

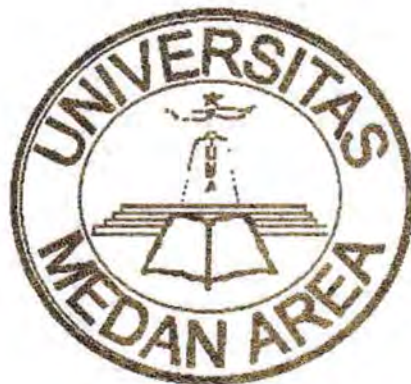
LANDASAN DAN PROGRAM PERANCANGAN ARSITEKTUR

**SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN
DI MEDAN**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan
Ujian Sarjana

Oleh :

DANIEL SIREGAR
NIM : 028140022



**PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2005**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
 2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
 3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area
- Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN DI MEDAN

TUGAS AKHIR



Oleh :

DANIEL SIREGAR

NIM : 02.814.0022

Disetujui :

Pembimbing I,

Pembimbing II,

(Ir. Yafiz, MSA)

(Ir. Amir Hutagaol)

Mengetahui :

Dekan

Ka. Program Studi

(Drs. Dadan Ramdan, MEng., MSc)

(Ir. Yafiz, MSA)

Tanggal Lulus : 2 Juli 2005

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat dan anugerahNya sehingga penyusun dapat menyelesaikan Landasan dan Program Perancangan ini.

Adapun Landasan dan Program Perancangan Arsitektur ini disusun untuk memenuhi syarat dalam menempuh ujian sarjana pada Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur Universitas Medan Area, Sumatera Utara.

Judul yang diambil penyusun adalah :

SEKOLAH TINGGI PENERBANGAN DI MEDAN

Dalam penulisan Landasan dan Program Perancangan Arsitektur ini penyusun banyak mendapat bantuan dan arahan yang sangat berharga, oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

- ☺ Bapak Drs. Dadan Ramdan, Meng., MSc selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Medan Area
- ☺ Bapak Ir. Yafiz, MSA selaku Dosen Pembimbing I
- ☺ Bapak Ir. Amir Hutagaol selaku Dosen Pembimbing II
- ☺ Bapak Mohammad Suparman selaku Kepala Sub Bagian Tata Usaha STPI Curug
- ☺ Bapak Drs. A. L. Prawoto A., MM, selaku Pimpinan Instalasi Bengkel Pesud STPI Curug
- ☺ Bapak Kapt. Amin B.P. selaku Ketua Jurusan Penerbang STPI Curug
- ☺ Bapak Kapt. Paulus Nova selaku Kepala Lab. Simulator Pesud STPI Curug
- ☺ Staff Pegawai dan Mahasiswa/i STPI Curug
- ☺ Bapak/Ibu staff pengajar di Fakultas Teknik Jurusan Arsitektu Universitas Medan Area
- ☺ Kakanda Rusti Silaban yang banyak membantu pengurusan administrasi
- ☺ Rekan-rekan mahasiswa Arsitektur Unika St. Thomas Medan
- ☺ Rekan-rekan mahasiswa Arsitektur Universitas Medan Area

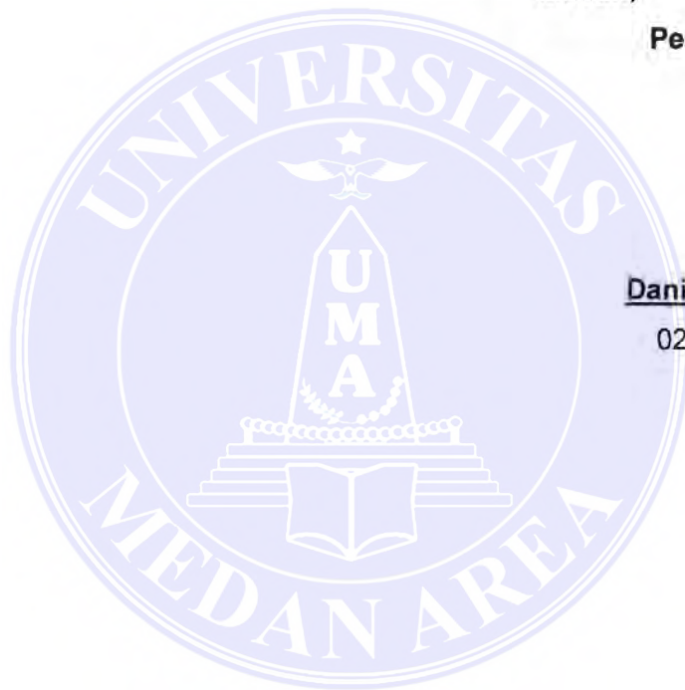
Penyusun menyadari masih banyak kekurangan yang terdapat dalam penulisan ini. Untuk itu penyusun menerima kritikan dan saran yang bersifat membangun guna penyempurnaan penulisan ini.

Akhir kata penyusun mengharapkan kiranya makalah ini dapat memberikan manfaat bagi perkembangan Arsitektur saat ini.

Salam Arsitektur

Medan, Juni 2005

Penyusun



Daniel Siregar

028140022

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----|
| Kata Pengantar | i |
| Daftar Isi | iii |
| Ringkasan | vi |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| I.1. Latar Belakang | 1 |
| I.2. Perumusan Masalah | 3 |
| I.3. Alasan Pemilihan Topik Permasalahan | 3 |
| I.4. Tujuan Pembahasan | 4 |
| I.5. Manfaat | 4 |
| I.6. Keluaran | 5 |
| I.7. Metoda Pembahasan | 5 |
| I.8. Sistematika Pembahasan | 6 |
| I.9. Skematika Pemikiran | 7 |
| BAB II TINJAUAN UMUM | |
| II.1. Tinjauan terhadap Kampus | 8 |
| II.1.1. Pengertian Kampus | 8 |
| II.1.2. Konsep Desain Kampus | 8 |
| II.1.2.1. PLACEMAKING | 9 |
| II.1.2.2. PLACEMARKING | 11 |
| II.2. Tinjauan tentang Pendidikan Tinggi | 12 |
| II.2.1. Pengertian tentang Pendidikan Tinggi | 12 |
| II.2.2. Sistem Pendidikan Tinggi | 12 |
| II.3. Pengenalan terhadap Penerbangan | 13 |
| II.3.1. Sarana dan Prasarana Penerbangan | 13 |
| II.3.1.1. Personel Penerbangan | 14 |
| II.3.1.2. Landasan Pacu (Runway) | 15 |
| II.4. Tinjauan terhadap Sekolah Tinggi Penerbangan | 16 |
| II.4.1. Pengertian Sekolah Tinggi Penerbangan | 16 |
| II.4.2. Sekilas Sekolah Tinggi Penerbangan di Indonesia | 16 |

| | |
|---|----|
| II.5. Tinjauan terhadap Sekolah Tinggi Penerbangan di Curug | 17 |
| II.5.1. Sejarah Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia | 17 |
| II.5.2. Visi dan Misi Sekolah Tinggi Penerbangan di Indonesia | 18 |
| II.5.3. Sistem Pendidikan dan Pengajaran | 18 |
| II.5.3.1. Program Kegiatan Studi | 19 |
| II.5.3.2. Jurusan dan Program Studi yang dikelola | 19 |
| II.5.3.3. Fasilitas Kampus STPI | 20 |

BAB III TINJAUAN KHUSUS

| | |
|--|----|
| III.1. Tinjauan Fisik Kotamadya Medan | 24 |
| III.1.1. Data Fisik Kotamadya Medan | 24 |
| III.1.2. Perkembangan Kota Medan | 25 |
| III.2. Kebijakan Pembangunan Kotamadya Medan | 28 |
| III.2.1. Fungsi Kotamadya Medan | 28 |
| III.2.2. Struktur Wilayah Pengembangan Kotamadya Medan | 29 |
| III.2.3. Rencana Pemanfaatan Ruang dan Tata Guna Lahan | 30 |
| III.3. Potensi Kotamadya Medan | 32 |

BAB IV ANALISA

| | |
|---|----|
| IV.1. Analisa Aktifitas | 33 |
| IV.1.1. Jenis Aktifitas | 33 |
| IV.1.2. Analisa Aktifitas Menurut Waktu | 34 |
| IV.2. Analisa Bangunan | 35 |
| IV.2.1. Massa | 35 |
| IV.2.2. Orientasi | 35 |
| IV.3. Analisa Ruang | 35 |
| IV.3.1. Pengelompokan Ruang | 35 |
| IV.3.2. Kebutuhan dan Besaran Ruang | 42 |
| IV.4. Analisa Perlengkapan Bangunan | 52 |
| IV.4.1. Analisa Sistem Struktur | 52 |
| IV.4.2. Analisa Utilitas | 53 |
| IV.4.2.1. Air Bersih | 53 |
| IV.4.2.2. Pembuangan | 53 |
| IV.4.2.3. Listrik | 53 |
| IV.4.2.4. Penangkal Petir | 53 |

| | |
|---|----|
| IV.4.2.5. Pencegahan dan Penanggulangan Kebakaran | 54 |
| IV.4.2.6. Penerangan | 54 |
| IV.4.2.7. Pengkondisian Udara | 54 |
| IV.4.2.8. Komunikasi | 54 |
| IV.5. Analisa Pemilihan Lokasi Perencanaan | 55 |
| IV.5.1. Kriteria Pemilihan Lokasi | 55 |
| IV.5.2. Alternatif Lokasi | 55 |
| IV.5.3. Lokasi Tapak Terpilih | 57 |

BAB V LANDASAN DAN PROGRAM PERANCANGAN

| | |
|--|----|
| V.1. Landasan Perancangan | 61 |
| V.2. Program Perancangan | 62 |
| V.2.1. Jenjang, Jurusan dan Program Studi Pendidikan | 62 |
| V.2.2. Program Ruang | 63 |
| V.3. Konsep Perancangan | 72 |
| V.3.1. Konsep Tapak | 72 |
| V.3.1.1. Pencapaian | 72 |
| V.3.1.2. Sirkulasi | 73 |
| V.3.1.3. Zoning | 74 |
| V.3.1.4. Vegetasi | 75 |
| V.3.2. Konsep Bangunan | 76 |
| V.3.2.1. Massa dan Bentuk | 76 |
| V.3.2.2. Orientasi | 77 |
| V.3.2.3. Struktur | 78 |
| V.3.2.4. Utilitas | 79 |

Daftar Pustaka

Lampiran

RINGKASAN

Perencanaan dan Perancangan Sekolah Tinggi Penerbangan di Medan, berlokasi di Kecamatan Medan Marelان Kotamadya Medan Propinsi Sumatera Utara, di bawah bimbingan Ir. Yafiz, MSA sebagai Pembimbing I dan Ir. Amir Hutagaol sebagai Pembimbing II.

Sumber daya manusia adalah hal penting dalam menggunakan teknologi yang tepat guna. Transportasi udara sebagai salah satu bidang yang banyak menggunakan teknologi membutuhkan sumber daya manusia yang terampil dan terlatih. Untuk itu perlu peningkatan profesionalisme dalam bidang penerbangan dengan melakukan pendidikan dan pelatihan.

Sekolah Tinggi Penerbangan merupakan wadah pendidikan yang diharapkan dapat menciptakan tenaga profesional dengan membuat fasilitas-fasilitas pendukungnya. Penyediaan fasilitas bagi sarana pendidikan ini merupakan faktor yang perlu untuk dipikirkan untuk menciptakan wadah yang efektif dan efisien.

Dalam Perencanaan dan Perancangan Sekolah Tinggi Penerbangan dilakukan peninjauan baik secara umum maupun khusus, yang mana diantaranya dilakukan analisa-analisa fisik dan non fisik agar didapatkan hasil yang mendekati sasaran. Analisa berupa data literatur, data survey dan studi banding diusahakan sedetail mungkin yang berkembang menjadi suatu landasan perencanaan dan perancangan yang diharapkan.

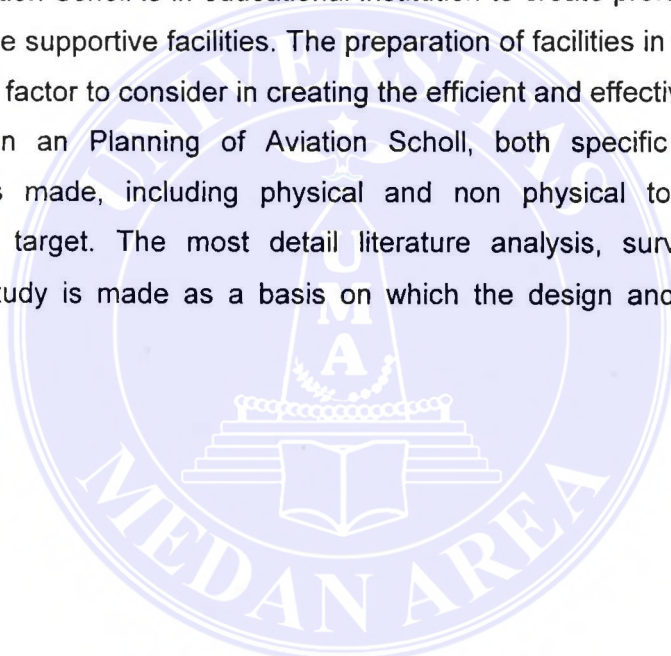
SUMMARY

Design and Planning of Aviation School in Medan, located in Subdistrict of Medan Marelan, Medan Municipal, North Sumatera, under instruction of Ir. Yafiz, MSA as Instructor I and Ir. Amir Hutagaol as Instructor II.

Human power is very important for using efficient technology. The air transportation as vital sector employing many technologies require skilled and trained human power. Therefore, it is important to improve the profesionalism in aviation sector through education and training.

The Aviation Scholl is in educational institution to create profesional human by preparing the supportive facilities. The preparation of facilities in this education is an important factor to consider in creating the efficient and effective institution.

In Design an Planning of Aviation Scholl, both specific and general assessment is made, including physical and non physical to achieve the predetermined target. The most detail literature analysis, survey data and comparative study is made as a basis on which the design and planning will stand.



BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Meningkatnya aktifitas manusia berjalan seiring dengan perkembangan teknologi sehingga menyebabkan kebutuhan akan sarana dan prasarana untuk menunjang aktifitas tersebut. Kecenderungan pemikiran manusia yang selalu tertumpu pada hal-hal yang praktis dan ekonomis menjadikan segala sesuatu yang mempermudah dan mendukungnya sangatlah diharapkan.

Jarak dari satu tempat ke tempat lain adalah merupakan salah satu faktor kendala yang dihadapi manusia. Efisiensi waktu untuk mencapai satu tempat pada masa sekarang ini sangat diperhitungkan. Keinginan manusia agar dapat mencapai satu tempat yang jauh dengan cepat menjadikan sarana transportasi sebagai penentu. Jawaban dari semua itu diikuti dengan kemampuan manusia dalam mengembangkan dan mengelola penggunaan teknologi sehingga terciptalah transportasi melalui udara.

Transportasi udara yang kita kenal adalah berupa pesawat terbang yang dalam waktu singkat mengalami perkembangan yang sangat pesat. Pesawat udara yang ada sekarang ini memiliki daya angkut sangat besar dan kemampuan jelajah yang semakin jauh. Sebagai alat transportasi, pesawat terbang membutuhkan tempat untuk melakukan pemberangkatan dan perhentian atau yang kita kenal dengan lapangan terbang. Pengaturan dan pengelolaan transportasi udara ini tidak lepas dari campur tangan manusia yang biasa disebut awak atau personel. Hal yang menyangkut transportasi udara tersebut biasa kita kenal dengan istilah penerbangan.

Sekarang ini sejalan dengan perkembangan teknologi, kemajuan dalam bidang penerbangan membutuhkan banyak sumber daya manusia yang terampil dan terlatih untuk pengelolaannya. Sumber daya manusia profesional diharuskan memiliki keahlian untuk mengoperasikan alat-alat yang sarat teknologi tersebut baik yang didarat maupun diudara. Jumlah penerbangan komersil sekarang ini semakin bertambah, sementara itu tenaga profesional dalam bidang penerbangan belum memadai baik dari kualitas maupun kuantitasnya. Hal ini terlihat dari permintaan

tenaga terlatih yang dihasilkan dari salah satu sekolah penerbangan yang ada di Indonesia masih dianggap belum cukup.¹

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (STPI) di Curug sebagai salah satu tempat pendidikan yang menyediakan tenaga profesional di bidang penerbangan mengalami kesulitan dalam penerimaan bagi yang berminat. Keterbatasan sarana dan prasarana yang mendukung pelaksanaan pendidikan merupakan faktor penyebabnya. Sejak awal berdiri tahun 1952, sekolah ini belum memiliki perkembangan kemajuan yang berarti. Dimana para lulusannya yang sebagian berstatus pegawai pada Departemen Perhubungan kurang dapat berkembang. Profesionalisme pada bidang yang digelutinya tidak terlihat karena banyak faktor yang menghambat. Sampai sekarang hanya sekolah inilah yang menyediakan tenaga terlatih dalam bidang penerbangan dari pilot pesawat terbang, mekanik pesawat hingga pengatur lalu lintas udara.²

Tempat pendidikan penerbangan yang ada di Indonesia sebagian besar berlokasi di pulau Jawa. Padahal sebagaimana yang kita ketahui dari luas wilayah Indonesia dan banyaknya jumlah penduduk tentu berpotensi sebagai sumber daya. Pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Irian Jaya dan lain sebagainya adalah daerah-daerah yang sudah menggunakan pesawat udara sebagai alat transportasi. Kemudahan mencapai tempat yang satu ke tempat yang lain dari pulau-pulau ini sangat dibutuhkan. Sama halnya dengan tenaga profesional di bidang penerbangan tentunya sangatlah diharapkan dari pulau-pulau di luar pulau Jawa. Akan tetapi pulau-pulau lain di Indonesia ini tidak memiliki sekolah yang menyediakan tenaga di bidang penerbangan, sehingga mempengaruhi keadaan dimana tempat-tempat pendidikan tersebut menjadi mahal dan sulit untuk memasukinya.

Sumatera Utara yang merupakan salah satu propinsi terbesar di Indonesia dengan luas wilayah meliputi 70.687 km² memiliki potensi untuk meningkatkan sumber daya manusianya, sejalan dengan diberlakukannya otonomi daerah yang membutuhkan sumber daya alam maupun manusia (resources). Adanya otonomi daerah telah mendorong terjadinya perubahan fundamental dalam pembangunan kota. Pemerintah daerah tidak lagi sekedar operator pembangunan kota, tetapi juga *inisiator, motivator, planner, controller, supervisor*, sekaligus sebagai *fund raising* untuk mendorong percepatan pembangunan kota.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Menyalin dan Menyebarkan Uraian SKRILGurug tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipannya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area
Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

Pintu gerbang Indonesia bagian barat yang berada di Medan sebagai ibukota propinsi Sumatera Utara dimana banyak terjadi aktifitas perdagangan dan bisnis di daerah ini baik lokal, nasional maupun internasional. Melihat keadaan ini Medan sebagai kota ketiga terbesar di Indonesia tentunya harus memiliki sarana dan prasarana yang mendukung aktifitas tersebut. Fasilitas berupa Bandara Polonia di Medan merupakan bandara terbesar setelah bandara Soekarno-Hatta Jakarta yang melayani hampir seluruh jalur penerbangan domestik dan internasional orang maupun barang.

Dengan berpandangan baik dan optimistik bahwa substansi dari UU No. 22 dan No. 25 tahun 1999 tentang otonomi daerah akan dijalankan secara konsekuen dan konsisten, maka dapat dipastikan transformasi kebijakan pembangunan kota yang sebelumnya sentralisasi ke arah desentralisasi. Hal ini sesuai dalam mendukung visi Medan Metropolitan yaitu Medan masa depan dengan fisiknya yang modern dan didukung infrastruktur ekonomi dan sosial yang lengkap dan handal serta masyarakat yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi, tentunya kebutuhan akan sumber daya manusia sangat diharapkan. Terlihat juga dari misi Pemerintah Kota Medan yang berusaha meningkatkan pelayanan umum dengan menyediakan dan melengkapi sarana dan prasarana yang kompleks, termasuk didalamnya bidang pendidikan. Agar sumber daya manusia mampu menguasai bidang penerbangan, maka timbul gagasan untuk merencanakan suatu wadah pendidikan tinggi dalam bidang penerbangan ini di kota Medan.

1.2. Perumusan Masalah

Penanganan tenaga profesional yang mampu menjalankan dan mengoperasikan dengan baik dan benar sebagai akibat dari perkembangan dari ilmu pengetahuan dan teknologi. Untuk itu dibutuhkan wadah yang mampu mendidik dan menghasilkan tenaga-tenaga terampil dan profesional di bidang yang sarat akan perangkat berteknologi tinggi (penerbangan) ini. Adapun permasalahan yang dihadapi dalam mendisain Sekolah Tinggi Penerbangan antara lain perletakan/penzoningan bagi sarana-sarana pendidikan yang tepat guna dan efektif.

1.3. Alasan Pemilihan Topik Permasalahan

- Kesenjangan pendidikan antar generasi yang semakin terlihat jelas. Disatu

UNIVERSITAS MEDAN AREA

sisinya, usia ahli penerbangan semakin tua dan disisi lain generasi pengganti

tanpa pengalaman masih mencari-cari. Sebahagian dari mereka tidak

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

kebagian lapangan pekerjaan di bidang transportasi udara yang sarat teknologi ini, hingga untuk menjangkau makna profesionalisme terasa begitu jauh.³

- Bertambahnya jumlah penerbangan membutuhkan tenaga profesional untuk memperlancar jalur operasional. Dengan adanya tempat yang nantinya dapat menghasilkan tenaga profesional maka peluang bagi peminat dari daerah khususnya Sumatera lebih terbuka.
- Cukup banyak peminat yang mendaftar maupun yang diterima di sekolah-sekolah penerbangan di Indonesia berasal dari luar pulau Jawa khususnya Sumatera.⁴

I.4. Tujuan Pembahasan

- Menjawab perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi akan sumber daya manusia dalam bidang penerbangan yang mampu memenuhi kebutuhan dalam negeri serta mampu bersaing di dunia internasional, sehingga diperlukan sekolah penerbangan dengan fasilitas yang memadai.
- Membuat landasan dan program perancangan Sekolah Tinggi Penerbangan sebagai wadah yang dapat menampung peminat-peminat di bidang penerbangan.
- Merencanakan Sekolah Tinggi Penerbangan dengan perletakan / penzoningan yang tepat bagi masing-masing sarana pendidikan bagi tiap-tiap jurusan dan perkantoran selain perencanaan bangunan yang tepat guna dan efektif.

I.5. Manfaat

- Memberi kesempatan yang lebih luas bagi generasi muda yang berminat di bidang penerbangan dari luar pulau Jawa khususnya Sumatera, untuk dididik menjadi tenaga terampil dan profesional.
- Lulusannya mendapat pengakuan dari dunia internasional dan dengan mudah mengislah peluang yang tersedia.
- Sekolah Tinggi Penerbangan dengan fasilitas utama dan pendukung yang memperhatikan berbagai aspek sehingga segala keperluan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan pendidikan telah tersedia.

1.6. Keluaran

Adapun keluaran yang diharapkan adalah landasan program perencanaan Sekolah Tinggi Penerbangan dengan memperhatikan :

- Fungsi sebagai sekolah dapat menampung semua aktifitas dan kegiatan yang berhubungan dengan pendidikan penerbangan.
- Penataan dan penzoningan akan fungsi-fungsi yang direncanakan jelas dan efisien sehingga tercipta suatu kondisi dan suasana yang sesuai bagi proses pendidikan.
- Perencanaan sekolah menampilkan identitas fisik lingkungan sekolah yang sesuai dengan fungsinya sebagai Sekolah Tinggi Penerbangan.

Meliputi :

Konsep dan Program Disain, Block Plan, Potongan Site, Ground Floor, Denah-denah seluruh bangunan, Tampak, Potongan, Rencana Pondasi, Rencana Pembalokan, Rencana Atap, Rencana Plafond dan titik lampu, Rencana Utilitas, Perspektif Interior dan Eksterior, Perspektif Suasana dan Maket.

1.7. Metoda Pembahasan

Dalam penulisan tugas akhir ini ada beberapa metode yang digunakan untuk mengoptimalkan proses disain, antara lain :

1. Studi Literatur

Metoda ini dilakukan untuk mendapatkan kerangka teoritik pemecahan masalah dan sebagai acuan yang digunakan dalam perencanaan dan perancangan.

2. Studi Banding

Membandingkan kondisi Pendidikan dan Latihan Penerbangan (PLP) Curug yang dapat dikatakan paling mendekati standar sekolah penerbangan internasional untuk mendapatkan prinsip yang dapat diterapkan pada sekolah penerbangan yang direncanakan.

3. Analisa dan Sintesa

→ Untuk merangkum berbagai data yang dapat dijadikan sebagai bahan dalam menganalisa lingkungan bangunan sebagai langkah awal dalam perencanaan.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 5/1/24

Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

4. Wawancara

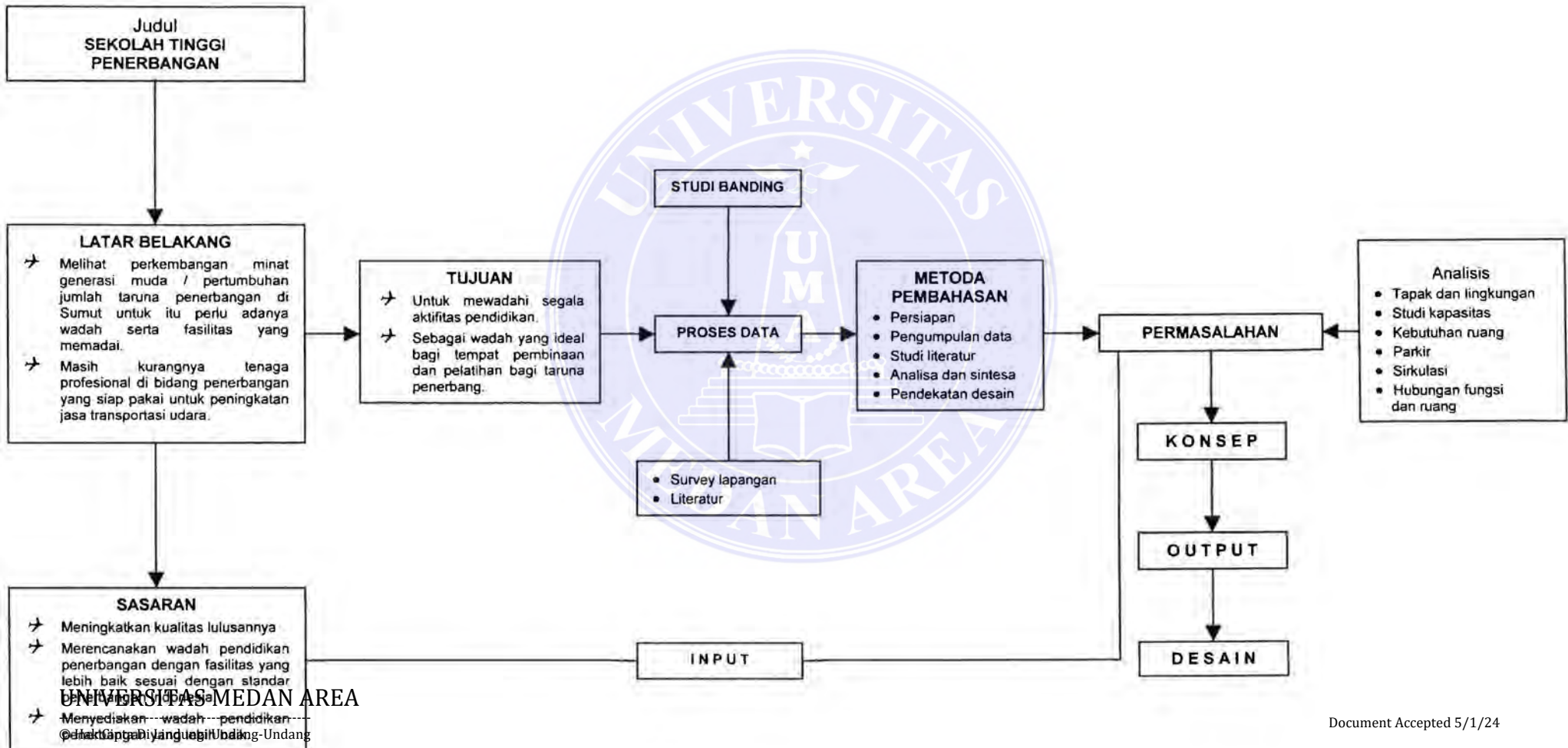
Dilakukan untuk mendapatkan masukan dari berbagai pihak yang terkait sehingga dapat membantu keakuratan data yang dikembangkan dalam perencanaan proyek.

I.8. Sistematika Pembahasan

Adapun lingkup studi dan pembahasan dari makalah ini adalah :

- BAB I : Pembahasan terdiri dari latar belakang, alasan pemilihan topik permasalahan, perumusan masalah, tujuan, manfaat, keluaran, metoda pembahasan, sistematika pembahasan dan skematika pemikiran.
- BAB II : Tinjauan umum terhadap kampus, pendidikan tinggi, pengenalan terhadap penerbangan dan sekolah penerbangan di Indonesia.
- BAB III : Tinjauan terhadap fisik kota Medan, kebijaksanaan pembangunan kota Medan dan potensi kota Medan.
- BAB IV : Analisa yang menyangkut dasar pendekatan dari jenis aktifitas, bangunan, ruang, perlengkapan bangunan dan pemilihan lokasi perencanaan.
- BAB V : Mengajukan landasan dan program perancangan.

I.9. Skematika Pemikiran



1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
 2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
 3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

perencanaan yang respon terhadap kenyataan di sekitarnya. Institusi-institusi yang ada memiliki perbedaan dalam maksud, prospek, struktur organisasi, misi, sejarah, sumber pendanaan, ukuran, lokasi, lingkungan, metoda pengajaran, penelitian dan pengabdian masyarakat dimana keadaan tersebut saling berkaitan dan dapat dijadikan sebagai alat bantu dalam menentukan bentuk fisik.

Ada dua elemen utama dalam konsep-konsep desain suatu kampus menurut Richard P. Dober, yaitu .⁶

1. PLACEMAKING : elemen-elemen pembentuk *place* (tempat).
2. PLACEMARKING : elemen-elemen pembentuk citra suatu *place* (tempat).

Dalam hal ini *place* adalah tempat yang mengandung ciri, arti dan karakter yang kuat.

Kedua hal ini merupakan kesatuan yang saling mendukung dan merupakan suatu tantangan bagi para perancang agar perwujudan image kampus secara fisik tidak terlalu jauh dari kenyataan. Namun dalam pelaksanaan kita dapat menambahkan hal-hal lain yang dianggap perlu baik diperoleh dari studi perbandingan ataupun teori-teori lain mendukung.

II.1.2.1.PLACEMAKING (elemen-elemen pembentuk tempat)

A. Campus Land Use (peruntukan lahan)

Secara umum kampus terdiri dari zona akademik, zona administrasi dan zona non-akademik, tetapi fasilitas yang disediakan oleh setiap kampus berbeda satu sama lain. Untuk melihat fasilitas yang dibutuhkan suatu kampus perlu dilakukan studi banding dari kampus-kampus yang ada. Kesamaan yang ada dari setiap kampus adalah masing-masing memiliki tiga zona yaitu :

a. Zona Akademik

Kegiatan yang dilakukan para siswa seperti kuliah, mengerjakan tugas, diskusi dan lain-lain pada daerah seperti :

- Ruang kuliah
- Laboratorium
- Perpustakaan
- Ruang penelitian
- Ruang asistensi
- Ruang seminar

b. Zona Administrasi/Penunjang

- Ruang rapat
- Klinik
- Ruang utilitas
- Dan lain-lain

c. Zona Non Akademik

Tempat-tempat dimana melakukan kegiatan sosial dan ekstrakurikuler diluar jam kuliah.

B. Building Location (lokasi bangunan)

Lokasi suatu kampus dapat terletak dipusat kota dan diluar kota dengan pertimbangan-pertimbangan yang dilakukan. Pada umumnya kampus yang terletak dipusat kota berupa bangunan tinggi karena lahan yang terbatas dan harga tanah yang mahal. Kampus diluar kota biasanya didirikan atas pertimbangan lahan yang luas ataupun karena pertimbangan bidang ilmu yang diajarkan. Perkembangan kota yang terjadi juga menjadi suatu pertimbangan suatu kampus berada di pinggiran kota.

C. Circulation Network (jaringan sirkulasi)

Sistem pergerakan (sirkulasi) baik manusia maupun kendaraan terjadi di dalam kampus. Hubungan antar bangunan perlu dipertimbangkan untuk perencanaan pola-pola sirkulasi karena dapat berpengaruh terhadap aktifitas yang terjadi dalam kampus. Jaringan sirkulasi terdiri atas pembahasan :

1. Pencapaian ke bangunan
2. Pintu masuk
3. Pola sirkulasi (konfigurasi alur gerak)

D. Infrastructure (infrastruktur)

Infrastruktur yang dimaksud disini adalah yang berhubungan dengan utilitas. Dimana suatu kampus baru dikatakan berfungsi dan berjalan baik jika jaringan utilitasnya juga berfungsi dengan baik.

Jaringan utilitas yang penting untuk diperhatikan adalah :

1. Jaringan komunikasi

4. Instalasi penangkal petir

II.1.2.2.PLACEMARKING (elemen-elemen pembentuk citra kampus)

Elemen-elemen utama untuk memberikan suatu gambaran yang baik terhadap suatu kampus meliputi :⁷

a. Landmarks

Landmark sebagai permulaan yang penting untuk memperkenalkan suatu tempat dapat digambarkan berupa bangunan, elemen arsitektur, monumen, warna dan ruang-ruang khusus. Beberapa landmark dapat menarik perhatian karena ukuran, keagungan dan penempatan dengan bentuk yang eksentrik. Katedral, istana, gedung, jalan, dan taman adalah beberapa bentuk yang termasuk dalam landmark.

b. Style (gaya)

Style (gaya) adalah suatu elemen yang dapat dikenali, memiliki kekhususan dan dengan cara tertentu elemen-elemen bangunan tersebut dapat memberikan ciri tertentu dan menarik secara visual.

Dalam perkembangan gaya, desain suatu kampus dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Monoforms

Bangunan-bangunan yang ada mempunyai bentuk yang sama, tanpa memperhatikan waktu dan jaman pada saat bangunan itu didirikan.

2. Metamorphorics

Bangunan-bangunan yang ada mempunyai bentuk-bentuk yang berbeda sesuai dengan waktu dan jaman pada saat bangunan itu didirikan.

3. Mosaics

Bangunan-bangunan yang ada kaya akan elemen-elemen dekorasi dan ornamen.

c. Material (bahan)

Pemilihan bahan yang dipakai berpengaruh terhadap kesan yang ingin ditampilkan, selain itu pertimbangan pemilihan bahan harus disesuaikan dengan iklim, bahan yang tersedia, ciri atau gaya tertentu yang ingin

BAB II

TINJAUAN UMUM

II.1. Tinjauan terhadap Kampus

II.1.1. Pengertian Kampus

Kampus berasal dari bahasa Latin '*Campus*' yang memiliki pengertian padang, medan, kompleks perguruan tinggi yang meliputi gedung-gedung untuk pendidikan ilmiah dan penelitian.⁵

Di Indonesia kampus memiliki tugas untuk melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi, yaitu :

1. Bidang pendidikan dan pengajaran

Dengan membentuk manusia Pancasila yang berilmu dan penuh dengan disiplin, bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa dan ikut memperjuangkan kesejahteraan masyarakat Indonesia khususnya dan umat manusia pada umumnya.

2. Bidang penelitian

Membentuk manusia yang memajukan ilmu pengetahuan dan teknologi melalui penelitian demi kebahagiaan masyarakat, bangsa dan umat manusia.

3. Bidang pengabdian masyarakat

Bertugas membangun, memelihara serta mengembangkan hidup kemasyarakatan dan kebudayaan yang berguna untuk kesejahteraan dan kebahagiaan bangsa dan umat manusia.

II.1.2. Konsep Desain Kampus

Desain kampus adalah seni perencanaan kampus, yaitu suatu tindakan optimal dari proses-proses dan prosedur (perencanaan) yang akhirnya menghasilkan bentuk, isi, arti dan keramahan lingkungan fisik yang melayani pendidikan tinggi. Desain dapat memperbaiki dan menghadirkan (arti) pada suatu tempat juga menyatakan tujuan, keberadaan dan kegiatan suatu institusi, membangkitkan suatu kesan melalui simbolisme yang dipoles oleh sejarah. Sebagai aktifitas profesional perguruan tinggi melingkupi secara luas keberadaan dan aktifitas manusia baik itu kampus baru maupun lama layak memiliki sebuah

perencanaan yang respon terhadap kenyataan di sekitarnya. Institusi-institusi yang ada memiliki perbedaan dalam maksud, prospek, struktur organisasi, misi, sejarah, sumber pendanaan, ukuran, lokasi, lingkungan, metoda pengajaran, penelitian dan pengabdian masyarakat dimana keadaan tersebut saling berkaitan dan dapat dijadikan sebagai alat bantu dalam menentukan bentuk fisik.

Ada dua elemen utama dalam konsep-konsep desain suatu kampus menurut Richard P. Dober, yaitu :⁶

1. PLACEMAKING : elemen-elemen pembentuk *place* (tempat).
2. PLACEMARKING : elemen-elemen pembentuk citra suatu *place* (tempat).

Dalam hal ini *place* adalah tempat yang mengandung ciri, arti dan karakter yang kuat.

Kedua hal ini merupakan kesatuan yang saling mendukung dan merupakan suatu tantangan bagi para perancang agar perwujudan image kampus secara fisik tidak terlalu jauh dari kenyataan. Namun dalam pelaksanaan kita dapat menambahkan hal-hal lain yang dianggap perlu baik diperoleh dari studi perbandingan ataupun teori-teori lain mendukung.

II.1.2.1.PLACEMAKING (elemen-elemen pembentuk tempat)

A. Campus Land Use (peruntukan lahan)

Secara umum kampus terdiri dari zona akademik, zona administrasi dan zona non-akademik, tetapi fasilitas yang disediakan oleh setiap kampus berbeda satu sama lain. Untuk melihat fasilitas yang dibutuhkan suatu kampus perlu dilakukan studi banding dari kampus-kampus yang ada. Kesamaan yang ada dari setiap kampus adalah masing-masing memiliki tiga zona yaitu :

a. Zona Akademik

Kegiatan yang dilakukan para siswa seperti kuliah, mengerjakan tugas, diskusi dan lain-lain pada daerah seperti :

- Ruang kuliah
- Laboratorium
- Perpustakaan
- Ruang penelitian
- Ruang asistensi
- Ruang seminar

b. Zona Administrasi/Penunjang

- Ruang rapat
- Klinik
- Ruang utilitas
- Dan lain-lain

c. Zona Non Akademik

Tempat-tempat dimana melakukan kegiatan sosial dan ekstrakurikuler diluar jam kuliah.

B. Building Location (lokasi bangunan)

Lokasi suatu kampus dapat terletak dipusat kota dan diluar kota dengan pertimbangan-pertimbangan yang dilakukan. Pada umumnya kampus yang terletak dipusat kota berupa bangunan tinggi karena lahan yang terbatas dan harga tanah yang mahal. Kampus diluar kota biasanya didirikan atas pertimbangan lahan yang luas ataupun karena pertimbangan bidang ilmu yang diajarkan. Perkembangan kota yang terjadi juga menjadi suatu pertimbangan suatu kampus berada di pinggiran kota.

C. Circulation Network (jaringan sirkulasi)

Sistem pergerakan (sirkulasi) baik manusia maupun kendaraan terjadi di dalam kampus. Hubungan antar bangunan perlu dipertimbangkan untuk perencanaan pola-pola sirkulasi karena dapat berpengaruh terhadap aktifitas yang terjadi dalam kampus. Jaringan sirkulasi terdiri atas pembahasan :

1. Pencapaian ke bangunan
2. Pintu masuk
3. Pola sirkulasi (konfigurasi alur gerak)

D. Infrastructure (infrastruktur)

Infrastruktur yang dimaksud disini adalah yang berhubungan dengan utilitas. Dimana suatu kampus baru dikatakan berfungsi dan berjalan baik jika jaringan utilitasnya juga berfungsi dengan baik.

Jaringan utilitas yang penting untuk diperhatikan adalah :

1. Jaringan komunikasi

4. Instalasi penangkal petir

II.1.2.2.PLACEMARKING (elemen-elemen pembentuk citra kampus)

Elemen-elemen utama untuk memberikan suatu gambaran yang baik terhadap suatu kampus meliputi :⁷

a. Landmarks

Landmark sebagai permulaan yang penting untuk memperkenalkan suatu tempat dapat digambarkan berupa bangunan, elemen arsitektur, monumen, warna dan ruang-ruang khusus. Beberapa landmark dapat menarik perhatian karena ukuran, keagungan dan penempatan dengan bentuk yang eksentrik. Katedral, istana, gedung, jalan, dan taman adalah beberapa bentuk yang termasuk dalam landmark.

b. Style (gaya)

Style (gaya) adalah suatu elemen yang dapat dikenali, memiliki kekhususan dan dengan cara tertentu elemen-elemen bangunan tersebut dapat memberikan ciri tertentu dan menarik secara visual.

Dalam perkembangan gaya, desain suatu kampus dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Monoforms

Bangunan-bangunan yang ada mempunyai bentuk yang sama, tanpa memperhatikan waktu dan jaman pada saat bangunan itu didirikan.

2. Metamorphorics

Bangunan-bangunan yang ada mempunyai bentuk-bentuk yang berbeda sesuai dengan waktu dan jaman pada saat bangunan itu didirikan.

3. Mosaics

Bangunan-bangunan yang ada kaya akan elemen-elemen dekorasi dan ornamen.

c. Material (bahan)

Pemilihan bahan yang dipakai berpengaruh terhadap kesan yang ingin ditampilkan, selain itu pertimbangan pemilihan bahan harus disesuaikan dengan iklim, bahan yang tersedia, ciri atau gaya tertentu yang ingin

d. Landscape (tata ruang luar)

Kampus yang baik seharusnya memiliki perencanaan lansekap yang baik juga dalam hal ini untuk mendukung aktifitas dalam kampus itu sendiri. Bila suatu kampus tidak memiliki taman tentunya akan terasa gersang dan tidak indah, sehingga perasaan nyaman untuk melakukan aktifitas menjadi terganggu.

Elemen-elemen yang membentuk lansekap terdiri dari :⁸

1. Periphery (batas kampus dengan lingkungan luarnya)
2. Boundaries (pembatas)
3. Gateway (pintu gerbang)
4. Ceremonial Open Space (ruang terbuka/lapangan untuk kegiatan resmi)

II.2. Tinjauan tentang Pendidikan Tinggi

II.2.1. Pengertian tentang Pendidikan Tinggi

Peraturan Pemerintah (PP) No. 30/1990 tentang Pendidikan Tinggi telah dibakukan istilah pendidikan sebagai berikut.

Pendidikan Tinggi adalah pendidikan pada jenjang yang lebih tinggi daripada pendidikan menengah dijalur pendidikan formal.

II.2.2. Sistem Pendidikan Tinggi

Untuk dapat melangsungkan kehidupan dan menyelenggarakan kegiatan secara teratur, terarah dan berkesinambungan, setiap anggota masyarakat memerlukan suatu peraturan yang mengikat dan harus dipatuhi.

Sekolah tinggi penerbangan sebagai salah satu wadah pendidikan yang dalam pelaksanaannya mengacu pada sistem pendidikan tinggi sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 30/1990.

Pendidikan tinggi sebagaimana diatur diatas pada dasarnya terdiri atas 2 (dua) jenis yaitu Pendidikan Akademik dan Pendidikan Profesional.

Pendidikan Akademik adalah pendidikan tinggi yang diarahkan terutama pada penguasaan ilmu pengetahuan dan pengembangannya, sedangkan pendidikan profesional adalah pendidikan tinggi yang diarahkan pada kesiapan penerapan keahlian tertentu.

Pendidikan tinggi sebagaimana dimaksud adalah pendidikan tinggi yang diselenggarakan oleh satuan pendidikan yang disebut perguruan tinggi dengan

membentuk

Akademi, merupakan perguruan tinggi yang menyelenggarakan pendidikan vokasi dalam satu cabang dan/atau sebagian cabang ilmu pengetahuan, teknologi dan/atau seni.

Politeknik, merupakan perguruan tinggi yang menyelenggarakan pendidikan vokasi dalam sejumlah ilmu pengetahuan.

Sekolah Tinggi, merupakan perguruan tinggi yang menyelenggarakan pendidikan akademik dan/atau profesional dalam satu disiplin ilmu tertentu.

Institut, merupakan perguruan tinggi yang terdiri atas sejumlah fakultas yang menyelenggarakan pendidikan akademik dan/atau profesional dalam sekelompok disiplin ilmu sejenis.

Universitas, merupakan perguruan tinggi yang terdiri dari sejumlah fakultas yang menyelenggarakan pendidikan akademik dan/atau profesional dalam sejumlah disiplin ilmu.

II.3. Pengenalan terhadap Penerbangan

Sistem transportasi udara yang kita kenal adalah berupa pengangkutan orang maupun barang dengan menggunakan pesawat terbang. Kemampuan pemikiran manusia yang terus berkembang menjadikan transportasi udara ini sangat dibutuhkan manusia pada masa sekarang. Pengelolaan dari sistem transportasi udara tentunya harus dilakukan dengan baik, dimana semua itu tidak lepas dari campur tangan manusia. Bentuk pengelolaan transportasi udara ini biasa kita sebut dengan penerbangan yang didalamnya terdapat hal atau cara mengemudikan pesawat terbang, mengatur lalu lintas pesawat di darat atau udara, perawatan pesawat dan lain sebagainya.

Penerbangan di Indonesia sudah dimulai sejak jaman penjajahan, dimana bangsa Indonesia hanya melihat benda menyerupai burung yang terbuat dari besi melayang-layang di angkasa. Hingga kini seiring dengan berjalannya waktu dan perkembangan pengetahuan, bangsa Indonesia sudah dapat menerbangkan bahkan membuat pesawat terbangnya sendiri.

II.3.1. Sarana dan Prasarana Penerbangan

Sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia No. 15 tahun 1992 tentang prasarana berupa bandara serta sarana berupa pesawat udara serta

fasilitas penunjang penerbangan yang dioperasikan harus andal memenuhi persyaratan keamanan penerbangan dan keselamatan penerbangan.¹⁰

Prasarana berupa Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Sarana berupa Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.

Dalam dunia penerbangan hal yang paling utama adalah keselamatan dalam penerbangan (*safety first*). Oleh karena itu setiap fasilitas atau peralatan penerbangan wajib memenuhi persyaratan untuk keselamatan penerbangan. Untuk itu setiap fasilitas navigasi penerbangan harus diperiksa secara teratur untuk menjamin akurasi peralatan. Hal ini secara tegas diatur dalam pasal 20 UURI No. 15 tahun 1992 yang menyebutkan: 'Setiap fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan'.

Dengan penjelasan mengenai fasilitas penerbangan yaitu berupa peralatan yang dibutuhkan langsung untuk navigasi penerbangan antara lain peralatan sistem pendaratan, sistem komunikasi dan meteorologi. Sedangkan peralatan penunjang berupa peralatan yang tidak secara langsung mempengaruhi keamanan dan keselamatan penerbangan peralatan perbengkelan.

II.3.1.1. Personil Penerbangan

Dalam dunia penerbangan dikenal banyak istilah bagi personil (orang-orang sebagai pelaksana), tetapi secara garis besar dapat disebutkan :

1. Awak Pesawat Udara

Mempunyai tugas mengendali pesawat, diberi surat tanda kecakapan, dibagi dalam jenis peringkat dan kategori dengan keputusan menteri.

2. Personil Penerbangan lainnya :

Teknisi pesawat udara, teknisi penerbangan, petugas flight operation harus memenuhi syarat mendapat surat tanda kecakapan dengan keputusan menteri.

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan harus mengutip Undang-Undang No. 15/1992, tentang Penerbangan, Penerbit: Obor, Jakarta, 1997

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area
Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

Personil penerbangan adalah orang yang mempunyai kecakapan tertentu yang tugasnya secara langsung mempengaruhi keselamatan penerbangan, mereka adalah teknisi pesawat udara, petugas penerangan aeronautika (Briefing Office), pengawas lalu lintas udara, dan awak pesawat udara. Berdasarkan pasal 18 UURI No. 15/1992 disebutkan bahwa mereka harus memiliki sertifikat kecakapan yang pelaksanaannya diatur lebih lanjut.

II.3.1.2.Landasan Pacu (Runway)

Merupakan tempat untuk lepas landas (berangkat) dan mendaratnya pesawat terbang. Jumlah landasan pacu ditentukan oleh volume lalu lintas pesawat terbang yang keluar dan masuk. Sedangkan panjang landasan ditentukan oleh jenis pesawat yang mendarat.

Standar panjang landasan pacu (runway)¹¹

| Klasifikasi Pesawat | Major Aircraft | Satuan Panjang |
|-----------------------|-----------------------------|----------------|
| Jet Besar | B-747, DC 10, MD-11, L-1011 | > 2500 m |
| Jet Menengah | B-767, A-300 | 2000 m |
| Jet Kecil | MD-81, B-737, A-320 | 2000 m |
| Pesawat Baling-baling | YS-11, SAAB 340B | 1500 m |
| Pesawat Kecil | DMC-6, N-24A | 800-1000 m |

Standar ukuran landasan pacu (runway)

| Panjang Landasan | Lebar Landasan |
|------------------|-----------------|
| ≥ 2500 m | mulai dari 60 m |
| ≥ 1280 m | 45 m atau lebih |
| 900-1280 m | 30 m atau lebih |
| < 800 m | 25 m atau lebih |

II.4. Tinjauan terhadap Sekolah Tinggi Penerbangan

II.4.1. Pengertian Sekolah Tinggi Penerbangan

Pengertian Sekolah Tinggi Penerbangan dapat dijabarkan sebagai berikut :

- Sekolah Tinggi : perguruan tinggi yang menyelenggarakan pendidikan profesional dan/atau akademik dalam lingkup satu disiplin ilmu pengetahuan, teknologi atau kesenian tertentu.¹²
- Penerbangan : perbuatan (hal, cara, dan sebagainya) terbang, menerbangi atau menerbangkan ; perjalanan dengan pesawat terbang ; lalu lintas dengan pesawat terbang.¹³

Sehingga dapat disimpulkan :

Sekolah Tinggi Penerbangan merupakan perguruan tinggi sebagai penyelenggara pendidikan profesional pada bidang yang berhubungan dengan pesawat terbang.

II.4.2. Sekilas Sekolah Tinggi Penerbangan di Indonesia

Kepulauan Indonesia yang kita tahu begitu luas, ternyata hanya memiliki beberapa sekolah penerbangan yang semuanya berada di pulau Jawa. Dari beberapa sekolah tersebut ada yang dikelola oleh pemerintah dan ada yang dikelola pihak swasta. Masing-masing sekolah ini memiliki pendidikan keahlian bidang penerbangan yang berbeda-beda. Dengan berbagai keahlian khusus yang diajarkan yaitu berupa pengelolaan bidang penerbangan di darat maupun di udara.

Sekolah-sekolah yang masih aktif beroperasi tinggal sebahagian kecil saja, hal ini disebabkan kurangnya peserta didik. Sekolah Penerbangan yang sempat beroperasi di Indonesia antara lain :

1. STPI, berlokasi di Bandara Budiarto Curug Tangerang Jawa Barat
2. Deraya Flying School, berlokasi di Kompleks Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta.
3. Avindo Flying School, berlokasi di Kompleks Bandara Halim Perdakusuma Jakarta.
4. Juanda Flying School, berlokasi di Bandara Juanda Surabaya.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

¹² Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI No. 0686/u/1991, tentang Pedoman Penyelenggaraan Pendidikan Perguruan Tinggi
 © Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area
 Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

5. Pusat Pendidikan Penerbangan , berlokasi di Semarang.
6. Universitas Surya Dharma, berlokasi di Kompleks Bandara Halim Perdanakusuma Jakarta dengan pendidikan kekhususan
7. Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti, berlokasi di Jakarta

II.5. Tinjauan terhadap Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia di Curug

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia di Curug adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Departemen Perhubungan di bidang Perhubungan Udara yang mempunyai tugas pokok melaksanakan pendidikan dan pelatihan pra-jabatan dan dalam-jabatan bidang penerbang, teknik penerbang dan keselamatan lalu lintas udara. Berkedudukan di Bandara Budiarto Curug Tangerang propinsi Jawa Barat, yang memiliki sarana utama dan prasarana penunjang bagi kegiatan pendidikan dan pelatihan dengan luas sekitar 550 hektar. Berjarak 19 km sebelah barat daya Kota Tangerang dan 45 km sebelah barat daya Kota Jakarta.

II.5.1. Sejarah Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia

Sejak mulai berdiri sampai dengan saat ini Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia telah beberapa kali mengalami perubahan nama maupun statusnya. Nama semula adalah Akademi Penerbangan Indonesia yang berdiri pada tanggal 1 Juni 1952 di Gempol Kemayoran Jakarta. Pada tahun 1954 pindah ke kampus penerbangan Curug Tangerang Jawa Barat yang diresmikan oleh Menteri Perhubungan RI pada saat itu Ir. H. Juanda. Kemudian tahun 1969 dalam rangka Pembangunan Lima Tahun (PELITA) berubah nama menjadi Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Udara (LPPU) yang berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Sebagai tindak lanjut dari UU No. 44 dan 45 tahun 1975, maka LPPU berubah menjadi dua lembaga yaitu Pusat Pendidikan dan Latihan Perhubungan Udara (PUSDIKLAT PERHUD) dan Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan (PLP) yang berada dibawah Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.50/OT/Pnb-1978, salah satu Unit Kerja PLP yang menangani bandar udara lepas dan berdiri sendiri menjadi Bandar Udara Budiarto dan berada dibawah Kantor Wilayah

UNIVERSITAS MEDAN AREA
Departemen Perhubungan Jawa Barat.

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Dalam rangka memenuhi kebutuhan dan meningkatkan sumber daya manusia yang terdidik dan profesional di bidang penerbangan, PLP Curug kemudian diintegrasikan ke dalam Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia dengan Keputusan Presiden RI No. 43 tahun 2000. Keputusan tersebut berisikan tentang pembinaan teknis akademik STPI yang dilaksanakan oleh Menteri Pendidikan Nasional dan pembinaan teknis fungsional STPI dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Keputusan Presiden juga memuat tentang organisasi STPI yang terdiri dari :

- a. Unsur Pimpinan : Ketua dan Pembantu Ketua;
- b. Senat STPI;
- c. Unsur Pelaksana Akademik;
- d. Unsur Pelaksana Administratif;
- e. Unsur Penunjang.

II.5.2. Visi dan Misi Sekolah Tinggi Penerbangan di Indonesia

Visi Sekolah Tinggi Penerbangan adalah menghasilkan lulusan yang diakui baik secara nasional maupun internasional untuk menuju pusat unggulan (centre of excellence) yang berstandar internasional. Sedangkan misinya adalah melaksanakan pendidikan dan pelatihan dalam rangka mencerdaskan bangsa dengan menciptakan sumber daya manusia dalam bidang penerbangan yang bertaqwa dan berkualitas.

II.5.3. Sistem Pendidikan dan Pengajaran

Sistem pendidikan yang diterapkan adalah sistem semi militer dimana semua siswa melakukan seleksi masuk dan akan tinggal di asrama, serta mematuhi semua peraturan yang berlaku karena seleksi masih akan terus berlangsung. Kegagalan (pemulangan) dapat terjadi karena beberapa hal, antara lain :

- Kurang disiplin dan sudah mendapat peringatan tiga kali.
- Melakukan tindakan yang merugikan diri sendiri atau orang lain.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang Kesehatan

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

- Tidak lulus pelajaran walau telah diberi kesempatan dua kali.
- Mengundurkan diri karena merasa tidak mampu.

Sistem pengajaran lebih dititikberatkan dalam praktek agar siswa lebih menekuni bidangnya dengan terjun langsung di lapangan setelah mendapat teori yang cukup. Hal ini mengajarkan kepada siswa untuk menghadapi permasalahan-permasalahan yang nantinya terjadi di lapangan.

Tingkat pendidikan di Sekolah Tinggi Penerbangan adalah berjenjang Diploma II sampai IV dengan lamanya pendidikan 4 – 8 semester melalui Sistem Kredit Semester (SKS).

II.5.3.1. Program Kegiatan Studi

Sekolah tinggi penerbangan membuat sistem pendidikan berupa bentuk kegiatan-kegiatan yang diterapkan, yaitu :

- Kegiatan di kelas :**
 - Ceramah tatap muka (teori)
 - Diskusi dan seminar
 - Pembahasan tugas dan analisa permasalahan
- Kegiatan di laboratorium :**
 - Observasi penerapan teori
 - Pengoperasian dan penggunaan instrumen dan mesin
 - Mengambil data dari hasil percobaan-percobaan
- Kegiatan di lapangan :**
 - Observasi ke pesawat udara
 - Observasi ke lapangan terbang
 - Observasi ke bengkel pesawat
 - Kerja praktek ke perusahaan penerbangan
- Kegiatan ekstrakurikuler :**
 - Kegiatan keagamaan/mental
 - Kegiatan olahraga
 - Kegiatan kemiliteran
 - Kegiatan kesenian
 - Kuliah umum

- ➔ Program Studi Terbang Sayap Tetap
- ➔ Program Studi Terbang Sayap Putar
- ➔ Program Studi Operasi Penerbangan

2. Jurusan Teknik Penerbangan

- ➔ Program Studi Teknik Mekanikal
- ➔ Program Studi Teknik Pesawat Udara
- ➔ Program Studi Teknik Listrik Bandara
- ➔ Program Studi Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara
- ➔ Program Studi Teknik Bangunan dan Jalan

3. Jurusan Keselamatan Penerbangan

- ➔ Program Studi Pemanduan Lalu Lintas Udara
- ➔ Program Studi Penerangan Aeronautika
- ➔ Program Studi Pertolongan Kecelakaan Penerbangan
- ➔ Program Studi Komunikasi Penerbangan

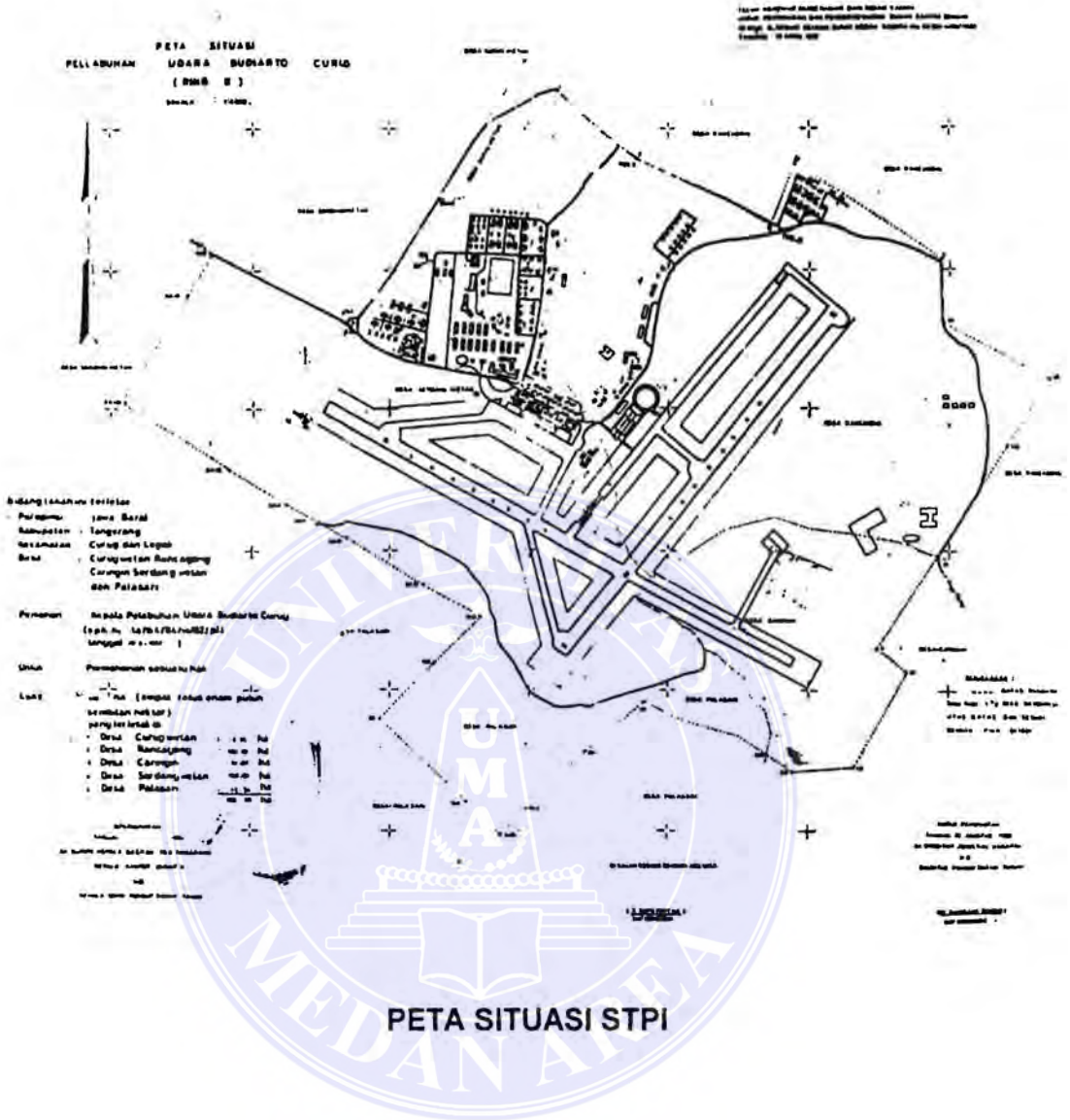
4. Jurusan Manajemen Penerbangan

- ➔ Program Studi Administrasi Penerbangan Udara
- ➔ Program Studi Operasi Bandara
- ➔ Program Studi Angkutan Udara Niaga

II.5.3.3. Fasilitas Kampus STPI

Kampus STPI memiliki fasilitas akademik dan penunjang dalam mendukung kegiatan pendidikan bagi para siswanya. Fasilitas tersebut antara lain :

- Gedung Utama (Pengelola)
- Ruang Kelas
- Perpustakaan
- Laboratorium
- Lapangan terbang
- Hanggar
- Pesawat terbang
- Asrama
- Olahraga
- Gedung serba guna



UNIVERSITAS MEDAN AREA

GEDUNG UTAMA (PENGELOLA)

Document Accepted 5/1/24

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area



Ruang Kelas



Apron



Pesawat Terbang



Bengkel Pesawat Terbang



Laboratorium RADAR



**Laboratorium Aerodrome
Electrical Mechanics**



Laboratorium Radio Mechanics



Simulator

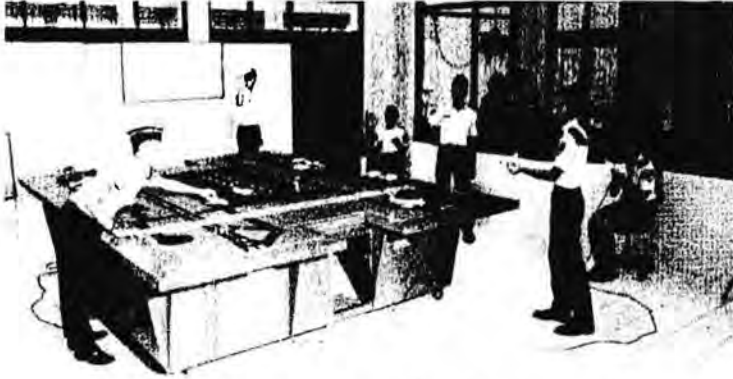
UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 5/1/24

Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24



Laboratorium Air Traffic Controllers



Fasilitas olahraga renang

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

BAB III

TINJAUAN KHUSUS

III.1. Tinjauan Fisik Kotamadya Medan

III.1.1. Data Fisik Kotamadya Medan

Kotamadya Daerah Tingkat II Medan adalah ibukota propinsi Sumatera Utara yang merupakan kota ketiga terbesar di Indonesia, dengan luas wilayah administrasi 26.510 hektar (265,10 km²) atau 3,6% dari luas keseluruhan Provinsi Sumatera Utara.

- A. Posisi : 3° 30' - 3° 43' LU dan 98° 35' - 98° 44' BT
- B. Batas Wilayah
- ⇒ Sebelah Timur : Kecamatan Percut Sei Tuan dan Tanjung Morawa (Kabupaten Deli Serdang)
 - ⇩ Sebelah Selatan : Kecamatan Deli Tua dan Pancur Batu (Kabupaten Deli Serdang)
 - ⇨ Sebelah Barat : Kecamatan Sunggal (Kabupaten Del Serdang)
 - ⇧ Sebelah Utara : Selat Malaka
- C. Kependudukan : 2.210.743 jiwa (sensus penduduk tahun 2000)
- D. Topografi : ketinggian 2,5 - 37,5 meter di atas permukaan laut
- E. Klimatologi
- Temperatur :
 - Stasiun Polonia : minimum 23,2° C - 24,3° C
maksimum 30,8° C - 33,2° C
 - Stasiun Sampali : minimum 23,3° C - 24,1° C
maksimum 31,0° C - 33,1° C
 - Curah hujan

UNIVERSITAS MEDAN AREA mencapai rata-rata 3.594 mm dengan hari hujan sebanyak 230 hari.

Document Accepted 5/1/24

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

- Stasiun Sampali mencapai rata-rata 2.712 mm dengan hari hujan sebanyak 224 hari.

- Kelembaban udara : 84 – 85 %
- Kecepatan angin : rata-rata 0,48 m/d

III.1.2. Perkembangan Kota Medan¹⁴

Terdapat beberapa tahap dalam perkembangan fisik Kota Medan dari tahun 1862 hingga 1992. Pada tahun 1862 terlihat adanya 2 kutub pertumbuhan, yaitu :

1. Pusat Kota Medan sekarang, Laut Pelabuhan Belawan
2. Yang berhubungan dengan Pasar Ikan Lama, yang sekarang berfungsi sebagai pasar kain, perkantoran dan perdagangan.

Hingga tahun 1945, pertumbuhan masih berorientasi pada pusat kegiatan diatas. Sementara itu, pusat kota berkembang kearah kelurahan Kesawan, Silalas dan Petisah. Sampai tahun 1972, terjadi perkembangan ke arah timur dan selatan dimana konsentrasi perkembangan terbatas pada areal yang tidak terkena banjir. Sementara itu daerah Belawan mengalami perkembangan ke arah selatan.

Pengamatan pada tahun 1980 memperlihatkan adanya pembangunan besar-besaran, hal ini terjadi pada daerah Belawan yang telah berkembang lebih cepat. Pusat kota meluas dengan cepat ke arah barat, selatan dan timur yang meliputi areal seluas ± 3.375 hektar.

Sampai dengan tahun 1992 kecenderungan pertumbuhan kota Medan adalah :

1. Ke arah Barat seluas ± 3.638,86 ha (kecamatan Medan Helvetia, Medan Sunggal, Medan Selayang dan Medan Baru).
2. Ke arah Selatan seluas ± 845,33 ha (kecamatan Medan Johor).
3. Ke arah Timur seluas ± 2515,93 ha (kecamatan Medan Timur dan Medan Kota).

Perkembangan Kota Medan pada tahun 1995 sangat pesat terlihat dari bertambahnya jumlah kecamatan dan jumlah penduduk. Tabel berikut akan memperlihatkan perkembangan Kotamadya Medan tahun 1992 dan 1995.

| KOTAMADYA MEDAN TAHUN 1992 | | |
|----------------------------|-----------|-------------|
| NO | KECAMATAN | LUAS (HA) |

| | | |
|----|-----------------|----------|
| 1 | MEDAN BELAWAN | 2.425,01 |
| 2 | MEDAN LABUHAN | 6.049,27 |
| 3 | MEDAN DELI | 2.084,30 |
| 4 | MEDAN TIMUR | 1.185,17 |
| 5 | MEDAN BARAT | 1.214,56 |
| 6 | MEDAN BARU | 1.782,65 |
| 7 | MEDAN KOTA | 1.079,39 |
| 8 | MEDAN JOHOR | 2.576,04 |
| 9 | MEDAN DENAI | 1.704,30 |
| 10 | MEDAN SUNGGAL | 2.860,08 |
| 11 | MEDAN TUNTUNGAN | 3.349,20 |

| KOTAMADYA MEDAN TAHUN 1995 | | |
|----------------------------|-----------|-------------|
| NO | KECAMATAN | LUAS (HA) |

| | | |
|----|------------------|----------|
| 1 | MEDAN BELAWAN | 2.625,01 |
| 2 | MEDAN MARELAN | 2.382,10 |
| 3 | MEDAN LABUHAN | 3.667,17 |
| 4 | MEDAN DELI | 2.084,33 |
| 5 | MEDAN TIMUR | 775,75 |
| 6 | MEDAN PERJUANGAN | 409,42 |
| 7 | MEDAN BARAT | 681,72 |
| 8 | MEDAN PETISAH | 532,84 |
| 9 | MEDAN BARU | 583,77 |
| 10 | MEDAN POLONIA | 901,12 |
| 11 | MEDAN MAIMOON | 297,76 |
| 12 | MEDAN KOTA | 526,96 |
| 13 | MEDAN TEMBUNG | 552,43 |
| 14 | MEDAN JOHOR | 1.457,57 |
| 15 | MEDAN AMPLAS | 1.118,57 |
| 16 | MEDAN DENAI | 905,04 |
| 17 | MEDAN AREA | 799,26 |
| 18 | MEDAN HELVETIA | 1.316,42 |
| 19 | MEDAN SUNGGAL | 1.543,66 |
| 20 | MEDAN TUNTUNGAN | 2.773,89 |
| 21 | MEDAN SELAYANG | 1.281,16 |

| | |
|---------------|------------------|
| JUMLAH | 26.309,97 |
|---------------|------------------|

| | |
|---------------|------------------|
| JUMLAH | 27.215,85 |
|---------------|------------------|

Jumlah kecamatan yang termasuk dalam wilayah Kotamadya Medan pada tahun 1992 adalah 11 (sebelas) kecamatan dengan luas 26.309,97 hektar. Sementara itu pada tahun 1995 dengan perkembangan Kotamadya Medan yang pesat bertambah menjadi 21 (dua puluh satu) kecamatan dan luas wilayahnya juga bertambah menjadi 27.215,85 hektar.

Faktor Pertumbuhan :

1. Wilayah A (Pusat Kota) : Perdagangan dan Perkantoran
2. Wilayah B (Belawan) : Pelabuhan dan Industri
3. Wilayah C (Labuhan dan Deli) : Industri dan Pergudangan
4. Wilayah D (Medan Timur dan sebagian Denai)
: Memanfaatkan Pusat Kota
5. Wilayah E (Sunggal dan Medan Barat)
: Kegiatan bangunan khusus dan industri terbatas

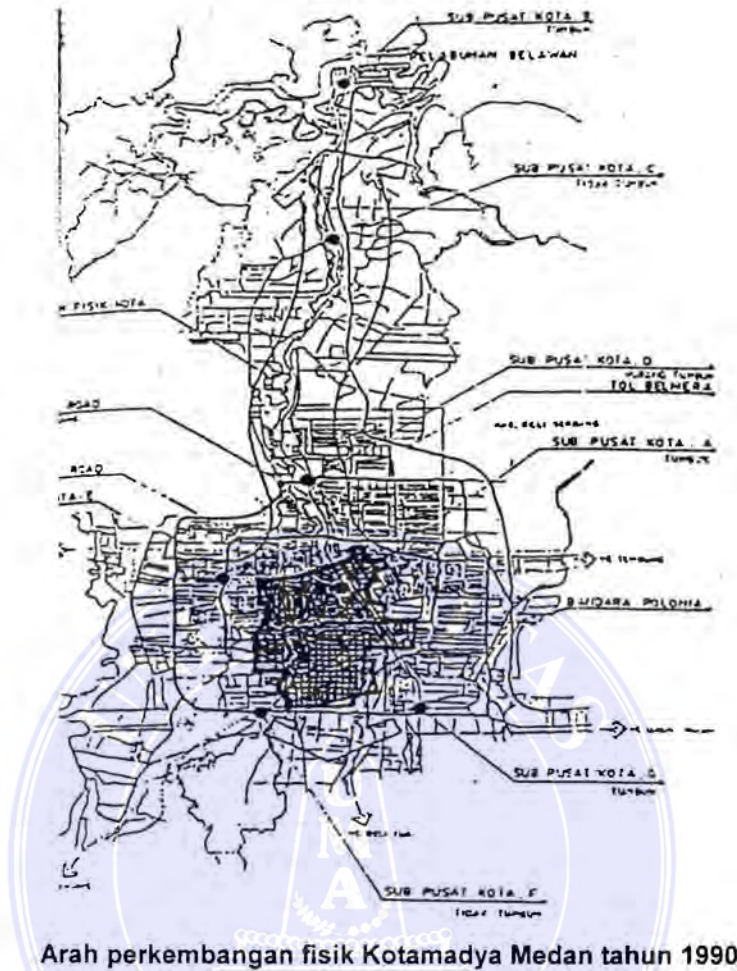
UNIVERSITAS MEDAN AREA Tuntungan dan sebagian Medan Baru)

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-undang
Rasa induk sayur mayur

Document Accepted 5/1/24

1. Dilarang Mengutip Sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa menyebutkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (Repository.uma.ac.id)5/1/24



| Pusat / Sub Pusat Kota (SPK) | Cakupan Wilayah Administrasi | Luas (Ha) | Kegiatan Utama |
|------------------------------|------------------------------|-------------|--|
| Pusat Kota | Kec. Medan Area | 552,43 | - pusat bisnis |
| | Kec. Medan Baru | 583,77 | - pusat pemerintahan |
| | Kec. Medan Maimoon | 297,75 | - perumahan |
| | Kec. Medan Kota | 526,96 | - lintas kota |
| | Kec. Medan Polonia | 901,12 | - pusat pendidikan |
| | Jumlah | 2862,04 | |
| SPK A | Kec. Medan Belawan | 302,39 | - pelabuhan - industri - perdagangan dan jasa - perumahan - terminal |
| SPK B | Kec. Medan Deli | 502,15 | - perdagangan dan jasa - perumahan - terminal |
| SPK C | Kec. Medan Perjuangan | 25,36 | - perdagangan dan jasa |
| | Kec. Medan Tembung | 92,84 | - perumahan - terminal |
| SPK E | Kec. Medan Helvetia | 112,04 | - perdagangan dan jasa |
| | Kec. Medan Sunggal | 47,99 | - perumahan - terminal |
| | Jumlah | 160,03 | |

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

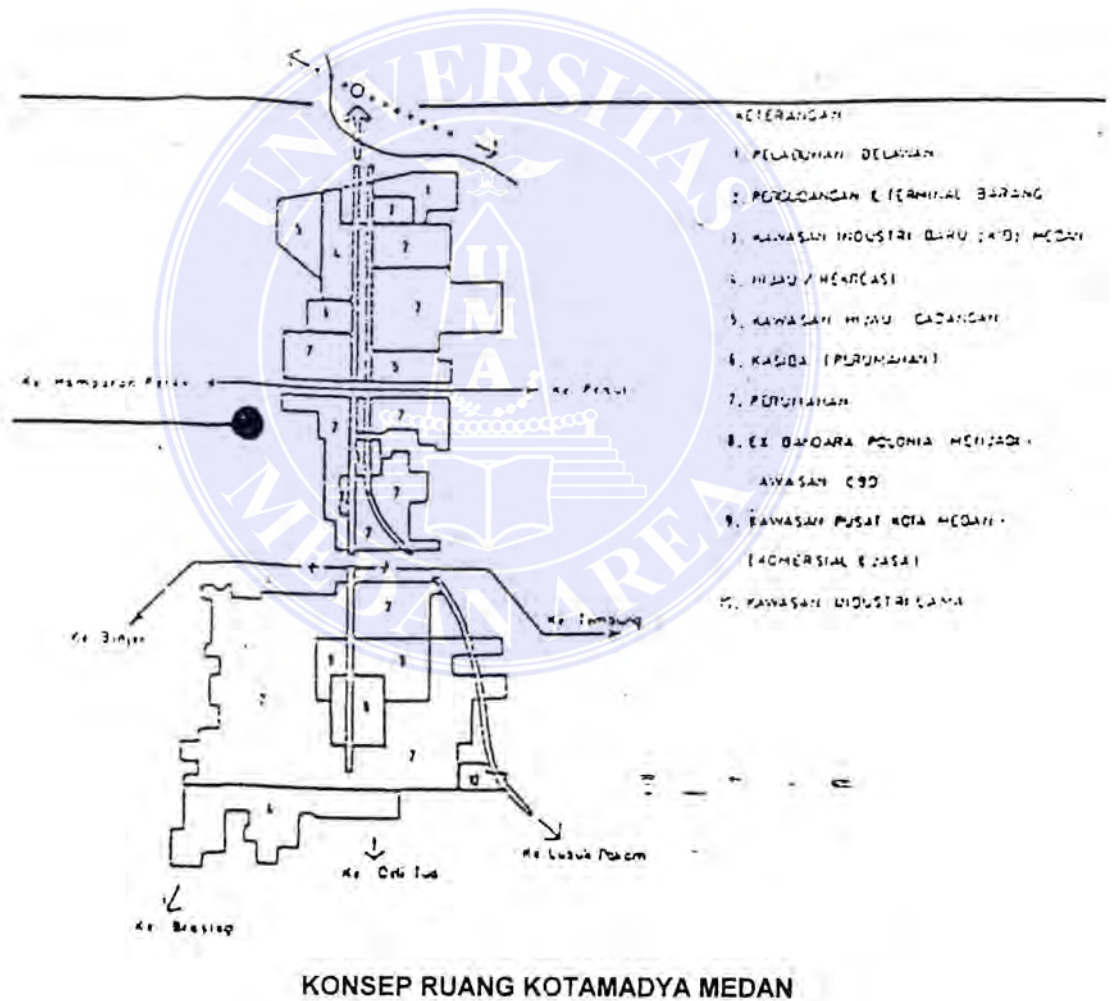
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 5/1/24
Access From (repository.uma.ac.id)5/1/24

III.2. Kebijakan Pembangunan Kotamadya Medan¹⁵

III.2.1. Fungsi Kotamadya Medan

1. Pusat Administrasi dan Politik
2. Pusat Perdagangan
3. Pusat Perindustrian
4. Pusat Pendidikan dan Kebudayaan
5. Pintu Gerbang Utama (Transportasi)
6. Pusat Akomodasi Pariwisata



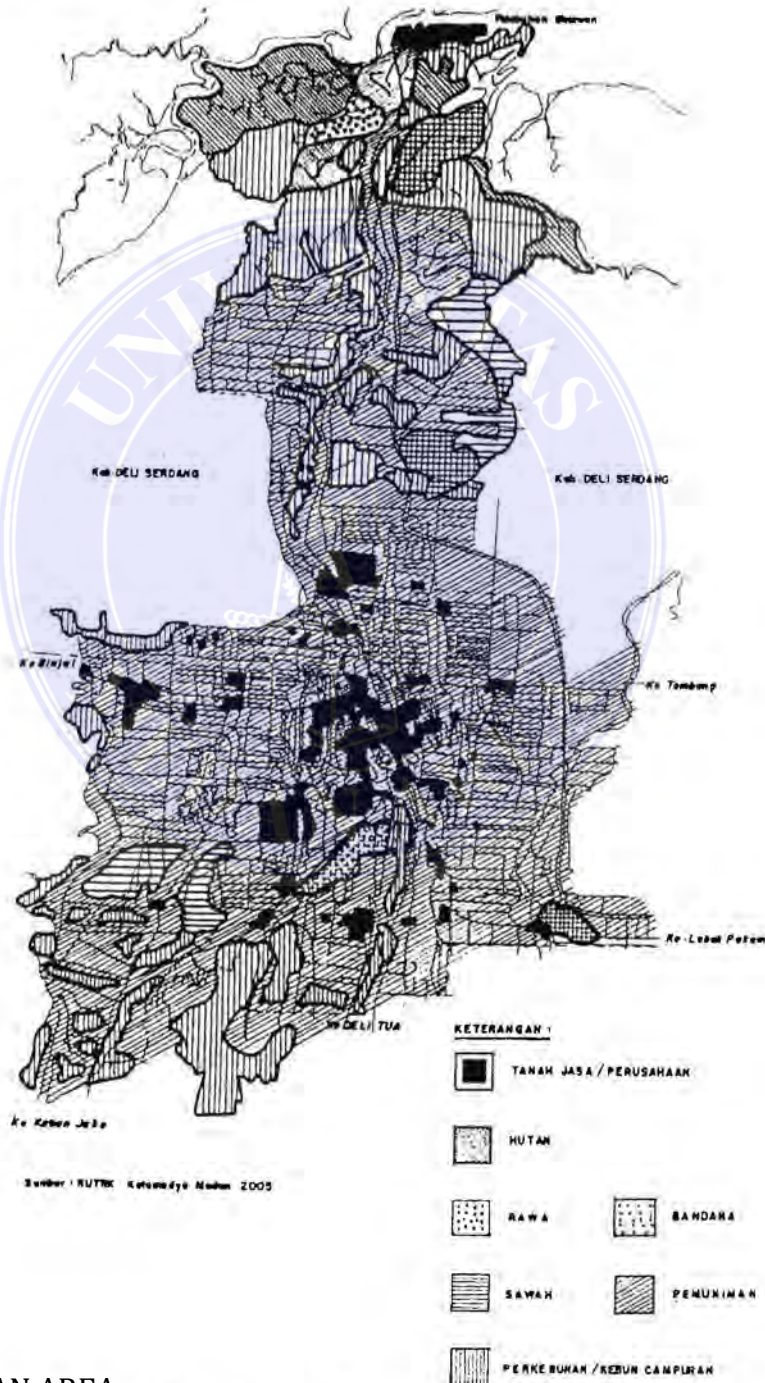
III.2.2. Struktur Wilayah Pengembangan Kotamadya Medan¹⁶

Secara umum pembentukan struktur wilayah fungsional Kota Medan didasarkan kepada alokasi komponen-komponen perkotaan. Komponen kegiatan yang berpengaruh adalah kegiatan-kegiatan primer, yaitu kegiatan dalam jangkauan lebih luas antara lain pemerintahan, industri, jasa dan perdagangan, transportasi serta kegiatan lainnya yang bersifat melayani wilayah.

Untuk mencapai kondisi yang ideal maka konsep (arahan) struktur kawasan perkotaan yang direncanakan adalah sebagai berikut :

| Wilayah Pengembangan | Cakupan Wilayah | Luas (Ha) | Fungsi Utama |
|-------------------------|--|-------------|--|
| SPK A | Kec. Medan Belawan Kec. Medan Marelan Kec. Medan Labuhan | 8.674,28 | Pelabuhan, Industri, Terminal Barang, Pergudangan, Orientasi Pelabuhan |
| SPK B | Kec. Medan Deli | 2.084,33 | Perdagangan (Pasar Induk) dan Jasa Perkebunan |
| SPK C | Kec. Medan Timur Kec. Medan Perjuangan Kec. Medan Area Kec. Medan Denai Kec. Medan Tembung Kec. Medan Amplas | 4.560,47 | Industri Terbatas, Terminal Barang, Pergudangan, Orientasi Pelabuhan |
| SPK D (Pusat Kota) | Kec. Medan Baru Kec. Medan Maimoon Kec. Medan Polonia Kec. Medan Kota Kec. Medan Johor | 7.423,84 | Bisnis dan Jasa Keuangan, Pemerintahan, Pendidikan Tinggi |
| SPK E | Kec. Medan Barat Kec. Medan Petisah Kec. Medan Sunggal Kec. Medan Helvetia Kec. Medan Tuntungan Kec. Medan Selayang | 7.423,84 | Perkantoran, Olahraga (golf), Hutan Kota, Konservasi |

3. Pendidikan dan kebudayaan, terutama disekitar kompleks USU, sekitar Stadion Teladan dan Tapian Daya.
4. Pintu gerbang utama Belawan dan Polonia (Relokasi Bandara Polonia ke Kuala Namu tahun 2005).
5. Daerah pemukiman yang tersebar diseluruh areal.



III.3. Potensi Kota Medan

Untuk mendukung tingkat pola kehidupan kota yang lebih baik tentunya tidak lepas dari sumber daya manusia yang mengelolanya. Kota Medan sebagai kota terbesar ke tiga di Indonesia memiliki potensi untuk meningkatkan sumber daya manusia. Hal tersebut dapat terlihat dari perkembangan Kotamadya Medan yang begitu pesat dan laju pertumbuhan penduduk yang besar hingga sekarang ini maka dibutuhkan sarana dan prasarana pendukung yang memadai.

Melihat keadaan ini, peningkatan kemampuan dari sumber daya manusia sebagai pengelola harus diperhatikan. Menciptakan tenaga-tenaga profesional yang mampu untuk mengelola dengan melakukan pendidikan khusus keahlian pada bidang-bidang tertentu dalam mendukung berbagai aspek pembangunan yang terjadi di daerah perkotaan. Keahlian dari penanganan suatu bidang merupakan faktor penentu dari suatu keberhasilan.

Relokasi Bandara Polonia yang direncanakan pada tahun 2005 ke Kuala Namo yang pada dasarnya adalah untuk meningkatkan kemampuan daya tampung suatu bandara yang bertaraf internasional. Peningkatan yang diharapkan nantinya mampu mendukung segala aktifitas yang terjadi di Kota Medan khususnya dan Sumatera Utara pada umumnya. Jumlah penerbangan yang terjadi di bandara ini akan meningkat sejalan dengan tingkat kemampuan dari perkembangan Kota Medan.

Dalam mengelola Bandara Kuala Namo dengan tingkat kemampuan yang lebih besar pada dasarnya akan membutuhkan lebih banyak tenaga ahli, baik untuk pengelolaan di darat maupun di udara. Aktifitas penerbangan yang terjadi dari mulai menerbangkan pesawat udara hingga operasional di darat membutuhkan tenaga profesional.

Meningkatkan sumber daya manusia yang mampu mendukung kemajuan pembangunan sangat diharapkan. Pendidikan bagi tenaga profesional di bidang penerbangan yang sekarang ini hanya berada di pulau Jawa menjadi suatu kendala bagi para peminat-peminat daerah di luar pulau tersebut. Dengan perkembangan Kota Medan yang terus meningkat wadah bagi pendidikan di bidang penerbangan memiliki arti yang baik dimasa sekarang dan akan datang. Melihat kepada tidak terdapatnya sekolah tinggi penerbangan di luar pulau Jawa, diproyeksikan nantinya sekolah ini dapat menampung \pm 150 siswa lulusan SMU/ sederajat dari sekitar pulau

DAFTAR PUSTAKA

1. Dober, Richard P. : Campus Design, John Wiley & Sons Inc., USA, 1992.
2. Chiara, J. De ; Koppelman, Lee E. : Standar Perencanaan Tapak, Penerbit Erlangga, Jakarta.
3. Chiara, J. De ; Callendar J. : Time Saver Standard for Building Types, Mc. Graw Hill Book Co., 1980.
4. Schodek, Daniel L. : Struktur, PT. Eresco, Bandung, 1991.
5. Makowski, Z. S. : Konstruksi Ruang Baja, Penerbit ITB, Bandung, 1988.
6. Neufert, Ernst : Data Arsitek, Penerbit Erlangga, Jakarta, 1992.
7. Basuki, Heru : Merancang dan Merencana Lapangan Terbang, Penerbit Alumni, Bandung, 1986.
8. Dirjen Pendidikan Tinggi : Rencana Induk Pengembangan Universitas/Institut, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
9. Undang-undang tentang Sistem Pendidikan Nasional, CV. Tamita Utama, Jakarta, 2003.
10. Undang-undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, Penerbit Obor, Jakarta, 1997.
11. Poerwadarminta, W.J.S. : Kamus Umum Bahasa Indonesia, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1997.
12. Ensiklopedia Indonesia, Edisi Khusus.
13. Rencana Umum Tata Ruang Kotamadya Medan 2000 – 2005.
14. Data Perhubungan Udara STPI Curug.
15. Katalog STPI Curug, Edisi 1999/2000.
16. Angkasa No. 10, Edisi Juli 2000 Th-X.
17. Peraturan Umum Instalasi Penangkal Petir Untuk Bangunan Di Indonesia, Cetakan Pertama, Bandung , 1973