang lebih besar. Diameter ban sepeda DJ adalah 24 inchi. Sepeda ini dapat melewati segala kontur yang sudah dibuat seperti trotoar, tangga, tembok, dan sebagainya.

B. Sepeda Jalan Raya (Road Bike)

Road Bike lebih dikenal dengan sepeda jalan raya.

Sepeda jenis ini digunakan untuk olahraga balap.

Bobot keseluruhan yang ringan dan ban halus untuk mengurangi gesekan dengan jalan.

Berdasarkan fungsinya, roadbike dikelompokkan ke dalam beberapa jenis berikut:

1. *Competitive Road*



Sumber: www.pearcecycles.co.uk

Sepeda balap ini digunakan untuk kompetisi balap. Sepeda ini terbilang sangat ringan, total beratnya sekitar 5 kg. Sepeda ini dapat dijadikan pilihan bagi yang menyukai bersepeda sehat di jalan aspal.

2. Endurance Road



Sumber: www.roadcycling.com

Sepeda balap ini memiliki frame yang lebih lebar terhadap jalan yang tidak halus seperti paving blok. Sepeda ini cocok tidak hanya bagi yang menyukai medan aspal halus tapi juga jalan aspal yang jelek. Sepeda ini tergolong ringan dan memiliki kecepatan yang tinggi.

3. TT (Time Trial)



Sumber: www.roadcycling.com

Inilah sepeda balap yang sesungguhnya, sangat ringan dan aerodinamis yang didesain secara khusus untuk mengatasi terpaan angin. Sepeda balap ini banyak digunakan untuk kompetisi Time Trial/Thriathlon yang menuntut kecepatan. Kecepatan rata-rata mencapai 50-55km/jj.

4. *Single speed*



Sumber: blog.bikesbargain.com

Sepeda ini memiliki gir tunggal, dapat digunakan ke mana saja. Sepeda dengan *single speed* ini tidak mempunyai pengaturan kecepatan, sehingga lebih simpel dan praktis terutama bagi yang tinggal di perkotaan.

5. *Commuter*



Sumber: envirofuel.files.wordpress.com

Desain sepeda ini merupakan gabungan dari sepeda balap kelas kompetisi dan kebutuhan sehari-hari. Banyak vendor sepeda menyesuaikan mulai dari *handle bar* (stang), hingga komposisi ban dan rasio gir.

C. Sepeda BMX (Bicycle Motocross)



Sumber: wb3.itrademarket.com

Sepeda ini memiliki banyak keunggulan di jalan yang mulus dan beraspal atau di jalan berumput. Sepeda ini biasanya juga digunakan untuk melakukan olahraga yang ekstrim. Tidak membutuhkan speed sehingga hanya menggunakan tenaga otot saja. Sepeda ini tidak menggunakan suspensi dan ada yang menggunakan sistem lock pada bangkunya (hardtail).

Ada beberapa jenis dan konsep desain seperti seperti sepeda XC, Dirt Jump, Freestyle, Downhill, dan sebagainya. Beberapa alat rekana menjadi kaitnya dari kelas ini, dan semakin seberatnya ada di semua golongan. Akan tetapi, kelas BMX ini lebih kecil jika dibandingkan dengan jenis sepeda seperti yang lainnya.

D. Sepeda Mini

Sepeda yang termasuk dalam kategori ini adalah sepeda anak-anak, baik yang berupa full maupun berupa laya.



Sumber: id.ppin.com

E. Sepeda Angkut

Sepeda yang termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda kumbang dan sepeda pos.

F. Sepeda Lipat



Sumber: img.nauticexpo.com

Sepeda lipat merupakan jenis sepeda yang bisa dilipat dalam hitungan detik sehingga bisa dibawa ke mana-mana dengan mudah.

G. Sepeda Tandem

Sepeda tandem merupakan sepeda dengan roda dua yang dapat dikendarai oleh lebih dari satu orang. Di Indonesia, bentuk yang sudah populer adalah sepeda tandem yang dapat dikendarai oleh dua orang. Sepeda ini memiliki frame yang panjang, tersedia 2

buah sadel dan 2 chainwheels. Terbuat dari bahan besi/alloy.



Sumber: www.schwinnbikes.com

Berdasarkan fungsinya, sepeda dapat dikelompokkan ke dalam beberapa jenis berikut:

Sarana Transportasi

Sepeda dapat digunakan sebagai alat transportasi, baik untuk mengangkut barang ataupun manusia. Model sepeda ini cukup sederhana, murah, dan kuat. Sepeda yang termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda ontel dan sepeda mini (*city bike*).

Sarana Olahraga

Selain sebagai alat transportasi, sepeda juga dapat digunakan untuk berolah raga (olahraga bersepeda). Sebagai sarana olahraga, sepeda biasanya digunakan untuk menempuh medan yang cukup berat dan jarak yang cukup jauh. Sebagai sarana olahraga,

sepeda ini menggunakan teknologi yang cukup canggih, seperti multispeed, rem yang baik, dan terbuat dari bahan yang berkualitas. Sepeda yang termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda balap (700C), Sepeda gunung/MTB, Cross Country (26"), Free Ride (26"), Downhill (26").

Sarana Rekreasi

Sebagai sarana rekreasi, sepeda biasanya digunakan untuk jalan-jalan di dalam kompleks perumahan atau di dalam kota, serta untuk bertamasya. Untuk keperluan ini, sepeda didesain dengan mengutamakan kenyamanan dan kenikmatan bersepeda. Sepeda yang termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda BMX (20"), sepeda city bike, sepeda tandem, dan sepeda anak-anak.

Kompetensi

Sepeda untuk kompetisi ini menggunakan bahan dan komponen yang terbaik agar bisa memenangkan sebuah kompetisi. Harganya pun tergolong sangat mahal. Sepeda untuk tujuan ini memiliki daya tahan yang kuat, ringan, dan memiliki banyak speed. Sepeda jenis ini biasanya digunakan juga pada trek/ medan khusus yang memiliki berbagai rintangan buatan. Sepeda yang termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda balap (700C), Cross Country (26"), Free Ride (26"), Downhill (26"), dan BMX.

Bab

PERLENGKAPAN BERSEPEDA

Ketika melakukan suatu kegiatan atau aktivitas, kita juga harus memperhatikan keselamatan kita. Keselamatan dalam beraktivitas merupakan hal yang sangat penting. Dalam melaksanakan berbagai aktivitas, penggunaan perlengkapan keselamatan sangat diperlukan sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan.

Tingkat kecelakaan ketika melakukan aktivitas dengan sepeda gunung atau sepeda balap cukup tinggi. Dan, untuk meminimalkan risiko cedera, maka diperlukan perlengkapan yang dapat melindungi kita dari cedera parah saat terjadi kecelakaan. Dalam bersepeda, perlengkapan yang dapat digunakan sebagai pelindung diri kita dari risiko cedera saat terjadi kecelakaan antara lain sebagai berikut:

A. Sarung Tangan



Sarung tangan bersepeda
Sumber: www.socksfox.com dan gizmodo.com

Kebanyakan orang menganggap bahwa bagian tangan yang harus dilindungi adalah siku. Padahal bukan hanya siku yang harus kita lindungi, bagian tangan yang lain seperti jari dan telapak tangan juga perlu kita lindungi.

Dalam bersepeda, terkadang kita menggenggam *handlebars* (stang atau kemudi) dengan kuat. Dengan genggamannya yang kuat seringkali kita menganggap bahwa sepeda akan dapat dikendalikan dengan baik. Namun ternyata pegangan yang terlalu kuat justru dapat mengakibatkan lecet pada telapak tangan kita. Hal ini tentunya akan sangat mengganggu kenyamanan kita saat bersepeda. Untuk menghindari

kemungkinan terjadinya luka atau lecet pada telapak tangan, kita dianjurkan untuk menggunakan sarung tangan saat bersepeda, khususnya untuk jarak tempuh yang jauh seperti dalam perlombaan atau kejuaraan balap sepeda.

Ada dua jenis sarung tangan, yaitu sarung tangan penuh dan sarung tangan setengah jari. Sarung tangan ini dirancang khusus sehingga dapat mengurangi rasa pegal/panas saat bersepeda.

B. Sepatu



Sepatu bersepeda
Sumber: www.dpl.wa.gov.au

Seperti halnya dalam kejuaraan balap, baik itu balap sepeda, motor, maupun mobil, setiap peserta dari kejuaraan tersebut diwajibkan menggunakan sepatu

untuk melindungi kakinya. Sepatu merupakan alat pelindung kaki, terutama pada bagian jari-jari kaki, telapak kaki, dan juga pada engkel kaki.

Sepatu yang digunakan oleh para pengendara sepeda biasanya mempunyai desain yang khusus. Hal ini tentunya untuk menunjang kinerja kaki saat bersepeda agar lebih maksimal. Pemilihan sepatu biasanya disesuaikan dengan jenis pedal yang terdapat pada sepeda. Di samping itu, medan yang akan dilalui juga turut menentukan jenis sepatu yang paling cocok untuk digunakan.

Sepatu yang digunakan khusus untuk olahraga sepeda biasanya terbuat dari bahan yang tahan lama dan memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi. Selain itu, sol sepatu dipilih yang tidak licin agar kita dapat menggerakkan pedal sepeda secara efisien.

Model sepatu sepeda ini sangatlah banyak, mulai dari model yang casual (sepatu kets sehari-hari) sampai model untuk balap yang ringan. Namun, baik sepatu casual ataupun sepatu balap, keduanya memiliki persamaan, yaitu menggunakan sol yang kaku dan pada bagian tertentu terdapat cleats (kaitan) yang memungkinkan sepatu terkait ke pedal

sepeda. Tujuan penggunaan sol yang kaku adalah untuk menyalurkan tekanan konstan ke pedal.

C. Kacamata



Kacamata bersepeda
Sumber: bikereviewa.com

Untuk melindungi mata dari debu dan kotoran yang mungkin dapat mengganggu penglihatan, para pembalap sepeda biasanya menggunakan kacamata sebagai pelindung matanya. Kacamata yang digunakan biasanya juga berfungsi sebagai pelindung dari sinar matahari. Sebab, kejuaan sepeda gunung biasanya digelar pada pagi dan siang hari, di mana sinar matahari seringkali menyilaukan mata pembalap sepeda. Tentu saja ini mengganggu penglihatan dari pembalap yang sedang berlaga pada kejuaan balap sepeda. Dengan penglihatan yang terganggu, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan juga semakin besar.

Bentuk dari kacamata yang digunakan oleh masing-masing pembalap biasanya tergantung dari selera pembalap itu sendiri. Namun pada umumnya, kacamata yang dikenakan mampu melindungi mata dengan sempurna, sehingga debu dan sinar matahari tidak mengganggu penglihatan dari pembalap itu sendiri.

D. Pakaian

Bagi pengendara sepeda, bagian lain yang juga harus dilindungi adalah badan. Bagian badan yang paling penting untuk dilindungi adalah bagian dada. Hal ini karena bagian dada merupakan bagian yang paling banyak menerima beban (dalam hal ini dorongan angin dari depan). Untuk itu pakaian bersepeda sangatlah diperlukan. Pakaian untuk olahraga sepeda terdiri atas dua bagian berikut:

1. Jersey

Jersey merupakan pakaian yang dirancang sebagai kostum olahraga tertentu seperti balap sepeda, bola basket, sepak bola, maupun olahraga lain. Umumnya, Jersey dibuat dengan menggunakan bahan khusus yang nyaman dan mudah menyerap



Jersey
Sumber: www.navygear.com

keringat. Untuk olahraga sepeda, ada dua model jersey, yaitu yang berlengan panjang dan berlengan pendek.

Jersey biasanya menggunakan zipper (ritsleting) di bagian depan, $\frac{1}{2}$ atau $\frac{3}{4}$ dari panjang baju. Di bagian belakang terdapat saku yang dapat digunakan untuk menyimpan peta atau makanan kecil. Pemakaian jersey harus di luar celana.

2. Celana



Celana olahraga sepeda
Sumber: www.velowear.com

Celana untuk olahraga sepeda ada dua macam, yaitu model baggy (komprang) dan lycra (ketat/stretch). Keduanya dirancang khusus untuk menghindari pegal/panas akibat terlalu lama duduk di sadel sepeda. Pilihlah yang sesuai selera dan nyaman untuk dikenakan.

E. Helm



Helm sepeda
Sumber: 1419.photobucket.com

Bagian dari tubuh yang paling utama untuk dilindungi dalam melaksanakan kegiatan balap sepeda adalah bagian kepala. Karena jika kepala mengalami cedera, maka efek yang terjadi sangat fatal. Bagian kepala merupakan pusat dari semua susunan saraf pada tubuh kita. Oleh karena itu, melindungi kepala merupakan hal yang sangat penting untuk dilakukan.

Untuk melindungi kepala sewaktu kita bersepeda gunung, kita dapat menggunakan helm. Helm yang digunakan untuk bersepeda mempunyai desain yang khusus. Helm ini mampu melindungi bagian kepala dari benturan yang mungkin terjadi sehingga mampu mengurangi risiko cedera yang lebih parah.

helm yang digunakan untuk pengendara sepeda mempunyai desain yang berbeda dengan helm yang biasa digunakan oleh pengendara sepeda motor. Helm yang dikenakan pembalap sepeda ini tidak dilengkapi dengan kaca yang menutup bagian wajah pemakainya. Hal ini untuk menghindari cedera pada wajah akibat terkena pecahan kaca helm saat terjadi benturan.

Desain dari helm ini menutup hampir semua bagian kepala pemakainya, sehingga kepalanya dapat terlindung dari cedera yang parah. Selain itu pada bagian depan juga ada bagian yang sedikit menonjol ke depan untuk menghindari benturan pada mata. Helm yang digunakan biasanya terbuat dari bahan yang kokoh dan kuat, namun cukup ringan dan nyaman untuk digunakan. Pada bagian dalam helm ini terdapat busa yang cukup tebal. Fungsinya untuk mengurangi efek benturan yang terjadi. Busa ini biasanya ditutup dengan kain lembut sehingga pemakai merasa nyaman saat mengenakan helm ini.

Selain helm yang hanya menutup bagian kepala, saat ini juga telah tersedia bagian helm yang telah menutup hingga ke bagian muka. Namun helm jenis

ini sangat jarang dikenakan pada saat mengikuti kejuaraan sepeda gunung.

F. Kaos Kaki



Kaos kaki

Sumber: www.jenisonusa.com

Kaos kaki untuk olahraga bersepeda biasanya lebih tipis dari pada kaos kaki untuk olahraga lainnya, seperti sepak bola, basket, bulutangkis, dan sebagainya. Kaos kaki untuk bersepeda biasanya dibuat dengan bahan seperti halnya bahan jersey (mudah menyerap keringat). Dengan demikian, kaki akan selalu kering. Selain itu, kaos kaki juga berfungsi untuk melindungi kaki dari lecet yang diakibatkan oleh adanya gesekan dengan sepatu.

Bab VI

TATA CARA BERSEPEDA



Olahraga sepeda gunung
Sumber: www4.pictures.gizimbio.com

Bersepeda merupakan kegiatan olahraga yang menyenangkan. Beragam rute dan medan dapat kita lempuh, tergantung keinginan kita.

Bagi kebanyakan orang, medan yang cenderung mendatar (flat) dan turun tentunya

tidak menjadi soal. Lain halnya jika kita menemui medan berupa tanjakan yang cukup ekstrim. Kita harus memahami teknik-teknik dasarnya agar dapat melewati dengan baik.

Dalam bersepeda, fisik harus dipersiapkan dengan baik. Selain fisik, kita juga harus selalu memeriksa kondisi sepeda. Hal-hal tersebut harus diperhatikan ketika kita hendak bersepeda, baik di medan yang mendatar (*flat*), turunan (*descent*), maupun tanjakan (*climb*).

Pengendara sepeda balap (*road bike*) cenderung menyukai medan aspal. Para pengendara MTB cenderung menyukai medan offroad. Namun tidak menutup kemungkinan bagi pengendara (*rider*) MTB untuk juga bersepeda di jalan aspal, baik untuk *cross country* atau dalam keseharian, seperti sekolah, bekerja, ataupun sekadar berolahraga.

Para pengendara sepeda, baik MTB maupun *road bike* harus memahami teknik-teknik dasar bersepeda terutama untuk mengatasi medan berupa tanjakan (*climb*).

Dalam bersepeda, penyesuaian suspensi, teknik shifting (gigi transmisi), posisi ketinggian seatpost,

dan posisi badan sangat menentukan kenyamanan kita saat menghadapi medan berupa tanjakan.

A. Penyesuaian Suspensi

Bagi para pengendara MTB terutama *Cross Country* (XC), baik untuk medan aspal maupun offroad ringan, ketika Anda menghadapi tanjakan usahakan kunci (*lock*) suspensi depan Anda agar tidak naik-turun. Tujuannya agar ketika jalan menanjak dan Anda berdiri di atas sadel (*saddle*) untuk melakukan kayuhan pedal yang kuat, energi dan tenaga Anda tidak terbuang percuma karena suspensi depan yang naik turun.

Suspensi yang statis membuat energi yang dihasilkan saat Anda mengayuh sepeda dengan berdiri, secara menyeluruh tersalurkan pada *crank*.

Namun, apabila sepeda MTB yang digunakan tidak mempunyai sistem *lock*, maka sebaiknya ketika mengayuh di tanjakan, rider tidak dalam posisi berdiri.

Untuk pengendara sepeda roadbike, tidak perlu dilakukan penyesuaian suspensi. Sebab, *fork* depan sepeda balap sudah statis.

B. Teknik Shifting

Bagi Anda penggemar olahraga sepeda, *shifting* atau lebih dikenal dengan pemindahan gigi transmisi, tentunya sudah tidak asing lagi. Shifter biasanya terletak pada stang kemudi (*handle bar*) sepeda. Shifter adalah perangkat yang terhubung dengan FD (*Front Derailleur*) dan RD (*Rear Derailleur*). FD dan RD berfungsi untuk memindahkan gigi (*chainrings*) baik depan maupun belakang. *Shifting* yang benar pada saat menghadapi tanjakan tentunya akan memberikan kenyamanan tersendiri bagi rider. Untuk rider yang mempunyai tenaga dan otot kaki yang kuat, tidak masalah jika menggunakan *chainring* (gir) depan paling besar dan gir belakang paling kecil. Sebab, *shifting* dengan cara ini akan memberikan percepatan maksimum pada saat kita mengayuh sepeda. Untuk rider pemula, *shifting* dengan menggunakan gir depan paling kecil dan belakang paling besar memberikan kenyamanan ketika mengayuh pedal. Konsekuensi menggunakan teknik *shifting* seperti ini yaitu sepeda berjalan pelan. Bila Anda menggunakan cara ini, usahakan untuk tidak berdiri di atas sadel akan tetapi percepat putaran kayuhan pedalnya.

Dengan latihan rutin dan melakukan kebiasaan bersepeda, kita akan menemukan sendiri kemampuan otot kaki kita ketika menghadapi medan tanjakan. Semakin sering bersepeda dan berlatih di tanjakan, rider dapat mengukur *shifting* pada gir berapa yang tepat untuk menghadapi tanjakan.

C. Ketinggian Seatpost dan Sadel

Dudukan sadel (*seatpost*) tentunya tidak terpisahkan dengan tempat duduk rider (*sadel*). Melewati medan yang menanjak tentunya akan menguras banyak energi dan tenaga rider. Untuk itu, perlu dipahami prinsip pengaturan posisi ketinggian *seatpost* dan *sadel* seperti berikut.

Ketika melewati tanjakan, usahakan *seatpost* pada posisi maksimum kayuhan rider. Ukur panjang kaki rider dengan meteran untuk memperoleh hasil yang akurat. Caranya, tarik meteran dari telapak kaki hingga pangkal paha. Kemudian ukur panjang *crank length* (lengan *crank*). Misalnya saja, panjang kaki 68 cm dan *crank length* 21 cm total adalah 89 cm. Tarik ke atas meteran dari poros BB (*Buttom Bracket*) hingga *sadel*, sesuaikan ketinggian *sadel* dengan ukuran yang sudah Anda peroleh.

Ukuran tersebut merupakan titik maksimum ketika kaki kita mengayuh sepeda.



Bagian-bagian sepeda gunung
Sumber: dalasbali.com

Jika terasa kurang nyaman kurangi ketinggian *seatpost*, namun perlu diingat bahwa posisi kaki ketika Anda duduk di atas sadel hampir lurus, posisi telapak kaki dipedal pada arah jam enam (180 derajat).

D. Posisi Rider

1. **Standing Up (Berdiri)**

Posisi ini memiliki beberapa kelebihan, di antaranya:

- otot kaki bekerja maksimal dan menyeluruh, tekanan tidak hanya pada satu otot;
- daya (power) yang dihasilkan lebih besar, sehingga akselerasi pada saat menghadapi tanjakan semakin besar.

Selain kebutuhan tersebut, posisi ini juga memiliki beberapa kekurangan, di antaranya:

- a. ketidaknyamanan karena sering kali posisi tidur ini sulit dipertahankan sehingga sering kali...
- b. posisi tidur ini juga menyebabkan memengaruhi...

2. Posisi Tidur (Duduk)

Posisi ini juga memiliki beberapa kelebihan, antara lain:

- a. badan terasa lebih santai (santai), karena energi tidak terkuras terlalu...
- b. badan tidak berumuris serta seperti bukan pada kaki sehingga lebih hemat energi.
- c. tidak cepat merasa lelah karena bersepepe, baik untuk bergerak cepat maupun perlahan.

Namun demikian posisi ini juga memiliki kekurangan, yaitu jika mengalami gangguan di bagian tubuh tertentu ketika di medan tarjakan.

Pada dasarnya, bersepepe dengan posisi duduk pada saat berada di medan tarjakan lebih baik daripada posisi berdiri, sebab energi yang kita keluarkan lebih sedikit.

Jika rider melewati tanjakan yang lebih tinggi, kedua metode tersebut dapat dikombinasikan.

Posisi berdiri yang singkat saat menghadapi tanjakan tajam dapat menaikkan irama kayuhan sepeda. Memfokuskan posisi berdiri ketika mengayuh pada putaran *crank* dapat menjaga tubuh tetap santai.

Untuk pengendara sepeda *road bike*, posisikan lengan tangan pada *handle bar* bagian atas.

Usahakan lengan tangan tetap pada posisi santai. Kondisi sepeda yang prima juga sangat menentukan kesuksesan kita saat melewati medan tanjakan.

Lakukan pengecekan komponen sepeda agar Anda semakin yakin dengan performa sepeda. Lakukan perawatan dengan memberikan pelumas pada bagian pedal dan *crankset*. Dengan demikian, komponen sepeda akan lebih tahan lama.

Periksa ban sebelum bersepeda. Ban yang kurang angin akan mempengaruhi laju sepeda saat menghadapi medan tanjakan.

Selalu periksa roda sebelum dan sesudah balapan. Tujuannya untuk mengetahui kemungkinan adanya jari-jari yang patah atau longgar. Pastikan kampas rem bersih dari kotoran. Periksa juga apakah baut-baut sudah kencang dan terpasang dengan benar. Periksa komponen-komponen yang terlibat ketika Anda mengalami kecelakaan.

Bab VII

PERAWATAN SEPEDA BALAP



Sepeda balap

Sumber: islemichbusinessnetwork.files.wordpress.com

Bersepeda akan terasa nyaman jika sepeda yang kita kendarai selalu dalam kondisi baik. Bagaimana cara merawat sepeda agar selalu memiliki performa maksimum.

Perawatan utama sepeda baik sepeda balap maupun sepeda gunung pada dasarnya sama dengan sepeda-sepeda yang lain, yaitu dengan mencucinya. Sepeda

yang dicuci akan menjadi bersih dari kotoran yang mengganggu kinerja dan performa optimal sepeda kita.

Langkah-langkah untuk mencuci sepeda balap dan MTB dengan baik dan benar adalah sebagai berikut:

Melepas Semua Aksesoris yang Ada di Handle Bar (Stang)

Lepas semua aksesoris yang ada di *handle bar*, seperti lampu, bel, spidometer, dan sebagainya. Jika Anda menggunakan *V brakes* lepas kabel penghubungnya dengan menekan kedua sisi *calipers*. Begitu pun jika Anda menggunakan *V brakes* pada roda belakang, cara melepasnya dapat dilakukan dengan teknik yang sama.

Memutar Balik Sepeda

Putar balik sepeda Anda dan gunakan alas yang tidak terlalu keras seperti matras dengan ketebalan 5 mm sadel dan grips tidak lecet. Cara membalik sepeda yang benar yaitu dengan berdiri di samping sepeda. Pegang bagian suspensi depan (*down tube*) dan bagian *seatpost* (dudukan sadel) secara bersamaan.

Putar secara perlahan hingga sepeda dalam posisi terbalik.

Melepas Roda Depan dan Belakang

Lepaskan roda depan dengan membuka pengencang as roda depan. Buka klip pengunci jika ada. Gunakan kunci pas yang sesuai dengan ukuran baut yang digunakan sebagai pengunci as roda depan jika sepeda Anda tidak menggunakan klip.

Untuk melepas roda belakang, lepas pengencang as roda belakang. Selanjutnya tarik sistem pemindah gigi Rear Derailleur (RD) ke belakang secukupnya sehingga roda belakang bisa di tarik ke atas dan terlepas.

Membersihkan Sistem Penggerak (Rantai, Gir, Pedal, Rear Derailleur)

Untuk membersihkan sistem penggerak, siapkan sikat dan air bersabun. Mulailah dengan menyikat RD menggunakan sikat yang telah dicelupkan air sabun. Untuk membersihkan rantai sepeda, gunakan lap kain yang lembut. Basahi lap tersebut dengan air sabun. Putar pedal ke depan sehingga rantai berputar. Tempelkan lap pada rantai sepeda sambil terus

diputar sehingga kotoran yang ada menempel pada lap tersebut.

Lanjutkan dengan membersihkan *crank* (gir depan, lengan pedal, dan pedal) dengan sikat yang sudah dicelupkan ke air sabun.

Sikatlah semua bagian penggerak depan secara merata dan teliti sehingga terkena air sabun dan kotoran terlepas. Selanjutnya, keringkan dengan lap bersih.

Bersihkan pedal dan bagian sisi dalam gir menggunakan sikat yang telah dicelupkan ke air sabun, kemudian keringkan dengan lap bersih.

Membersihkan Bagian Bawah Frame

Untuk membersihkan bagian bawah frame, gunakan lap kain dan air sabun. Lap secara merata ke seluruh bagian frame, handle bar (stang depan), bagian top tube (frame atas), dan seatways (frame belakang). Jangan lupa membersihkan kabel pemindah gigi dan penarik rem.

Membersihkan Sistem Roda

Untuk membersihkan sistem roda, baik roda depan maupun belakang digunakan lap kain dan air sabun. Jika ada kotoran yang susah dihilangkan, gunakan cairan pembersih kotoran, seperti WD-40. Bersihkan kotoran pada as roda, hub, dan keseluruhan roda termasuk jari-jari roda. Jika sepeda Anda menggunakan cakram pada roda, sikat dengan teliti di semua bagian cakram.

Mengecek Sistem Roda

Setelah semua komponen sepeda dibersihkan/dicuci, pasang kembali roda depan dan belakang pada tempatnya. Pastikan klip pengencang as roda terpasang dengan baik dan dapat mengunci roda dengan sempurna.

Untuk memasang kembali roda belakang, mungkin sedikit sulit. Caranya, masukkan gir belakang di antara mata rantai dengan hati-hati kemudian tekan ke bawah sehingga dapat masuk ke dudukan roda belakang dengan sempurna.

Setelah semua roda terpasang dengan baik, cek putaran roda depan dan belakang. Amati dengan saksama apakah goyang atau tidak. Jika goyang kemungkinan besar jari-jari roda perlu di stel ulang. Anda dapat memperbaikinya sendiri dengan menggunakan kunci jari-jari roda atau membawanya ke bengkel sepeda.

Cek Sistem Pengereman

Rem merupakan bagian sepeda yang tak kalah penting. Rem termasuk bagian vital dari sepeda. Jika rem sepeda lebih-lebih sepeda balap dan sepeda gunung tidak berfungsi dengan baik, pastinya akan membahayakan pengendaranya. Untuk itulah sistem pengereman harus selalu dicek.

Pengecekan rem roda depan dapat dilakukan dengan berdiri di depan sepeda kemudian menekan rem roda depan. Selanjutnya, tarik sepeda ke depan. Jika frame dan roda belakang terangkat berarti rem roda depan masih berfungsi dengan baik. Jika tidak, Anda

harus mengganti kampas rem depan dengan yang masih baru.

Pengecekan rem roda belakang dapat dilakukan dengan berdiri di depan sepeda dan menekan rem belakang. Jika roda depan terangkat di antara kaki Anda, kemungkinan rem belakang masih berfungsi dengan baik. Sebaliknya, jika roda depan tidak terangkat, Anda harus segera mengecek dan menggantinya dengan kampas rem yang baru. Cara pengecekan sistem pengereman tersebut dapat diterapkan, baik untuk rem dengan *V brake* atau dengan *disc brake*. Cek semua setelan kabel dan minyak rem.

Menggunakan Pelumas

Gunakan pelumas untuk melumasi bagian-bagian penting sepeda Anda, seperti bagian rantai, shifter, sistem penggerak roda depan dan belakang (FD-RD), pedal, dan lengan pedal.

Gunakan pelumas yang bagus jangan menggunakan oli bekas. Gunakan cairan pelumas khusus untuk rantai seperti halnya pelumas rantai untuk sepeda motor.

Keseluruhan proses tersebut dapat dilakukan sekitar 35 – 40 menit.

Bab VIII

KEJUARAAN BALAP SEPEDA PALING AKBAR

Sebuah kejuaraan balap sepeda paling bergengsi di dunia adalah *Tour de France*. Kejuaraan ini merupakan balapan jalanan jarak jauh untuk pembalap sepeda profesional yang diadakan di Perancis sepanjang tiga minggu pada bulan Juli. *Tour de France* dimulai sejak tahun 1903 dan berlangsung di setiap tahunnya. Namun saat Perang Dunia I dan II sempat terhenti.



Tour de France
Sumber: www.allbanta.com

Tour de France, *Giro d'Italia*, dan *Vuelta a España* merupakan tiga *Grand Tour* dalam balap sepeda. **Lance Armstrong** menjadi pemenang terbanyak dalam kejuaraan ini, yaitu sebanyak 7 kali.

Berikut adalah daftar juara umum dalam kejuaraan balap sepeda (*Tour de France*).

Juara Tour de France			
Edisi ke-	Tahun	Juara	Negara
94	2007	Alberto Contador	Spanyol
93	2006	Óscar Pereiro	Amerika Serikat
92	2005	Lance Armstrong	Amerika Serikat
91	2004	Lance Armstrong	Amerika Serikat
90	2003	Lance Armstrong	Amerika Serikat
89	2002	Lance Armstrong	Amerika Serikat
88	2001	Lance Armstrong	Amerika Serikat
87	2000	Lance Armstrong	Amerika Serikat
86	1999	Lance Armstrong	Amerika Serikat
85	1998	Marco Pantani	Italia
84	1997	Jan Ullrich	Jerman
83	1996	Bjarne Riis	Denmark
82	1995	Miguel Induráin	Spanyol
81	1994	Miguel Induráin	Spanyol
80	1993	Miguel Induráin	Spanyol

79	1992	Miguel Induráin	
78	1991	Miguel Induráin	Spanyol
77	1990	Greg LeMond	Spanyol
76	1989	Greg LeMond	Amerika Serikat
75	1988	Pedro Delgado	Amerika Serikat
74	1987	Stephen Roche	Spanyol
73	1986	Greg LeMond	Irlandia
72	1985	Bernard Hinault	Amerika Serikat
71	1984	Laurent Fignon	Perancis
70	1983	Laurent Fignon	Perancis
69	1982	Bernard Hinault	Perancis
68	1981	Bernard Hinault	Perancis
67	1980	Joop Zoetemelk	Perancis
66	1979	Bernard Hinault	Belanda
65	1978	Bernard Hinault	Perancis
64	1977	Bernard Thévenet	Perancis
63	1976	Lucien Van Impe	Belgia
62	1975	Bernard Thévenet	Perancis
61	1974	Eddy Merckx	Belgia
60	1973	Luis Ocaña	Spanyol
59	1972	Eddy Merckx	Belgia
58	1971	Eddy Merckx	Belgia
57	1970	Eddy Merckx	Belgia

56	1969	Eddy Merckx	Belgia
55	1968	Jan Janssen	Belanda
54	1967	Roger Pingeon	Perancis
53	1966	Lucien Aimar	Perancis
52	1965	Felice Gimondi	Italia
51	1964	Jacques Anquetil	Perancis
50	1963	Jacques Anquetil	Perancis
49	1962	Jacques Anquetil	Perancis
48	1961	Jacques Anquetil	Perancis
47	1960	Gastone Nencini	Italia
46	1959	Federico Bahamontes	Spanyol
45	1958	Charly Gaul	Luxemburg
44	1957	Jacques Anquetil	Perancis
43	1956	Roger Walkowiak	Perancis
42	1955	Louison Bobet	Perancis
41	1954	Louison Bobet	Perancis
40	1953	Louison Bobet	Perancis
39	1952	Fausto Coppi	Italia
38	1951	Hugo Koblet	Swiss
37	1950	Ferdinand Kubler	Swiss
36	1949	Fausto Coppi	Italia
35	1948	Gino Bartali	Italia
34	1947	Jean Robic	Perancis

Bab IX

PROFIL ATLET BALAP SEPEDA INDONESIA

A. Puspita Mustika Adya



Sumber: www.detiksport.com

Puspita lahir di Malang pada tanggal 28 April 1966. Ia telah menikah dengan Desiyanti dan memiliki dua orang putra yang bernama Pradestya Mustika Sitaputri dan Arifqie Dwiputra Mardhika. Ia pernah bekerja sebagai:

1. Karyawan PDAM Kabupaten Bogor
2. Penulis buku tentang sepeda
3. Pengamat balap sepeda nasional
4. Kolumnis di media cetak dan elektronik

Berbagai prestasi pernah diraih oleh Puspita.

Prestasi Nasional

Prestasi nasional yang pernah diraih Puspita adalah sebagai berikut.

1. Minicross/BMX di Malang (1976–1978)
2. Juara Balap Sepeda Jawa Timur (1978–1983)
3. Pelatnas Balap Sepeda (1983–1991)
4. Pelatih Balap Sepeda Jawa Timur dan Nasional (1983–1991)
5. Pelatih dan Pengurus Pengda ISSI Jawa Barat (1999–2006)
6. Professional Management & Coaching, Marcopolo Team-Holland, Continental Team UCI (2004–2006)

Prestasi Internasional

Selain prestasi nasional, Puspita juga telah meraih prestasi internasional, antara lain:

1. Peringkat 4 nomor 200m Sprint Kejuaraan Asia Manila tahun 1983
2. Peringkat 2 nomor 200m Sprint dan 1000m ITT Sea Games Bangkok tahun 1985

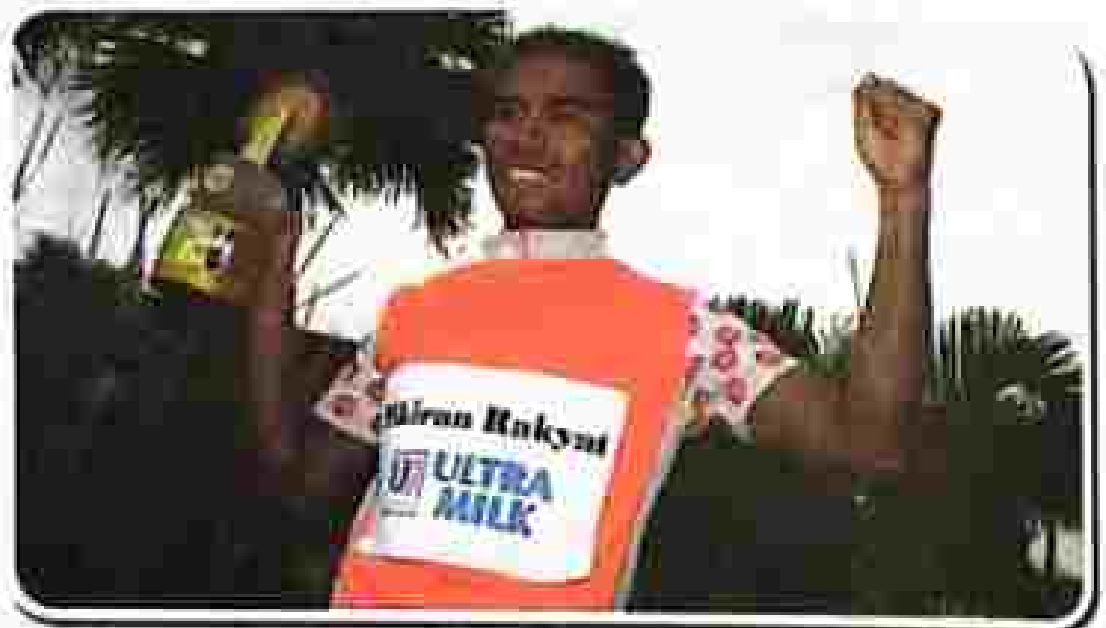
3. Peringkat 4 Sprint Asian Games Soul - Korea tahun 1986
4. Peringkat 2 nomor 200m Sprint dan 1000m ITT Sea Games Jakarta tahun 1987
5. Peringkat 1 nomor 200m dan 1000m ITT Asean Cup Manila tahun 1988
6. Peringkat 1 nomor 1000m ITT Record 1.08,88" Sea Games Malaysia tahun 1989
7. Peringkat 3 Sprint SEA Games Kuala Lumpur-Malaysia tahun 1989
8. Peringkat 4 nomor 1000 ITT Asian Games Beijing, China tahun 1990
9. Peringkat 1 nomor 4800m Massed Start dan Juara 2 nomor 1000m ITT, Sea Games Manila tahun 1991
10. Peringkat 1 No. 1000m ITT Arafuru Games, Australia, 200m Sprint, dan 1600 Massedstart

Sebagai pelatih, Puspita berhasil mendapatkan Sertifikat IOC Cycling Course tahun 1993, 1997, dan 2002 (*The Best Indonesia Coach*)

Selama berkiprah di dunia olahraga balap sepeda, Puspita juga berhasil menyabet berbagai penghargaan, di antaranya:

1. Atlet Terbaik Jawa Timur 1984
2. Bintang Kelas 3 Olahraga tahun 1988
3. Atlet Terbaik Invitasi Balap Sepeda SIWO
4. PWI Jaya tahun 1988-1990

B. Tonton Susanto



Sumber: www.pikiran-rakyat.com

Tonton lahir di Subang pada tanggal 24 September 1973. Ia pernah tergabung di dalam sebuah club, yaitu Wismilak International Team (Continental Team). Berbagai prestasi yang berhasil diraih Tonton adalah sebagai berikut:

1. **Tahun 2000**
 - a. Peringkat 1 dalam Individu GC TOUR PRIANGAN

- b. Peringkat 1 dalam ITT PON XV, SURABAYA-
JAWA TIMUR
- c. Peringkat 1 dalam Alpen Trophy BANDUNG -
JAWA BARAT
- d. Peringkat 2 dalam Tour de JAKARTA-IPSI
- e. Peringkat 2 dalam GC Individu Tour de ISSI
- f. Peringkat 1 dalam Tour de Jabar JAWA BARAT

2. Tahun 2001

- a. Peringkat 1 dalam BATAM Cup ORR
- b. Peringkat 1 dalam ITT 50k PERLIS OPEN
- c. Peringkat 1 dalam King Mountain Tour of
PAHANG, MALAYSIA
- d. Peringkat 3 dalam GC Individu ASIA Tour of
LANGKAWI, Malaysia
- e. Peringkat 1 dalam ITT 50k SEA GAMES,
MALAYSIA
- f. Peringkat 1 dalam Alpen Trophy BANDUNG -
JAWA BARAT

3. Tahun 2002

- a. Peringkat 3 dalam GC Individu Tour of
PAHANG, MALAYSIA
- b. Peringkat 2 dalam ITT 46 km PERLIS OPEN,
MALAYSIA

- c. Peringkat 3 dalam GC Individu Tour of KOREA
- d. Peringkat 3 dalam GC Individu Tour of CHINA
- e. Peringkat 1 dalam GC Individu ASIA Tour of LANGKAWI
- f. Peringkat 1 dalam GC Individu WALIKOTA CUP SURABAYA, JATIM
- g. Peringkat 1 dalam Alpen Trophy Pikiran Rakyat, Bandung-JABAR

4. Tahun 2003

- a. Peringkat 3 dalam GC Individu Tour of EAGLE, Malaysia
- b. Peringkat 2 dalam GC Individu ASIA Tour of LANGKAWI
- c. Peringkat 1 dalam GC Individu Tour de PRIANGAN, JABAR
- d. Peringkat 1 dalam GC Individu Tour de PRIANGAN, JABAR
- e. Peringkat 1 dalam Alpen Trophy Pikiran Rakyat, Bandung-JABAR
- f. Peringkat 1 dalam GC Team Tour de THAILAND
- g. Peringkat 1 dalam GC Team Tour de TAIWAN
- h. Peringkat 1 dalam GC Team Tour de CHINA

5. Tahun 2004

- a. Peringkat 1 dalam GC Individu Tour THAILAND
- b. Peringkat 1 dalam GC Individu Tour de JABAR, Jawa Barat
- c. Peringkat 1 dalam Alpen Trophy Pikiran Rakyat, Bandung-JABAR
- d. Peringkat 1 dalam ITT 45k PON XVII, Palembang-Sumatera Selatan
- e. Peringkat 2 dalam GC Individu Asia Tour of LANGKAWI, Malaysia
- f. Peringkat 1 dalam GC Team Tour de JABAR-JAWA BARAT
- g. Peringkat 1 dalam GC Individu Tour de Sukabumi, Jawa Barat

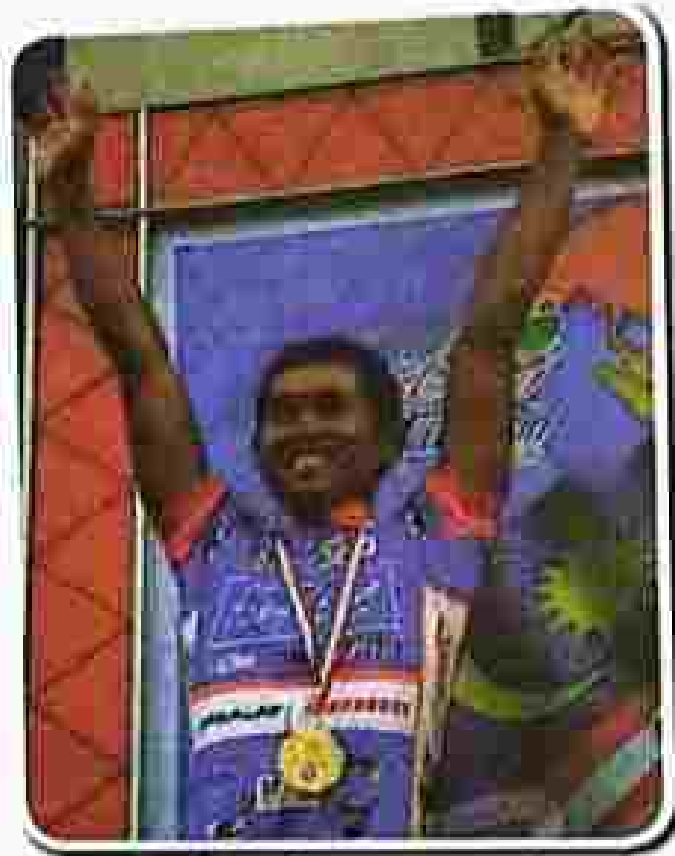
6. Tahun 2005

- a. Peringkat 1 dalam Tour de JAKARTA
- b. Peringkat 2 dalam GC Individu ASIA Tour of LANGKAWI
- c. Peringkat 2 dalam ITT 40k SEA GAMES PHILIPINA
- d. Peringkat 3 dalam GC Team Tour of JAPAN
- e. Peringkat 1 dalam GC Individu Tour de JABAR
- f. Peringkat 1 dalam GC Team Tour de JABAR

7. Tahun 2006

Peringkat 3 dalam Stage 3 Tour de TAIWAN

C. Sama'i



Sumber: images.google.co.id

Sama'i lahir di Surabaya, 26 Juli 1978. Berbagai prestasi telah berhasil diraih, di antaranya sebagai berikut:

1. Tahun 1999

Peringkat 1 Stage 3, Jelajah Malaysia

2. Tahun 2000

a. Peringkat 1 TEAM ORR PON XV SURABAYA

b. Peringkat 1 Criterium IPSJ JAKARTA

1. Tahun 2001

- a. Peringkat 1 Sprint, Sea Games Kuala Lumpur, Malaysia
- b. Peringkat 2 Keirin Race, Sea Games Kuala Lumpur, Malaysia

1. Tahun 2002

- a. Peringkat 1 Stage Asia Tour de Langkawi
- b. Peringkat 1 Stage Tour Thailand
- c. Peringkat 2 Stage Tour Thailand
- d. Peringkat 1 Stage Jelajah Malaysia
- e. Peringkat 1 Stage Tour PDRM Malaysia
- f. Peringkat 2 Criterium Selangor Open
- g. Peringkat 2 Stage Tour China South Sea, Hongkong

1. Tahun 2003

- a. Peringkat 1 Stage 1 Tour of Beijing
- b. Peringkat 2 Stage 4 Tour of Beijing
- c. Peringkat 2 GC, Tour of Beijing
- d. Peringkat 2 GC Sprint, Tour of Beijing
- e. Peringkat 2 GC Team, Tour of Beijing
- f. Peringkat 1 Stage 2, Jelajah Malaysia
- g. Peringkat 4 Stage 4, Jelajah Malaysia
- h. Peringkat 1 Stage 1, Jelajah Malaysia

- i. Peringkat 1 Stage 6, Jelajah Malaysia
- j. Peringkat 2 GC Team, Jelajah Malaysi
- k. Peringkat 1 Criterium Piala Walikota Surabaya
- l. Peringkat 1 Perorangan dan Beregu Piala Walikota Surabaya

6. Tahun 2004

- a. Peringkat 8 Stage 6 Tour de Langkawi
- b. Peringkat 1 Stage 6 Asia Tour de Langkawi
- c. Peringkat 8 Stage 8 Tour de Langkawi
- d. Peringkat 4 Stage 4 Tour of Suraynasia, Australia
- e. Peringkat 5 Stage 5 Tour of Suraynasia, Australia
- f. Peringkat 1 Stage 6 Tour of Suraynasia, Australia
- g. Peringkat 4 Stage 8 Tour of Suraynasia, Australia
- h. Peringkat 4 Stage 4 Tour de Andaman Thailand
- i. Peringkat 1 Stage 5 Tour de Andaman Thailand
- j. Peringkat 5 ORR Bupati Tulungagung Cup
- k. Peringkat 1 Criterium Bupati Tulungagung Cup
- l. Peringkat 3 Criterium Alpen Trophy

- m. Peringkat 1 Individual Wismilak Criterium Series
- n. Peringkat 3 Individual Big Race Wismilak Series

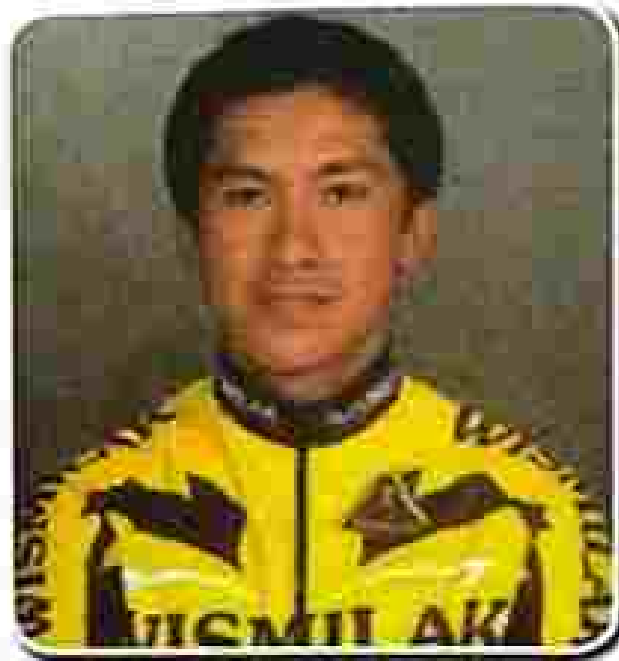
1. **Tahun 2005**

- a. Peringkat 13 Stage 3 Tour de Langkawi
- b. Peringkat 16 Stage 6 Tour de Langkawi
- c. Peringkat 15 Stage 7 Tour de Langkawi
- d. Peringkat 1 Stage 3 Tour of East Java
- e. Peringkat 1 Stage 5 Tour of East Java
- f. Peringkat 1 GC sprint Tour of East Java
- g. Peringkat 1 Criterium Sea Games Manila
- h. Peringkat 2 ORR Sea Games Manila

2. **Tahun 2006**

- a. Peringkat 3 Stage 3 Tour de Langkawi
- b. Peringkat 3 Stage 5 Tour de Langkawi
- c. Peringkat 2 GC Sprint Tour of East Java

D. Matnur



Sumber: images.google.co.id

Matnur lahir di Sampang, 2 Agustus 1981. Berbagai prestasi berhasil diraih, antara lain sebagai berikut:

1. Tahun 2000

- a. Peringkat 1 TEAM ORR PON XV SURABAYA
- b. Peringkat 1 Criterium IPSJ JAKARTA

2. Tahun 2001

- a. Peringkat 2 Stage 4 Tour Aspirin ISSI
- b. Peringkat 2 Stage Tour China South Sea, Hongkong
- c. Peringkat 3 Stage Tour China South Sea, Hongkong
- d. Peringkat 2 Stage Eagle Tour Malaysia

- e. Peringkat 3 Stage Eagle Tour Malaysia
- f. Peringkat 3 Point Competition Eagle Tour Malaysia

3. **Tahun 2002**

- a. Peringkat 1 Stage Asia Tour de Langkawi
- b. Peringkat 1 Stage Tour Thailand
- c. Peringkat 2 Stage Tour Thailand
- d. Peringkat 1 Stage Jelajah Malaysia
- e. Peringkat 1 Stage Tour PDRM Malaysia
- f. Peringkat 2 Criterium Selangor Open
- g. Peringkat 2 Stage Tour China South Sea, Hongkong

4. **Tahun 2003**

- a. Peringkat 1 Stage Sidoarjo Cup
- b. Peringkat 3 Criterium Diedam, Holland

5. **Tahun 2004**

- a. Peringkat 1 Stage Asia Tour de Langkawi
- b. Peringkat 2 Stage Asia Tour de Langkawi
- c. Peringkat 2 Stage Tour de Beijing, CHINA
- d. Peringkat 1 Stage Tour Andaman Thailand

6. Tahun 2005

- a. Peringkat 1 WISMILAK CRITERIUM SERIES
- b. Peringkat 1 GRESIK Cup

7. Tahun 2006

- a. Peringkat 1 Wismilak Criterium Seri Tasikmalaya
- b. Peringkat 3 RR Bupati Cup Tasikmalaya

E. Kaswanto



Kaswanto, Lahir pada 8 Desember 1979 di Surabaya. Ia masuk dalam club Araya-Sidoarjo. Berbagai prestasi telah berhasil diraih, antara lain sebagai berikut:

1. Tahun 2003

- a. Peringkat 13 Stage 6 JELAJAH MALAYSIA
- b. Peringkat 2 Stage 2 Tour de ISSI
- c. Peringkat 1 Stage 5 Tour Putra Sang Fajar

2. Tahun 2004

- a. Peringkat 3 Stage 2 Walikota Cup Surabaya
- b. Peringkat 4 GC Individu Walikota Cup Surabaya
- c. Peringkat 1 Wismilak Criterium Seri Kuningan

3. Tahun 2005

- a. Peringkat 1 WISMILAK Criterium Series Malang
- b. Peringkat 3 Stage 2 Tour de JATIM
- c. Peringkat 3 TP 4000m SEA GAMES PHILIPINA

4. Tahun 2006

Peringkat 3 Wismilak Criterium Seri Tasikmalaya

F. Fatahillah Abdullah



Lahir di Ujung Pandang, 28 November 1984. Masuk dalam club BKCC Jakarta. Berbagai prestasi berhasil diraih, di antaranya sebagai berikut:

1. Tahun 2003

Peringkat 10 Tour de ISSI

2. Tahun 2004

- a. Peringkat 3 Stage 1 Tour Sulawesi
- b. Peringkat 3 Stage 2 Tour Sulawesi
- c. Peringkat 1 Stage 6 Tour Sulawesi
- d. Peringkat 2 Stage 7 Tour Indonesia
- e. Peringkat 2 Stage 7 Intermediate Sprint TDI
- f. Peringkat 2 Stage 9 Tour Indonesia

Tahun 2005

- a. Peringkat 4 Criterium Tour de JATIM
- b. Peringkat 1 Stage 6 Intermediate Sprint TDI
- c. Peringkat 3 4000m TP SEA GAMES
PHILIPINA

g. Edi Purnomo



Lahir di Kudus, 24 Januari 1980. Masuk dalam club CCC Jakarta. Berbagai prestasi telah diraih, di antaranya sebagai berikut:

Tahun 2004

- a. Peringkat 1 WISMILAK CRITERIUM SERIES
- b. Peringkat 2 Tour de JAKARTA

- c. Peringkat 2 Stage 2 Tour de SURABAYA
- d. Peringkat 2 GC Individu Tour de SURABAYA

2. Tahun 2005

- a. Peringkat 3 Stage 3 Tour de Brunei
- b. Peringkat 2 Stage 4 Tour de Brunei
- c. Peringkat 1 Criterium Tour de Brunei
- d. Peringkat 3 Point Sprint Tour de Brunei
- e. Peringkat 2 TP 4000m SEA GAMES Philipina
- f. Peringkat 3 Criterium Pikiran Rakyat Bandung

H. Uyun Muzizah



Sumber: 3.bp.blogspot.com

Uyun lahir di Tuban, 7 Desember 1979. Berbagai prestasi telah berhasil diraih, di antaranya sebagai berikut:

1. Tahun 2000

- a. Peringkat 1 IPSJ Criterium Jakarta
- b. 1 Gold 2 Silver PON 2000, Surabaya

2. Tahun 2001

- a. Peringkat 1 IPSJ Criterium Jakarta
- b. 1 Silver, 1 Bronze Sea Games Kualalumpur, Malaysia

3. Tahun 2002

- a. 2 Silver Asian Games, Busan-Korea Selatan
- b. 2 Silver Asia Championship, Bangkok-Thailand

4. Tahun 2003

- a. 1 Silver World Cup B- Swiss
- b. 2 Silver Sea Games-Vietnam

5. Tahun 2004

- a. 2 Gold Asia Cup Thailand & Malaysia
- b. 1 Gold 2 Bronze PON 2004, Palembang

6. Tahun 2005

- a. 1 Gold Tour de Jakarta
- b. 1 Bronze Asia Championship, India

7. Tahun 2006

- a. 2 Gold 2 Bronze Asia Cup Thailand & Malaysia
- b. 1 Gold Tour de Jakarta

Admin. 3 November 2008. *Tips Bersepeda Menaklukan Medan Tanjakan.* <http://tipsanda.com>.

Admin. 19 Januari 2010. *Tips dan Trik Bersepeda di Tanjakan.* <http://www.gowelbogor.co.cc>.

Athaya. 27 Februari 2008. *Jenis Sepeda.* <http://poinmascyclingclub.wordpress.com>.

Banyumas Cycling Community. 5 Agustus 2009. *Manfaat Bersepeda untuk Kesehatan.* <http://bcc.banyumaspromo.info>.

dscom4st3r. 31 Agustus 2009. *Tips Merawat Sepeda Balap.* <http://landimandiri.blogspot.com>.

Ikatan Sport Sepeda Indonesia (PB.ISSI). 22-Juni-2009. *Sejarah Berdirinya ISSI (Ikatan Sport Sepeda Indonesia).* <http://www.issi.or.id>.

Komite Olahraga Nasional Indonesia (KONI). 2007. *Ikatan Sport Sepeda Indonesia (ISSI).* <http://www.koni.or.id>.

Komite Olimpiade Indonesia. *Olahraga Sepeda.* <http://www.olympic.or.id>.

Komunitas Dian Aksara. 2008. Sejarah Cabang-Cabang Olahraga. Jakarta: PT Kiara Alifiani.

Multiply. 15 Juli 2008. Perengskapan Bersepeda. <http://tempass.multiply.com>.

Olahraga sepeda tak seperti olahraga yang lain.

2 Januari 2008. Jenis-Jenis Olahraga Sepeda. [http://](http://dayatcolnagoboy.blogspot.com)

dayatcolnagoboy.blogspot.com.

Palisades. 25 Oktober 2009. Tips Memilih Jenis Sepeda. <http://www.kaskus.us>.

Pengurus Besar Ikatan Sports Sepeda Indonesia (PB. ISI). 24 September 2008. Bendera dan Lambang ISI. <http://www.isi.or.id>.

<http://forumbandung.detik.com>.

<http://www.indonesia-cycling.com>.

<http://unic77.blogspot.com>.

Glosarium

Aerodinamis:

mengurangi suatu perlawanan bentuk kepada aliran udara.

Akselerasi:

peningkatan kecepatan

Atraksi:

pertunjukan yang menarik perhatian

Balap:

lomba (adu kecepatan)

Bearings:

bola besi kecil yang biasa disebut pelor, tertetak dan berputar di dalam hub dan *bottom bracket*.

Bottom bracket:

terletak di dalam cangkang botom bracket pada rangka sepeda, di dalamnya terdapat bearing tempat di mana crank berputar

Cakram:

besi bundar, pipih, dan tajam

Case/sprocket:

satu set gigi yang terdiri atas 8~9 buah dan terpasang di hub roda belakang.

Chainring:
rantai sepeda

Chainset:
satu set unit termasuk crank, chainring, dan bottom bracket.

Chainwheel (gir):
piringan bergerigi yang berada pada chainset (komponen crank), tempat rantai berpaut untuk memutar roda.

Crank:
lengan ayun untuk mengayuh sepeda, terpasang pada bottom bracket dan pada ujung satunya terpasang pedal.

Derailleur:
bagian sepeda yang berfungsi untuk mendorong rantai searah as case/sprocket atau chain wheel.

Disc brake:
rem yang berkerja pada piringan yang terpasang pada hub.

Flange:
bagian hub yang menyerupai piringan berlubang-lubang, tempat di mana jeruji roda dikaitkan.

Frame sepeda:
kerangka sepeda

Freewheel:

sebuah hub yang memungkinkan roda tetap berputar walaupun kayuhan berhenti.

Front Deraillleur:

sebuah alat yang membuat rantai berpindah searah as chain wheel.

Grip Shift:

untuk memilih posisi gir.

Hub:

sebuah mekanis yang di dalamnya terdapat bearing dan dikaitkan jari-jari, letaknya pada pusat roda.

Ikatan Sport Sepeda Indonesia (ISSI):

organisasi pusat dari seluruh perkumpulan balap sepeda di Indonesia yang berasaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Jersey:

pakaian yang dirancang sebagai kostum olahraga tertentu seperti balap sepeda, bola basket, sepak bola, maupun olahraga lain.

Kampas:

barang tenun yang tebal dan kuat untuk melapis ban.

Kompetisi:

pertandingan untuk merebut kejuaraan.

Medan off-road:

medan berupa jalanan tanah atau berpasir seperti di pantai, perbukitan, hutan, dan sebagainya.

Mountain bike (sepeda gunung):

sepeda yang dirancang sedemikian rupa sehingga cocok dipakai di pegunungan.

Multispeed:

beda kecepatan

Olimpiade:

pertandingan olahraga antarbangsa yang diadakan setiap empat tahun sekali di negeri yang berlainan.

Paving blok:

produk bahan bangunan dari semen yang digunakan sebagai salah satu alternatif penutup atau pengerasan permukaan tanah.

Performa:

penampilan

Rear derailleur:

sebuah alat yang membuat rantai berpindah searah as caset/sprocket.

Rider:

pengendara

Sadel:

tempat duduk (pada sepeda, punggung kuda, sepeda motor)

Sepeda:

kendaraan beroda dua atau tiga, mempunyai setang, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakkan kaki untuk menjalankannya.

Suspensi:

kumpulan komponen tertentu yang berfungsi meredam kejutan atau getaran yang terjadi pada kendaraan akibat permukaan jalan yang tidak rata yang dapat meningkatkan kenyamanan berkendara dan pengendalian kendaraan.

Trek:

jalur atau jalan yang dipakai sebagai arena balap.

Velodrome:

suatu bangunan berupa lintasan yang digunakan dalam kegiatan balap sepeda.

Vendor sepeda:

penjual sepeda

Indeks

A

Aerodinamis 41
Akselerasi 63
Ali Mountain (AM) 35
Atlet 14, 43, 77

B

Balap Sepeda 11, 12, 15, 16, 18-25, 49, 51, 52, 73, 74, 79
Bersepeda 13, 27-32, 39, 48, 49, 52, 54, 56-58, 60, 64, 65
BMX 11, 12, 13, 38, 42, 43, 46

C

Chainwheel 45
Competitive Road 39
Commuter 42
Crank 59, 61, 64, 68
Cross Country (XC) 33-35, 43, 46, 59

D

Dirt Jump (DJ) 38
Downhill (DH) 36, 46

E

Endurance Road 40

F

FD (Front Derailleur) 60, 71

Frame 40, 44, 68, 70

Free Ride (FR) 36, 46

G

Gir 37, 41, 42, 60, 68

I

ISSI 20-24

M

Mountain Bike (MTB)/Sepeda Gunung 11, 17, 18, 33, 46,
47, 58, 59, 70

O

Olahraga Sepeda 11, 16, 27, 28, 43, 52, 53, 60

Olimpiade 11, 13, 15, 17

P

Pedal 1, 6, 51, 59, 60, 64, 68, 71

R
Rd (Rear Derailleur) 60, 67, 71
Rear Bike 39, 58, 59, 64
Rear Race 14

S
Sadel 45, 53, 59, 60, 61
Seatpost 58, 61, 62, 66
Sepeda 1-11, 14-16, 30, 33-46, 48, 50-52, 55, 58-60, 62, 64-67, 70, 71
Sepeda Balap 39, 40-42, 46, 47, 58, 66, 70
Sepeda Mini 43
Setang (handle bar) 8, 42, 43, 48, 60, 64, 66, 68
Shifting 58, 60, 61
Single Speed 41
Suspensi 5, 33, 34, 37, 43, 58, 50, 59, 66

T
Tour de France 73, 74
Track Cycling 15
TT (Time Trial) 40, 41

V
Velodrome 15, 19

Lampiran I

Beberapa Fakta Menarik Seputar Bersepeda dan Tips Latihan Bersepeda

Mengendarai sepeda bisa menyelamatkan hidup Anda! Sebuah penelitian melibatkan 13.375 perempuan dan 17.285 laki-laki, dan mengikuti kebiasaan mereka bersepeda ke tempat kerja. Seperti diinformasikan www.nybc.net, kebiasaan tersebut terbukti dapat menurunkan risiko kematian sebesar 40%.

Menurut American Heart Association, aktivitas fisik seperti bersepeda yang dilakukan rutin setiap hari akan bermanfaat untuk:

1. Menurunkan risiko terkena penyakit jantung karena bersepeda dapat memperlancar sirkulasi darah ke seluruh tubuh.
2. Menjaga berat badan.
3. Menjaga tingkat kolesterol dalam darah.
4. Menghindari dan mengatur tekanan darah yang tinggi.
5. Mencegah keropos tulang.
6. Meningkatkan kebugaran dan tenaga.
7. Membantu menghindari stres.
8. Meredakan tekanan atau otot-otot yang tegang.
9. Membantu kualitas tidur.

10. Membantu meningkatkan kepercayaan diri dan sikap optimis.
11. Merupakan salah satu kesempatan untuk mempererat hubungan sosialisasi, baik dengan keluarga maupun dengan kerabat.

Dalam www.leedscyclists.org.uk juga disebutkan bahwa bersepeda statis selama satu jam dapat membakar sekitar 300 kalori. Sedangkan bersepeda dinamis selama setengah jam dan dilakukan rutin setiap hari dapat membantu melenyapkan 5,5 kilogram lemak dalam satu tahun. Tentu saja latihan itu idealnya dilakukan rutin setiap hari. Dengan begitu, berat badan tetap dapat dijaga. Apalagi jika dibarengi perubahan pola makan yang sehat.

Studi juga menunjukkan, bersepeda dan berjalan cepat dapat meningkatkan tingkat kebugaran kardiovaskular sebesar 3%-7%. Latihan itu juga bermanfaat menurunkan kolesterol hingga 5% dan menurunkan berat badan 3% dengan frekuensi rutin selama 15 minggu.

Sebuah studi lain, masih dari situs yang sama, membuktikan pekerja yang rutin bersepeda sejauh 20 mil dalam satu minggu akan lebih terhindar dari penyakit jantung ketimbang rekan-rekan kerja mereka yang tidak bersepeda. Tentu saja faktor lain perlu jadi pertimbangan, seperti kebiasaan merokok, tingkat obesitas, tingkat kolesterol, dan tekanan darah.

Berikut adalah beberapa tips latihan bersepeda, terutama di kota besar seperti Jakarta:

1. Atur posisi tinggi pelana sepeda yang sesuai dengan panjang tungkai. Saat posisi mengayuh pedal di bawah, tungkai harus menekuk sedikit. Tungkai jangan sampai pada posisi lurus karena akan membebani lutut.
2. Atur juga posisi setang sepeda. Seperti juga tungkai, lengan jangan sampai pada posisi lurus karena akan membebani siku. Usahakan siku sedikit menekuk dengan posisi punggung santai, tidak terlalu tegak dan tidak terlalu condong ke depan. Posisi yang tepat dan tidak tegang akan menghindari terjadinya cedera.
3. Hindari menggenggam pegangan setang sepeda terlalu keras supaya tidak mengganggu peredaran darah di daerah tangan dan lengan.
4. Posisikan tubuh dengan santai, jangan tegang. Pastikan posisi Anda nyaman saat mulai bersepeda. Perhatikan pelana, posisi punggung, lengan, dan tungkai.
5. Untuk keamanan dan kenyamanan, usahakan juga mengenakan pakaian yang menyerap keringat dan tidak ketat. Baju yang terlalu ketat akan mengganggu peredaran darah dan pernafasan.
6. Pilih juga pelana sepeda yang biasanya berdesain khusus dengan lekukan. Pastikan tempat duduk itu

- tidak menekan area genital atau menyebabkan rasa nyeri. Pelana yang tidak nyaman akan membuat aliran darah dalam tubuh, khususnya di area genital, terganggu.
7. Lengkapi juga perangkat keamanan dan keselamatan dengan pelindung kepala atau helm, pelindung lutut dan siku. Melindungi kepala adalah mutlak.
 8. Siapkan air minum selama bersepeda. Jangan sampai Anda mengalami dehidrasi atau kekurangan cairan. Anda disarankan untuk minum air setiap 15 menit selama bersepeda.
 9. Perhatikan juga waktu Anda bersepeda. Waktu ideal untuk latihan di luar ruang adalah pukul 06.00 sampai 09.00, dan pukul 15.00 hingga 17.00. Saat-saat itu, sinar matahari memberikan vitamin D yang bisa menebalkan tulang dan mencegahnya keropos. Tabir surya bisa jadi pilihan, tapi dengan mengoleskan tabir surya pada kulit, berarti penyerapan vitamin D dari sinar matahari akan terhambat.
 10. Gunakan sepatu olahraga saat bersepeda. Jika Anda sekadar bersepeda santai, misalnya berjalan-jalan atau bersepeda ke rumah tetangga, menggunakan sandal sah-sah saja. Tapi sebagai latihan fisik, penggunaan sepatu olahraga yang nyaman bertujuan sebagai peredam beban dan menghindari cedera.
 11. Pilih juga lingkungan dan jalan yang aman buat kondisi Anda. Tetap berhati-hati saat melalui jalan-

jalan berbatu, licin, atau jalan yang ramai kendaraan bermotor. Kota seperti Yogyakarta memang sudah menyediakan jalur khusus pengendara sepeda. Tapi bagi kota yang belum menyediakan jalur sepeda, mungkin mengalah adalah alternatif terbaik untuk sementara.

12. Jangan ributkan masalah pengeluaran. Harga sepeda gunung bisa dimulai dari Rp800 ribu sampai tidak terbatas. Bike2Work bahkan bekerja sama dengan sebuah produsen sepeda gunung memproduksi sepeda untuk jalan-jalan Jakarta. Spesifikasinya sepeda gunung yang bisa digunakan untuk semi-cross-country. Desainnya ergonomi, pas sekali buat jalanan Jakarta.

Copyright © Setyawan Bangkit SI 2008

Sumber: <http://students.ukdw.ac.id/~23080395/23080395Bersepeda.html>

Lampiran 2

Hidup Sehat dengan Bersepeda

Oleh: Erwan AS



Anda pasti ingat, dahulu generasi kakek-nenek kita kerap menggunakan sepeda pancal atau sepeda onthel sebagai alat transportasi. Namun sekarang, tampaknya kejayaan sepeda jengki dan sepeda unta sebagai alat transportasi usai sudah. Mengayuh pedal tak lagi identik dengan berangkat kerja dan rutinitas resmi lainnya, tapi olahraga, dan belakangan rekreasi. Banyak orang menggenjot sepeda roda dua untuk membakar kalori, menurunkan berat badan, mengecilkan perut buncit, atau merampingkan lingkaran pinggang yang tidak mau diajak kompromi.



Berdasarkan fungsinya, olahraga dibagi menjadi dua kelompok besar. Kelompok pertama yaitu olahraga yang melatih ketahanan jantung dan paru-paru, biasanya disebut sebagai olahraga *endurance*. Contoh paling gampang yaitu senam aerobik, jogging, dan jalan kaki. Latihan-latihan ini masuk kategori *endurance* karena membakar kalori dengan disertai peningkatan aktivitas jantung memompa darah serta aktivitas paru-paru menyuplai oksigen.

Kelompok kedua yaitu olahraga yang melatih otot-otot tertentu yang dikenal sebagai *strength training*. Contohnya adalah latihan mengangkat dumbell. Fokus latihan ini pada otot-otot lengan.

Kalau ditimbang-timbang berdasarkan pengelompokan itu, kegiatan bersepeda ini masuk di kedua kategori tersebut. Sebab dengan mengayuh pedal, vaskularisasi

dan oksigenasi meningkat. Jantung memompa lebih aktif dan paru-paru pun bekerja lebih giat. Di samping itu, saat menggenjot pedal dengan kuat, otot-otot paha dan sekitarnya juga terlatih.

Selalu Pegang Kendali

Selain itu, menurut Nani bersepeda juga termasuk latihan aerobik yang relatif mudah dikendalikan. "Mudah dikendalikan" itu artinya intensitas latihan bisa diatur sesuai kebutuhan.

Meski demikian, masih menurut Nani, pesepeda harus tetap mengikuti aturan umum dalam olahraga: harus dimulai dengan pemanasan dan diakhiri dengan pendinginan.

"Saat baru mulai, jangan langsung pakai kecepatan tinggi. Begitu pula kalo sudah selesai, jangan langsung berhenti, tapi kurangi kecepatan sedikit demi sedikit," sarannya. Dasuki sependapat dengan aturan ini, "Sebelum bersepeda, kita biasanya *stretching* otot dulu. Kalau tidak melakukan pemanasan dan langsung lewat tanjakan, kadang mata bisa berkunang-kunang, dan paha ato betis bisa mengalami kram.

Asyik sambil rekreasi



Dengan semakin banyaknya pilihan, kini acara bersepeda tak selalu harus di jalanan. Dengan sepeda statis, mengayuh pedal di dalam rumah pun bisa dilakukan. Dalam urusan melatih ketahanan jantung dan paru-paru, manfaat bersepeda statis relatif sama dengan bersepeda luar ruang.

Meski demikian, menurut Nani, keduanya tetap punya perbedaan. Perbedaan pertama, bersepeda statis tidak melatih keseimbangan. Perbedaan kedua, bersepeda luar ruang juga melatih otot lengan, sementara bersepeda statis tidak.

Selain itu, bersepeda luar ruang juga memiliki unsur rekreasi.

Sumber: <http://bpt.sragenkab.go.id/content/berita/berita/16okt09sehatsepeda.html>

Lampiran 3

Menpora: Budayakan Olahraga Bersepeda
Oleh: Zumrotul Muslimin



Liputan6.com, Jakarta: Menteri Pemuda dan Olahraga Andi Malarangeng mengharap masyarakat membudayakan sepeda. "Bersepeda selain menjadi sarana olahraga yang menyehatkan badan, juga olahraga prestasi. Jadi harus terus ditingkatkan," katanya di Plasa Utara Gelora Bung Karno Jakarta, Ahad (24/1). Menurut dia, di Indonesia olahraga bersepeda sangat populer. Khusus untuk olahraga prestasi hasilnya sudah mampu bicara dipentas SEA Games. Dengan pembinaan berjenjang, kata Andi, prestasi olahraga diharapkan terus dapat meningkat dan mampu berjaya di pentas internasional.

Ia menjelaskan, khusus olahraga bersepeda rekreasi harus terus digalakkan. Selain menyehatkan, bersepeda untuk sarana transportasi ke tempat kerja dan sekolah. "Kami berusaha mensinergikan sepeda dengan busway. Jika telah berjalan akan banyak mendapatkan keuntungan," katanya seperti dikutip *ANTARA*.

Keinginan Menpora untuk mensinergikan sepeda dengan busway disambut positif oleh Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo. "Kami akan mendukung program pak Menteri. Semua fasilitas pendukung sudah ada tinggal realisasinya," katanya di sela pelepasan sepeda sehat di Senayan.

Sumber: <http://www.ringkasanberita.net/index.php/news/liputan6/508409/menpora-budayakan-olahraga-bersepeda>

Lampiran 4

Kini, Olahraga Bersepeda Menjadi Olahraga yang Bergengsi



Sepeda yang awalnya sebagai alat transportasi sederhana, kini juga digunakan dalam ajang lomba yang bergengsi. Ini adalah salah satu foto sepeda yang dipakai beberapa orang untuk berlomba sepeda.

Dewasa ini, sudah banyak orang yang memakai sepeda sebagai alat transportasi mereka yang akan pergi ke tempat ia bekerja. Istilah ini biasa disebut "BIKE TO WORK".

