

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Sejak tahun 2018, fenomena komunitas motor di Indonesia menunjukkan perkembangan yang signifikan. Komunitas yang awalnya hanya berfungsi sebagai wadah bagi para penggemar otomotif kini berkembang menjadi ruang sosial yang aktif, di mana anggotanya tidak hanya berkumpul untuk menyalurkan hobi, tetapi juga melakukan berbagai kegiatan sosial seperti bakti masyarakat, kampanye keselamatan berkendara, hingga *touring* lintas kota maupun provinsi. (Nurbanaat & Desiningrum, 2018) Keberadaan komunitas motor di Indonesia bukan sekadar bentuk kecintaan terhadap kendaraan bermotor, melainkan juga menjadi sarana pembentukan identitas sosial dan solidaritas kelompok di tengah masyarakat urban (Nurbanaat & Desiningrum, 2018). Dalam konteks ini, aktivitas komunitas motor dapat dipahami sebagai praktik sosial yang melibatkan proses pengambilan keputusan kolektif di bawah kondisi risiko, sehingga aspek komunikasi dan manajemen risiko menjadi sangat penting.

Kegiatan *touring* menjadi salah satu aktivitas paling menonjol dari komunitas motor, karena mampu memperkuat kohesi sosial dan menumbuhkan rasa kebersamaan antaranggota. Namun, aktivitas ini juga memiliki potensi risiko tinggi di jalan raya, mulai dari kecelakaan, gangguan teknis kendaraan, hingga kelelahan pengendara. Menurut data Korlantas Polri, hingga 5 Agustus 2024 tercatat 79.220 kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia, dan sekitar 76,42 % dari kendaraan yang terlibat merupakan sepeda motor (Redaksi, 2024). Angka ini memperlihatkan bahwa *touring* sebagai aktivitas sosial menuntut sistem komunikasi yang mampu meminimalkan risiko melalui koordinasi yang efektif di antara anggota kelompok.

Komunitas motor besar seperti Harley-Davidson Club Indonesia (HDCI) Tangerang tidak hanya berperan sebagai wadah berkumpulnya pecinta otomotif, tetapi juga berkembang menjadi entitas sosial dengan struktur organisasi, sistem nilai, dan budaya khas. *Touring* menjadi salah satu ritual utama yang mempererat solidaritas sekaligus memperkuat identitas kelompok (Candraningtyas & Prawiradiredja, 2017). Dalam praktiknya, setiap kegiatan *touring* melibatkan koordinasi kompleks yang membutuhkan kesadaran risiko bersama, interpretasi situasi secara kolektif, dan kemampuan mengambil keputusan cepat di lapangan. Proses ini sejalan dengan pandangan Cho et al. (2015) bahwa pemrosesan risiko dalam kelompok terjadi melalui komunikasi, di mana anggota saling bertukar informasi, menafsirkan kondisi, dan membangun konsensus terhadap tindakan yang akan diambil. Dengan kata lain, manajemen risiko di dalam *touring* merupakan hasil dari pemrosesan informasi risiko secara sosial, bukan semata keputusan individual.

Dengan demikian manajemen risiko menjadi elemen vital dalam menjaga keselamatan individu maupun rombongan. Penelitian Ariawan dan Wegama menemukan bahwa persepsi risiko berkendara mempengaruhi sikap pengendara dalam memilih perilaku yang lebih aman, yang implikasinya terhadap bagaimana publik memandang keselamatan lalu lintas di daerah tersebut (Ariawan & Wedagama, 2019). Pada penelitian Iskandar pada tahun 2021 juga terdapat faktor-faktor seperti pelatihan dan kontrol publik terhadap perilaku berkendara juga terbukti berkontribusi terhadap perilaku berkendara yang lebih aman, yang pada gilirannya dapat memperbaiki citra publik berkaitan dengan pengguna sepeda motor (Iskandar et al., 2021). Melalui kacamata *Risk Information Processing Model in Groups*, proses ini mencerminkan bagaimana kelompok mengidentifikasi, menafsirkan, dan merespons risiko secara bersama melalui komunikasi yang terstruktur dan kohesif.

1.1 Risiko Utama dalam Kegiatan Touring Komunitas Motor

No	Risiko	Tahun	Sumber
1	Risiko kecelakaan akibat perilaku berkendara berisiko, kelelahan, dan human error selama perjalanan jarak jauh	2025	Mardikawati et al. (2025) ; Safitri et al. (2025)
2	Risiko miskomunikasi dan kegagalan koordinasi antaranggota dalam rombongan touring	2024	Natalia & Sukendro (2024)
3	Risiko kecelakaan fatal dalam kegiatan touring motor besar akibat dinamika rombongan dan kondisi lalu lintas	2024	(Baihaqi, 2024)
4	Risiko cedera berat akibat kondisi jalan, lingkungan, dan keterbatasan perlindungan pengendara motor	2016	Lili et al. (2016)
5	Risiko perilaku konformitas dan tekanan solidaritas komunitas yang mendorong pengabaian keselamatan individu	2017	(Candraningtyas & Prawiradiredja, 2017)

Berdasarkan kajian literatur dan kasus-kasus yang relevan, kegiatan touring dalam komunitas motor mengandung sejumlah risiko utama yang saling berkaitan. Risiko yang paling dominan adalah kecelakaan akibat perilaku berkendara berisiko, kelelahan fisik, dan *human error* yang cenderung meningkat selama perjalanan jarak jauh. Selain itu, miskomunikasi dan kegagalan koordinasi antaranggota rombongan menjadi risiko signifikan karena dapat menghambat respons cepat terhadap situasi darurat di jalan. Risiko kecelakaan fatal juga tercatat dalam kegiatan *touring* motor besar yang melibatkan dinamika rombongan dan interaksi kompleks dengan lalu lintas umum. Faktor lingkungan seperti kondisi jalan rusak, licin, atau tidak terduga turut meningkatkan risiko cedera berat bagi pengendara motor yang memiliki perlindungan terbatas. Di sisi lain, tekanan solidaritas dan konformitas dalam komunitas touring berpotensi mendorong anggota mengabaikan batas kemampuan dan keselamatan pribadi demi menjaga kekompakan kelompok. Kelima risiko tersebut menunjukkan bahwa keselamatan touring tidak hanya ditentukan oleh aspek teknis berkendara, tetapi juga oleh manajemen komunikasi, pengendalian perilaku kelompok, dan kesadaran kolektif terhadap risiko (Candraningtyas & Prawiradiredja, 2017; Lili et al. (2016); Mardikawati et al. (2025); Natalia & Sukendro (2024); Safitri et al. (2025).

Kecelakaan nyata yang terjadi dalam *touring* motor besar menegaskan pentingnya aspek ini. Pada 28 April 2024, kecelakaan melibatkan rombongan Harley-Davidson di Desa Banjarsari, Kecamatan Sumberasih, Kabupaten Probolinggo, Jawa Timur. Berdasarkan keterangan Satlantas Polres Probolinggo Kota, insiden bermula ketika sebuah Yamaha Nmax menyeberang secara tiba-tiba di jalur rombongan. Kondisi tersebut memicu pengereman mendadak dari pengendara motor besar di barisan depan sehingga beberapa motor saling bersenggolan. Salah satu motor besar yang dikendarai pasangan suami istri keluar jalur dan terserempet kendaraan dari arah berlawanan. Kedua korban dilaporkan meninggal dunia di lokasi kejadian, sementara sejumlah pengendara lain mengalami luka ringan (Baihaqi, 2024). Kasus ini menunjukkan bahwa kegagalan

dalam pemrosesan informasi risiko, misalnya keterlambatan dalam menangkap sinyal bahaya atau kesalahan interpretasi komunikasi nonverbal, dapat menimbulkan konsekuensi fatal. Hal tersebut menggambarkan bagaimana proses komunikasi dan koordinasi kelompok secara langsung menentukan efektivitas manajemen risiko di lapangan.

Salah satu komponen penting dalam sistem komunikasi *touring* adalah penggunaan sinyal nonverbal. Koordinasi teknis biasanya dilakukan sebelum keberangkatan melalui *Briefing*, sedangkan komunikasi di jalan dilakukan lewat isyarat tangan, sorotan lampu, atau perubahan formasi. Bentuk komunikasi ini mencerminkan tahap awal dalam proses pemrosesan risiko kelompok, yaitu ketika anggota membangun kesadaran dan perhatian bersama terhadap potensi bahaya. Dalam konteks ini, komunikasi nonverbal berfungsi sebagai media utama pertukaran informasi risiko (*information exchange*) yang memungkinkan kelompok bereaksi cepat tanpa harus menggunakan bahasa verbal. Kohesivitas dan kepercayaan sosial menjadi faktor kunci agar anggota mampu menafsirkan dan merespons sinyal-sinyal tersebut secara serentak.

Penelitian Alsulami pada 2021 menunjukkan bahwa pola komunikasi nonverbal tidak hanya berfungsi praktis, tetapi juga membentuk kohesi kelompok. Namun, perkembangan teknologi komunikasi kemudian mengubah lanskap *touring* secara signifikan. Kehadiran perangkat *intercom* berbasis *bluetooth* memungkinkan instruksi lisan disampaikan secara langsung dan *real-time*. Dalam perjalanan *touring* terdapat susunan peran untuk menjaga ketertiban dan keamanan selama di perjalanan. Salah satu peran penting adalah *Road Captain*, yaitu pemimpin *touring* yang bertugas mengatur arah, kecepatan, serta memberi instruksi kepada seluruh anggota. Selain itu, terdapat juga *Sweeper*, yaitu anggota yang berada di posisi paling belakang dan bertanggung jawab memastikan tidak ada peserta yang tertinggal atau mengalami kendala di jalan. *Road Captain* dapat berkomunikasi dengan *Sweeper* maupun anggota lain secara cepat untuk menjaga koordinasi dan kelancaran selama perjalanan berlangsung. Teknologi ini

meminimalkan risiko miskomunikasi akibat kebisingan mesin, jarak motor, atau keterbatasan pandangan. Dengan *intercom*, koordinasi bisa dilakukan tanpa mengganggu konsentrasi berkendara. Hal ini juga meningkatkan respons terhadap perubahan lalu lintas atau kondisi darurat di jalan (Alsulami, 2021). Hal ini menunjukkan bahwa teknologi komunikasi berfungsi memperkuat tahapan *group decision-making* dalam model Cho et al. (2015), ketika kelompok harus merespons risiko dengan keputusan cepat berbasis kesamaan interpretasi.

Meski *intercom* semakin populer, komunikasi nonverbal tidak sepenuhnya ditinggalkan. Ia tetap menjadi sistem cadangan penting ketika *intercom* bermasalah, baterai habis, atau saat dibutuhkan sinyal visual cepat. Pergeseran dari dominasi komunikasi nonverbal menuju integrasi *intercom* mencerminkan adaptasi budaya *touring* terhadap teknologi. Hal ini juga menunjukkan strategi manajemen risiko komunikasi modern pada komunitas motor besar. Fenomena ini penting dikaji untuk memahami keseimbangan antara tradisi simbolik dan inovasi teknis. Keduanya berperan dalam menjaga keselamatan serta keteraturan *touring*. Lebih jauh, simbol nonverbal tidak hanya menyampaikan instruksi keselamatan. Dengan demikian, dalam kerangka *Risk Information Processing Model in Groups*, komunikasi nonverbal dan teknologi *intercom* berperan sebagai dua saluran utama dalam pengolahan informasi risiko yang menopang kohesivitas dan efektivitas keputusan kelompok (Alsulami, 2021).

Simbol nonverbal seperti pakaian khas, atribut komunitas (rompi, logo, stiker), serta salam atau kode internal juga menjadi bagian strategi *branding*. Atribut ini memperkuat solidaritas anggota sekaligus citra komunitas. Studi pada komunitas *Freedom Bikers* Indonesia (FBI) Surabaya menunjukkan bahwa identitas komunitas lebih kuat ditampilkan melalui atribut nonverbal. Bentuk visual lebih mudah dikenali publik dibanding simbol verbal (Candraningtyas & Prawiradiredja, 2017). Fenomena serupa tampak pada komunitas Vespa, di mana isyarat simbolik memperkuat kebersamaan dan komitmen anggota (Natalia & Sukendro, 2024). Identitas kolektif yang terbentuk melalui simbol-simbol

nonverbal ini turut berperan dalam mendukung efektivitas komunikasi selama *touring*. Ketika anggota merasa menjadi bagian dari satu identitas bersama, mereka lebih disiplin mengikuti instruksi, mematuhi kode etik berkendara, serta menjaga keselamatan sesama anggota. Dengan demikian, pembentukan identitas melalui komunikasi nonverbal memiliki kaitan erat dengan penerapan manajemen risiko, karena keduanya sama-sama menekankan pentingnya koordinasi, kedisiplinan, dan tanggung jawab kolektif selama kegiatan *touring* berlangsung. Dalam model, identitas dan kohesivitas kelompok menjadi prasyarat utama efektivitas komunikasi risiko, karena kepercayaan dan solidaritas mempercepat pembentukan konsensus dan implementasi keputusan bersama.

Fenomena identitas dan komunikasi dalam komunitas motor tidak terlepas dari berbagai risiko yang dapat terjadi di lapangan. Kasus Sophan Sophiaan pada 17 Mei 2008 menjadi salah satu contoh tragis risiko yang dapat muncul dalam kegiatan *touring* motor besar. Dalam kegiatan “Jelajah Kebangsaan”, Sophan yang mengendarai motor Harley-Davidson mengalami kecelakaan tunggal akibat menghantam jalan berlubang di jalur Caruban, Madiun, Jawa Timur, hingga mengakibatkan kematiannya dalam perjalanan ke rumah sakit (Radja, 2008).

Kasus tersebut menunjukkan bahwa selain kondisi jalan, formasi rombongan yang rapat dan minimnya komunikasi hazard turut memperbesar potensi kecelakaan. Insiden ini menegaskan bahwa faktor utama kecelakaan adalah kondisi jalan yang buruk dan kecepatan rombongan *touring*, sementara tidak ada keterlibatan kendaraan lain.

Dari perspektif *Risk Information Processing Model in Groups*, situasi seperti ini mencerminkan lemahnya tahap *information exchange* dan *collective sensemaking*, ketika kelompok gagal membangun kesadaran bersama tentang potensi bahaya karena informasi risiko tidak tersampaikan atau tidak ditafsirkan secara seragam oleh anggota. Penerapan prosedur pra-*touring*, seperti rekognisi rute, *Briefing* keselamatan, pembagian peran yang jelas, pengaturan jarak antar motor, serta koordinasi efektif antara *Road Captain* dan *Sweeper* menjadi bagian

dari strategi komunikasi risiko yang lebih terstruktur. Dalam model tersebut, langkah-langkah ini dapat dipahami sebagai bagian dari proses *group coordination* dan *implementation*, di mana keputusan bersama tentang mitigasi risiko dikonkretkan melalui pembagian peran dan interaksi langsung antaranggota.

Koordinasi dengan pihak berwenang terkait kondisi jalur juga dapat menjadi langkah preventif untuk meminimalkan risiko fatal. Dengan demikian, kasus ini tidak hanya menjadi peringatan akan bahaya fisik dalam *touring*, tetapi juga memperkuat urgensi kajian tentang bagaimana komunikasi, baik nonverbal maupun melalui teknologi *intercom*, dapat diintegrasikan dalam strategi manajemen risiko *touring* komunitas motor besar (Lynch & Hatch, 2019). Pendekatan ini menempatkan komunikasi sebagai proses sosial dalam manajemen risiko, bukan sekadar transfer informasi teknis.

Penggunaan perangkat komunikasi *intercom* menjadi standar dalam kegiatan *touring* motor, karena memungkinkan koordinasi *real-time* antara *Road Captain*, *Sweeper*, dan anggota lainnya. Namun, komunitas tetap menyiapkan *fallback protocol* atau protokol komunikasi cadangan berbasis isyarat nonverbal untuk mengantisipasi gangguan teknis, seperti baterai *intercom* yang habis atau jarak antar pengendara yang terlalu jauh. Protokol ini meliputi berbagai kode tangan dan gerakan tubuh yang telah disepakati, sehingga komunikasi tetap berjalan meskipun alat komunikasi elektronik tidak berfungsi.

Dalam konteks *Risk Information Processing Model in Groups*, keberadaan sistem komunikasi ganda ini menunjukkan upaya kelompok dalam menjaga keberlanjutan proses *information exchange* dan *redundancy* dalam mitigasi risiko, dimana saluran komunikasi alternatif menjadi kunci mempertahankan kohesi dan efektivitas keputusan kolektif.

Penelitian Taylor dkk menunjukkan bahwa kohesivitas kelompok berkorelasi kuat dengan kepatuhan pada norma dan prosedur kelompok, sehingga kelompok

yang lebih kohesif lebih mungkin menerapkan protokol keselamatan secara konsisten (Taylor et al., 2019). Kohesivitas ini, dalam kerangka *Risk Information Processing Model in Groups*, tidak hanya menjaga kesatuan sosial tetapi juga memperkuat *normative influence*, yaitu dorongan untuk mengikuti perilaku aman karena adanya rasa identitas dan solidaritas kelompok. Dengan demikian, kohesivitas berfungsi ganda: mempererat identitas kelompok sekaligus meningkatkan efektivitas komunikasi risiko.

Anggota dapat saling memahami dan merespons dengan cepat tanpa penjelasan verbal panjang. Kecepatan respons menjadi kunci dalam mitigasi risiko *touring*. Hal ini memastikan perjalanan berlangsung aman, tertib, dan tetap mencerminkan citra positif komunitas di mata publik. Respons cepat semacam ini merefleksikan tahapan *implementation* dalam model, yaitu penerapan keputusan kolektif di lapangan melalui koordinasi spontan berbasis kepercayaan sosial dan pengalaman bersama.

Topik ini penting dikaji pada HDCI Tangerang karena masih minim penelitian yang mengkaji bagaimana manajemen risiko *touring* diimplementasikan melalui praktik komunikasi, baik verbal maupun nonverbal, serta pemanfaatan teknologi komunikasi modern. Dalam konteks *touring* motor besar, komunikasi nonverbal dan teknologi komunikasi bukan sekadar aspek pendukung, melainkan bagian integral dari strategi manajemen risiko untuk memastikan keselamatan, koordinasi, dan kohesivitas antaranggota di lapangan. Pendekatan ini menegaskan bahwa studi komunikasi dalam konteks ini bersifat kualitatif, dengan menempatkan interaksi simbolik dan pertukaran makna sebagai inti dari proses manajemen risiko.

HDCI Tangerang memiliki struktur organisasi jelas dan aktivitas *touring* rutin. Mereka menerapkan adaptasi teknologi komunikasi modern seperti *intercom* berbasis *bluetooth*. Formasi *touring* dikelola dengan pembagian peran strategis, mulai dari *Road Captain*, *asisten Road Captain*, *Safety Officer*, hingga *Sweeper*.

Protokol komunikasi cadangan berbasis nonverbal juga dijalankan. Kondisi ini menjadikan HDCI Tangerang relevan sebagai studi kasus. Penelitian ini diharapkan mengungkap bagaimana komunikasi tradisional dan teknologi modern terintegrasi dalam kerangka manajemen risiko. Dengan menempatkan kerangka *Risk Information Processing Model in Groups* sebagai dasar analisis, penelitian ini tidak hanya mendeskripsikan praktik komunikasi, tetapi juga memahami bagaimana proses interpretasi, koordinasi, dan identifikasi kelompok membentuk kesadaran risiko bersama.

HDCI dan klub motor besar sejenis memiliki keunggulan dibanding klub motor informal atau semi-formal karena menerapkan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) tertulis yang mengatur seluruh aktivitas *touring*. Struktur organisasi formal memungkinkan pembagian peran yang spesifik dan konsisten, seperti *Road Captain* yang memimpin rombongan, *Sweeper* yang memastikan keamanan barisan belakang, navigator yang memandu rute, dan *Safety Officer* yang memantau protokol keselamatan. Selain itu, protokol komunikasi jelas diterapkan, termasuk kode tangan standar, tanda lampu, serta integrasi teknologi *intercom* untuk komunikasi *real-time*, sehingga koordinasi intra-rombongan tetap lancar meskipun rombongan berada di jalur panjang atau kondisi bising.

Rute *touring* biasanya direkognisi sebelum keberangkatan, sehingga titik rawan seperti jalan berlubang atau jalur sempit dapat diidentifikasi dan diantisipasi. *Briefing* pra-tour dilakukan secara komprehensif, mencakup penentuan rute, titik istirahat, protokol keselamatan, serta pengulangan kode komunikasi nonverbal sebagai cadangan. Protokol keselamatan ini dijalankan secara konsisten selama *touring*, yang membantu meminimalkan risiko kecelakaan dan memastikan setiap anggota mengetahui tanggung jawabnya.

Selain itu, dokumentasi kegiatan *touring* dilakukan secara berkala untuk menilai efektivitas protokol keselamatan dan mencatat kejadian selama perjalanan. Pencatatan data insiden dan laporan teknis memungkinkan komunitas

melakukan evaluasi berbasis bukti terhadap risiko *touring* berikutnya. Menurut penelitian sebelumnya, komunitas motor dengan sistem dokumentasi dan evaluasi yang baik cenderung memiliki tingkat kesadaran keselamatan yang lebih tinggi (Saidah et al., 2018). Dalam kerangka *Risk Information Processing Model in Groups*, praktik dokumentasi dan evaluasi ini mencerminkan tahapan *Feedback loop*, di mana pengalaman kolektif menjadi sumber pembelajaran sosial untuk memperbaiki proses pengambilan keputusan risiko berikutnya. Praktik ini menunjukkan bahwa HDCI Tangerang dan komunitas motor besar lainnya berpotensi menjadi model representatif dalam studi akademik mengenai manajemen risiko komunikasi dan keselamatan berkendara.

Urgensi penelitian ini terletak pada pentingnya manajemen risiko dalam *touring*, khususnya melalui sistem komunikasi yang efektif. Kasus kecelakaan *touring* motor besar di Probolinggo pada tahun 2024 menunjukkan bahwa lemahnya koordinasi dan miskomunikasi dapat berakibat fatal. Di sisi lain, integrasi komunikasi nonverbal dan teknologi *intercom* dalam konteks *touring* komunitas motor besar masih jarang dikaji secara akademis. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk menjawab kebutuhan praktis dalam meningkatkan keselamatan *touring* sekaligus mengisi kekosongan literatur tentang manajemen risiko komunikasi pada komunitas motor di Indonesia. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif berbasis *Risk Information Processing Model in Groups*, penelitian ini menempatkan komunikasi sebagai mekanisme utama pembentuk kesadaran risiko, identitas kolektif, dan kohesivitas yang menjadi fondasi keselamatan kelompok di lapangan.

1.2 Rumusan Masalah

Penelitian ini berangkat dari fenomena bahwa praktik komunikasi dalam *touring* komunitas motor besar belum sepenuhnya dikaji dari perspektif manajemen risiko. Sebagian besar penelitian terdahulu lebih menyoroti aspek identitas atau solidaritas komunitas, namun belum menguraikan bagaimana proses

komunikasi di lapangan berfungsi sebagai mekanisme untuk mengenali, menafsirkan, dan merespons risiko selama perjalanan.

Dalam konteks tersebut, penelitian ini memusatkan perhatian pada bagaimana kelompok memproses informasi risiko melalui interaksi komunikasi, baik verbal maupun nonverbal. Pendekatan ini merujuk pada Risk Information Processing Model in Groups (Cho et al., 2015), yang menekankan bahwa pemahaman risiko dalam kelompok terbentuk melalui pertukaran pesan, interpretasi kolektif, dan koordinasi tindakan.

Dengan demikian, rumusan masalah penelitian ini diarahkan untuk memahami bagaimana komunikasi nonverbal dan teknologi komunikasi digunakan dalam mengelola risiko *touring*, serta bagaimana identitas dan kohesivitas kelompok memengaruhi efektivitas proses tersebut. Melalui pendekatan kualitatif, penelitian ini berupaya mengungkap makna dan dinamika komunikasi risiko di dalam kelompok *touring* HDCI Tangerang secara mendalam

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan fokus penelitian di atas, maka pertanyaan penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut: Bagaimana manajemen risiko komunikasi *touring* diterapkan dalam menjaga keselamatan, keteraturan formasi, dan koordinasi pada komunitas HDCI Tangerang?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis manajemen risiko komunikasi dalam kegiatan *touring* pada komunitas HDCI Tangerang. Fokus penelitian diarahkan untuk memahami bagaimana integrasi komunikasi nonverbal dan teknologi komunikasi (seperti *intercom*) digunakan dalam rangka mitigasi risiko, menjaga keselamatan, serta memastikan keteraturan formasi *touring*.

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Kegunaan Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam pengembangan kajian komunikasi kelompok, khususnya mengenai manajemen risiko dalam konteks *touring* komunitas motor besar. Studi ini juga dapat memperkaya literatur tentang integrasi komunikasi nonverbal dan teknologi komunikasi dalam upaya pencegahan insiden berkendara pada mobilitas kolektif. Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang menyoroti hubungan antara komunikasi, manajemen risiko, dan dinamika sosial dalam komunitas motor.

1.5.2 Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan praktis bagi komunitas Harley-Davidson Club Indonesia (HDCI), khususnya HDCI Tangerang, dalam mengoptimalkan manajemen risiko komunikasi pada kegiatan *touring*. Temuan penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan evaluasi dan penguatan praktik *Briefing*, pembagian peran *officer*, penggunaan media komunikasi, serta mekanisme pengambilan keputusan guna menjaga keselamatan, keteraturan formasi, dan koordinasi antaranggota selama perjalanan.

Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi referensi praktis bagi komunitas *touring* motor besar yang memiliki karakteristik organisasi dan aktivitas serupa dengan HDCI, serta bagi pihak yang terlibat dalam pelatihan keselamatan berkendara, dalam merancang protokol komunikasi dan pengelolaan risiko *touring* yang lebih efektif dan terstruktur.

1.5.3 Batasan Penelitian

Penelitian ini dibatasi pada kajian mengenai manajemen risiko *touring* yang dikonstruksi melalui praktik komunikasi dalam komunitas Harley-Davidson Club Indonesia (HDCI) Tangerang. Fokus penelitian diarahkan pada proses komunikasi kelompok yang berlangsung sebelum, selama, dan setelah

kegiatan *touring*, khususnya dalam konteks pemaknaan risiko, pengambilan keputusan kolektif, serta penerapan norma dan disiplin keselamatan berkendara. Penelitian ini menitikberatkan pada peran struktur kepemimpinan dan pembagian peran, seperti *Road Captain*, *Assistant Road Captain*, *Safety Officer*, dan *Sweeper*, dalam mengoordinasikan komunikasi dan mengelola risiko di lapangan. Selain itu, fokus penelitian juga mencakup penggunaan bentuk komunikasi verbal dan nonverbal, termasuk *Briefing*, *technical meeting*, penggunaan interkom, isyarat tangan, dan simbol visual, sebagai mekanisme pengendalian risiko dalam *touring* kelompok.

