

BAB II

TINJAUAN TEORI DAN DATA PADA PERANCANGAN INTERIOR

BACKSTAGE TOUR OF SEARCH AND RESCUE DI BANDUNG

2.1 Studi Pusat Pelatihan dan Pendidikan

2.1.1 Pengertian Pusat

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian pusat yaitu sebuah tempat yang letaknya berada dibagian tengah ; berada di titik tengah yang benar (di bidang lingkaran) ; pusat; pokok pangkal atau yang menjadi pempunan dari suatu bagian. Penjelasan yang lain, pusat merupakan pokok pangkal atau yang menjadi suatu pempunan berbagai hal, urusan , dan sebagainya.

2.1.2 Pengertian Pelatihan dan Pendidikan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, untuk pelatihan memiliki makna sebuah proses atau cara, pekerjaan melatih. Sedangkan pengertian dari pendidikan merupakan proses dari pengubahan sikap dan tata laku seseorang atau kelompok orang dalam usaha untuk mendewasakan manusia melalui upaya pengajaran serta pelatihan. Pelatihan dan pendidikan menjadi salah satu kalimat dari kata – kata yang selalu disandingkan, menurut Dr. H. Hasan Basri dan Dr. H. A. Rusdiana (2015), pelatihan dan pendidikan menjadi sumber daya manusia dalam pengembangan diri yang mempunyai dua dimensi utama yaitu dimensi secara personal dan secara organisasional.

Menurutnya, keduanya ini harus dikembangkan secara tepat, simultan serta berkelanjutan agar tumbuh berkembang maju karena didukung oleh manusia yang mempelajari hal – hal yang baru serta mengaplikasikan demi tujuan memperbaiki dan meningkatkan kualitas yang dihasilkan. Pendidikan dan pelatihan ini memiliki aspek yang sama dalam meningkatkan kemampuan intelektual dan kepribadian manusia, tetapi ketika sedang dilaksanakan memiliki kandungan yang berbeda. Pendidikan berlangsung secara menyeluruh ketika dalam suatu organisasi , namun pelatihan merupakan bagian dari proses pendidikannya itu sendiri sehingga pengembangannya lebih spesifik atau khusus pada seseorang atau sekelompok orang. Sehingga pengaplikasian ini meliputi adanya edukasi – edukasi tertentu yang diberikan.

2.1.3 Pengertian Edukasi

M.J Langeveld, 1905 (seperti dikutip K. Harni, 2016) Edukasi ialah suatu proses pembelajaran dengan tujuan untuk meningkatkan kemampuan diri pada partisipan didik dan mewujudkan proses pendidikan yang lebih baik. Edukasi ini bertujuan untuk meningkatkan karakter, kecerdasan serta mendidik partisipan didik agar memiliki akhlak mulia, sanggup mengendalikan diri dan memiliki keahlian. Edukasi lebih diketahui dan diucapkan dengan kata pendidikan atau edukasi adalah upaya manusia dewasa membimbing manusia yang belum pada tahap kedewasaan. Edukasi ialah usaha membantu anak untuk melakukan tugas - tugas hidupnya, agar mendapat sifat mandiri, akilbalik, serta bertanggung jawab

secara susila. Edukasi adalah usaha menggapai penentuan diri-susila juga tanggung jawab.

2.1.4 Pengertian Backstage

Backstage merupakan kata yang diambil dari bahasa Inggris, dalam serapan kata di dalam bahasa Indonesia memiliki arti di belakang layar (panggung); gerakan atau sebuah kegiatan dibelakang layar. Dalam kata ini mengandung sebuah istilah yang digunakan untuk kelas besar dan menunjukkan bagaimana hal itu memberikan panduan bagi penggunanya. Didalam *backstage* ini terdapat sebuah bimbingan atau arahan informasi yang disediakan untuk menyelaraskan wacana yang biasanya tidak koheren dengan slide presentasi yang terintegrasi dalam antarmuka pengguna *backchannel* atau dalam serapan makna bahasa Indonesia merupakan suatu aktifitas percakapan *real-time* (dilakukan dalam waktu bersamaan ketika seseorang berbicara) dengan menggunakan komputer daring (dalam jaringan).

Tujuan *backstage* adalah untuk mendukung pembelajaran sosial dan aktif dalam lingkungan pembelajaran, karena pada metode pembelajaran yang terjadi rata-rata bersifat impersonal dan pasif dimana hal ini dapat menjadi penyebab kesadaran yang rendah (Alexander Pohl, 2012). Sehingga sistem *backstage tour* ini dapat menjadi gerakan nyata seseorang melakukan metode pembelajaran dengan turut menjalankan teori dalam bentuk aktivitas serta menjadi pribadi yang lebih responsif.

2.2 Studi SAR

2.2.1 Pengertian SAR

Badan SAR Nasional merupakan lembaga pemerintah yang bergerak di bidang pencarian dan pertolongan (Search And Rescue) yang berada dibawah naungan Departemen Perhubungan, serta mengemban tugas pokoknya memerlukan dukungan dan partisipasi dari semua pihak dalam memanfaatkan berbagai fasilitas sarana, prasarana, personil, dan meterial yang dimiliki oleh berbagai instansi Pemerintahan, Swasta, Organisasi, juga Masyarakat. Mulai bulan November 2006, Badan SAR Nasional (BASARNAS) tidak lagi berada di bawah Departemen Perhubungan. Sesuai Peraturan Pemerintah (PP) No. 36/2006, badan ini langsung di bawah presiden. Dalam wawancara, Hatta Rajasa (24/11/2006) selaku menteri perhubungan, Basarnas berbeda dengan Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi dan Dewan Keselamatan. KNKT ini melaksanakan tugas mengecek dan menyelidiki penyebab suatu kecelakaan transportasi agar kecelakaan serupa tidak terulang. Dewan Keselamatan memberi masukan sebagai penguatan aspek keselamatan sebelum kecelakaan terjadi. Sedangkan Basarnas bertugas mencari korban, baik dalam kecelakaan transportasi maupun bencana alam. Seperti halnya Badan Meteorologi dan Geofisika (BMG) yang merupakan lembaga pemerintah non-departemen, maka Basarnas akan memiliki anggaran sendiri.

2.2.2 Sejarah SAR

Lahirnya organisasi SAR di Indonesia dikala ini bernama BASARNAS dimulai dengan terdapatnya penyebutan” *Black Area*” untuk sesuatu negeri yang tidak mempunyai organisasi SAR. Dengan berbekal kemerdekaan, hingga tahun 1950 Indonesia masuk jadi anggota Organisasi Penerbangan Internasional ICAO(International Civil Aviation Organization). Semenjak itu Indonesia diharapkan bisa menanggulangi bencana penerbangan serta pelayaran yang terjalin di daerah Indonesia. Bagaikan konsekuensi logis atas masuknya Indonesia jadi anggota ICAO tersebut, hingga dari itu pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah No 5 tahun 1955 tentang Penetapan Dewan Penerbangan buat membentuk panitia SAR. Panitia teknis mempunyai tugas pokok buat membentuk Tubuh Gabungan SAR, dengan metode memastikan pusat- pusat regional serta anggaran pembiayaan dan material.

Sebagai negeri yang merdeka, tahun 1959 Indonesia jadi anggota International Maritime Organization(IMO). Dengan masuknya Indonesia bagaikan anggota ICAO serta IMO, tugas dan tanggung jawab SAR terus menjadi menemukan atensi. Bagaikan negeri yang besar serta dengan semangat gotong royong yang besar, bangsa Indonesia mau mewujudkan harapan dunia internasional ialah sanggup menanggulangi bencana penerbangan serta pelayaran. Dari pengalaman- pengalaman tersebut diatas, hingga mencuat pemikiran kalau butuh diadakan sesuatu organisasi SAR Nasional yang mengkoordinir seluruh kegiatan- kegiatan SAR dibawah satu komando.

Untuk mengestimasi tugas- tugas SAR tersebut, sehingga pada tahun 1968 diresmikan Keputusan Menteri Perhubungan No T. 20/ I/ 2- 4 menimpa ditetapkannya Regu SAR Lokal Jakarta yang pembentukannya diserahkan kepada Direktorat Perhubungan Hawa. Regu inilah yang kesimpulannya jadi embrio dari organisasi SAR Nasional di Indonesia. Pada tahun 1968 pula, ada proyek South East Asia Coordinating Committee on Transport and Communications, yang mana Indonesia ialah suatu proyek payung(Umbrella Project) buat negara- negara Asia Tenggara. Proyek tersebut ditangani oleh US Coast Guard(Tubuh SAR Amerika), dengan tujuam memperoleh informasi yang dibutuhkan buat rencana pengembangan serta penyempurnaan dari organisasi SAR di Indonesia.

2.2.3 Arti Lambang



Gambar 2.1 Lambang Basarnas
Sumber : <http://jdih.basarnas.go.id/>

1. Delapan penjuru mata angin dengan warna merah putih mengandung arti dan makna bahwa Badan SAR Nasional dalam mengemban tugas di bidang kemanusiaan senantiasa menitikberatkan

pada kecepatan dan ketepatan serta dilaksanakan dengan penuh ketulusan berarti warna putih dan keberanian yaitu warna merah.

2. Awan, gunung dan 5 ombak di laut yang mengandung arti dan makna bahwa dalam setiap menjalankan tugasnya, Badan SAR Nasional melingkupi segala medan tugas, terdiri dari Awan yang menggambarkan lingkup medan tugas udara, gunung yang menggambarkan lingkup medan tugas darat, serta ombak di laut yang menggambarkan lingkup medan tugas di air yang dilandasi dengan kelima sila dalam Pancasila.

3. Pita bertuliskan "INDONESIA" memiliki arti bahwa Badan SAR Nasional merupakan lembaga pemerintah Indonesia yang melaksanakan tugas pencarian dan pertolongan.



Gambar 2.2 Lambang SAR Nasional

Sumber : basarnas.go.id/

Keterangan :

1. **DASAR.** Corak kuning serta hijau merupakan corak dari sebutan "pare anom" yang bagi sejarah serta tradisi bangsa Indonesia ialah menunjukkan kesuburan Tanah Air kita yang diperuntukkan kesejahteraan

rakyat. Daerah Indonesia dari Sabang sampai Merauke terdiri dari 13. 677 pulau/ kepulauan pada posisi silang antara 2 daratan serta 2 samudra yang memiliki kekayaan bumi serta air.

2. **BINTANG.** Bintang dengan 5 buah menggambarkan bahwa Pancasila adalah falsafah dari Negara Republik Indonesia dan sebagai suatu pandangan hidup dari bangsa kita, yang mana pada sila kedua yaitu "Kemanusiaan Yang Adil dan Beradab" merupakan ciri dari khas tugas SAR Nasional yang selalu berkaitan dengan keempat sila Pancasila lainnya.

3. **SAR NASIONAL.** Tulisan SAR Nasional diberi warna merah sebagai ketegasan dalam melaksanakan sebuah tugas kemanusiaan yang meliputi seluruh wilayah dengan tekad para petugasnya untuk bertindak dengan cepat, tepat dan berani setiap saat diperlukan.

4. **AVIGNAM JAGAT SAMAGRAM.** Namun demikian, sila pertama dari Pancasila sebagai suatu keyakinan dari setiap petugas dari SAR bahwa segala tugas diridhoi Tuhan Yang Maha Esa dengan tetap berdoa "Semoga Selamatlah Alam Semesta".

2.2.4 Visi dan Misi BASARNAS

Visi : Berhasilnya pelaksanaan operasi SAR pada setiap waktu dan tempat dengan cepat, handal, dan aman

Misi : Menyelenggarakan kegiatan operasi SAR yang efektif dan efisien melalui upaya tindak awal yang maksimal serta pengerahan potensi SAR yang didukung oleh sumber daya manusia yang profesional, fasilitas SAR yang memadai, dan prosedur kerja yang mantap dalam rangka mewujudkan Visi Badan SAR Nasional

2.2.5 Tugas, Fungsi dan Sasaran BASARNAS

A. Tugas Pokok

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No Kilometer. 43 Tahun 2005 Tentang Organisasi serta Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Tubuh SAR Nasional mempunyai tugas pokok ialah melakukan pembinaan, pengkoordinasian serta pengendalian kemampuan Search and Rescue (SAR) dalam aktivitas SAR terhadap orang serta material yang lenyap ataupun dikhawatirkan lenyap, ataupun mengalami bahaya dalam pelayaran serta ataupun penerbangan, dan membagikan dorongan SAR dalam penanggulangan musibah serta bencana yang lain cocok dengan peraturan SAR Nasional serta Internasional.

B. Fungsi

Dalam melakukan tugas pokok tersebut di atas, Tubuh SAR Nasional menyelenggarakan guna:

1. Formulasi kebijakan teknis di bidang pembinaan kemampuan SAR serta pembinaan pembedahan SAR
2. Penerapan program pembinaan kemampuan SAR serta pembedahan SAR
3. Penerapan tindak awal
4. Pemberian dorongan SAR dalam musibah serta bencana lainnya
5. Koordinasi serta pengendalian pembedahan SAR alas kemampuan SAR yang dipunyai oleh lembaga serta organisasi lain

6. Penerapan ikatan serta kerja sama di bidang SAR baik di dalam ataupun luar negeri
7. Penilaian penerapan pembinaan kemampuan SAR serta pembedahan SAR
8. Penerapan administrasi di area Tubuh SAR Nasional

C. Target Pengembangan BASARNAS Dalam rangka mewujudkan visi serta misi BASARNAS, butuh dilaksanakan strategi- strategi bagaikan berikut

1. Menjadikan BASARNAS bagaikan yang terdepan dalam melakukan pembedahan SAR dalam bencana pelayaran serta penerbangan, musibah serta bencana lainnya
2. Pembuatan Institusi yang bisa menanggulangi pembelajaran dini serta pembelajaran penataran di area BASARNAS
3. Meningkatkan regulasi yang sanggup mengerahkan kemampuan SAR lewat mekanisme koordinasi yang dipatuhi oleh seluruh kemampuan SAR
4. Melakukan pembinaan SDM SAR lewat pola pembinaan SDM yang terencana serta bersinambung supaya bisa dibangun tenaga tenaga SAR yang profesional
5. Melakukan pemenuhan fasilitas/ prasarana serta perlengkapan SAR secara bertahap supaya bisa menjadikan pembedahan tindak dini SAR yang mandiri, kilat, pas, serta profesional cocok syarat nasional serta internasional

6. Melakukan pembelajaran serta pelatihan SAR lewat jenjang pembelajaran cocok dengan kebutuhan dalam area BASARNAS
7. Penciptaan sistem sosialisasi serta penyuluhan kepada warga tentang penyelenggaraan pembedahan SAR
8. Meningkatkan kerjasama dengan Pemda lewat FKSD, organisasi serta lembaga berpotensi SAR, baik dalam negara ataupun luar negara dalam rangka pembinaan kemampuan SAR

2.2.6 Jenis-jenis Musibah SAR

Daerah negeri Republik Indonesia terdiri dari daerah perairan serta kepulauan dimana bagaikan penghubung antar pulau dalam rangka mendukung pembangunan perekonomian merupakan bagaikan segi transportasi. Keadaan semacam ini berakibat pada alur kemudian lintas transportasi yang jadi sangat ramai. Tipe bencana yang kerap terjalin di Indonesia, serta sepanjang ini ditangani oleh Basarnas antara lain:

a. Kecelakaan

- Kecelakaan Transportasi Laut

Kecelakaan Transportasi Laut ialah musibah yang mengenai kapal serta tidak bisa diperkirakan tadinya dan bisa membahayakan ataupun lagi mengancam keselamatan jiwa manusia.

- Kecelakaan Transportasi Udara

Kecelakaan Transportasi Udara ialah musibah yang mengenai pesawat hawa serta tidak bisa diperkirakan tadinya dan bisa membahayakan pula mengancam keselamatan jiwa manusia.

- Kecelakaan Transportasi Darat

Kecelakaan Transportasi Darat ialah musibah yang mengenai kendaraan darat/ kereta api dan tidak bisa diperkirakan tadinya dan bisa membahayakan pula mengancam keselamatan jiwa manusia.

b. Bencana

Bencana merupakan kejadian ataupun rangkaian kejadian yang mengancam serta mengancam kehidupan serta penghidupan warga yang diakibatkan dari, baik oleh aspek alam serta ataupun factor non- alam ataupun aspek manusia sehingga perihal ini menyebabkan munculnya korban jiwa manusia, kehancuran area, kerugian harta barang serta akibat psikologis.

c. Kondisi yang Membahayakan Manusia

Keadaan yang membahayakan manusia ialah musibah ataupun malapetaka yang mengenai orang ataupun kelompok orang akibat suatu perihal yang tidak terelakan diluar musibah transportasi hawa serta ataupun laut serta ataupun darat.

Disisi lain pemahaman warga menimpa keselamatan belum jadi prioritas, sehingga apabila terjalin bencana, masih banyak dari para pengguna jasa transportasi laut/ hawa menyulitkan regu SAR dalam melaksanakan pencarian serta pertolongan(SAR), semacam:

1. *Life vest* yang kurang atau penempatannya tidak sesuai.
2. Tidak adanya radio komunikasi pada transportasi,
3. Tidak adanya signal distress (ELT/ EPIRB).

Jenis musibah yang sering terjadi di Indonesia, telah diketahui dan selama ini ditangani oleh BASARNAS adalah :

A. Pelayaran

1. Kebocoran
2. Kandas
3. Man overboard
4. Kerusakan mesin
5. Medivak
6. Kebakaran Kapal
7. Perompakan

B. Penerbangan

1. Lost contact
2. Crash landing
3. Engine failure

Kedudukan BASARNAS dalam musibah merupakan melaksanakan pembedahan SAR dalam Paham Darurat Musibah. Semacam nampak dari siklus penindakan musibah, aktivitas SAR terletak pada dikala terbentuknya musibah. Pengendalian pencarian serta pertolongan korban terhadap bencana yang lain dicoba oleh Basarnas bagaikan koordinator penyelenggaraan pembedahan SAR yang berkoordinasi dengan lembaga/ organisasi terpaut serta warga.

2.2.7 Penanganan Korban Bencana dan Musibah

1. Struktur Organisasi tugas terdiri dari SRU(Search and Rescue Unit) yang terletak di tiap Kantor SAR yang senantiasa siap dalam melaksanakan tugas SAR serta penanggulangan musibah serta bencana yang lain.

2. Penugasan SRU di posisi bencana musibah alam ialah bersumber pada permintaan dari Gubernur/ Bupati/ Walikota ke Kantor SAR bersangkutan serta aktivitas SRU di posisi musibah terletak di dasar komando Bupati Kepala Wilayah Tk. II/ Walikota.
3. Penugasan SRU ke posisi bencana yang lain ialah bersumber pada permintaan Pejabat dari lembaga yang bertanggung jawab serta aktivitas SRU berikutnya dibawah komando Pejabat yang bersangkutan.
4. Penugasan SRU ke posisi musibah serta ataupun bencana yang lain sangat lama 7 hari berstatus di BKO kan. Apabila masih dibutuhkan cocok dengan permintaan dari Bakornas PBP, keberadaan SRU ditanggung oleh Bakornas PBP.

2.2.8 Sarana SAR

A. Sarana SAR Udara

Sebagai komponen pendukung dari keberhasilan pelaksanaan operasi SAR, maka sarana dan peralatan SAR telah diupayakan untuk selalu tetap beriringan dengan kemajuan IPTEK baik kualitas maupun kuantitasnya.

1. Jumlah, jenis serta keahlian pesawat. Fasilitas hawa yang dipunyai BASARNAS merupakan Helikopter NBO105 buatan IPTN tahun 1980 sebanyak 2 buah, setelah itu menemukan hibah dari Tubuh Diklat Perhubungan serta PT Pelita Air Service sebanyak 8(8) buah terdiri dari 7 buah tipe NB0- 105 serta 1(satu) buah tipe Bell 206.
2. Pengoperasian pesawat.

a. Kegiatan Operasi Berjadwal

Untuk kegiatan ini dialokasikan rata-rata 100 jam, meliputi: -
Dukungan VIP sebanyak 25 jam - Dukungan Siaga SAR hari
Natal dan Tahun Baru sebanyak 25 jam - Dukungan Siaga SAR
Idul Fitri sebanyak 50 jam

b. Kegiatan Operasi Tak Berjadwal

Meliputi operasi SAR dan dukungan SAR terhadap penanganan
bencana alam dan kegiatan lain yang dipandang perlu
menyiagakan pesawat B0-105 sebagai unsur SAR. Dari kegiatan
ini dialokasikan waktu sekitar 200 jam.

c. Latihan SAR

Aktivitas latihan diperuntukan pada pembuatan serta upaya
mempertahankan dan tingkatkan kualifikasi yang hendak serta
sudah dipunyai penerbang dalam rangka menunjang aktivitas
pembedahan SAR. Dari alokasi jam terbang bidang latihan
sebanyak 150 jam, terdiri atas; latihan SAR 50 jam, konversi 30
jam, profisiensi 40 jam, kaptensi 30 jam. Latihan dengan
sokongan helikopter yang sudah dilaksanakan hingga dikala ini
antara lain:

- Pelatihan Dasar Rescuer,
- MARPOLEX (Marine Pollution Exercise) diperairan Indonesia.
- Latihan SAR Malindo (dengan Malaysia)
- Latihan SAR Indopura (dengan Singapura)
- Latihan SAR Ausindo (dengan Australia)

B. Sarana SAR Laut

Untuk mendukung kegiatan SAR dalam penanganan musibah di daerah perairan, yang terjadi di setiap wilayah, maka dibutuhkan Sarana SAR Laut pada saat pelaksanaan operasi SAR berlangsung.

1. Rescue boat ialah kapal dengan tipe SAR, fasilitas ini mendukung dalam penyelamatan korban di lautan. Tidak hanya bagaikan fasilitas angkut regu rescue yang hendak membagikan pertolongan, pula memiliki keahlian buat melaksanakan pencarian serta mengarungi lautan dengan senantiasa memikirkan keselamatan. Guna menunjang upaya SAR dilaut BASARNAS sudah didukung dengan rescue boat.



Gambar 2.3 Rescue Boat

Sumber : basarnas.go.id/

2. Rigid Inflatable Boat

Sarana operasional ini dipergunakan pada daerah dekat pantai dan sangat efisien untuk penyelamatan korban di air pada permukaan yang dangkal, berbentuk menyerupai perahu karet dengan lunas fiber glass serta

dilengkapi kemudi dibagian tengah untuk memberikan sudut pandang yang luas bagi operatornya.



Gambar 2.4 Rigid Inflatable Boat

Sumber : basarnas.go.id/

C. Sarana SAR Darat

Sebagai komponen untuk mendukung keberhasilan pelaksanaan operasi SAR, sarana dan peralatan SAR telah diupayakan selalu tetap beriringan dengan kemajuan IPTEK baik kualitas maupun kuantitasnya.

1. Rescue Truck

Merupakan fasilitas penunjang pembedahan pertolongan terhadap bencana lain, semacam gempa bumi ataupun bangunan runtuh, fasilitas ini bisa dijadikan bagaikan pertimbangan dari guna BASARNAS serta posisi kantor Pusat di bunda kota. Hingga dikala ini BASARNAS mempunyai 3 unit Rescue truck yang dioperasikan di Jakarta, Surabaya serta Denpasar. Prioritas ini menempatkan RescueTruck sebab pertimbangan mungkin bencana yang hendak terjalin khususnya gempa bumi ataupun gedung runtuh serta musibah jalur raya yang sangat padat di daerah pulau Jawa.



Gambar 2.5 Rescue Truck

Sumber : basarnas.go.id/

2. Rescue Car

Rescue car disiapkan dalam rangka mendukung kecepatan mobilisasi tim rescue yang akan memberikan bantuan pertolongan. Dari kelengkapan rescue tool, maka tim rescue dapat segera memberikan bantuan pada korban yang terjepit. Sampai tahun 2004, telah di distribusikan Rescue car ke seluruh kantor SAR, seperti yang terlihat pada gambar.



Gambar 2.6 Rescue Car

Sumber : basarnas.go.id/

2.2.9 Peralatan SAR (SAR Equipment)

Perlengkapan SAR merupakan ialah bagian berarti untuk rescuer kala lagi melakukan pertolongan terhadap korban bencana dilapangan, sehingga dengan sokongan perlengkapan yang mencukupi ini hendak menolong proses dari pertolongan serta berikutnya hendak tingkatkan presentasi keberhasilan pembedahan. Perlengkapan SAR ini diklasifikasikan dalam 2 kelompok sebagai berikut:

1. Perlengkapan perorangan Terdiri atas Perlengkapan pokok perorangan serta Perlengkapan pendukung perorangan.

2. Perlengkapan beregu Terdiri atas Perlengkapan pokok beregu serta Perlengkapan pendukung beregu. Dengan klasifikasi ini hendak membagikan kemudahan dalam memilah kala melaksanakan penyimpanan ataupun penyiapan buat pembedahan.

Buat menunjang aktivitas serta pembedahan SAR, dan dalam rangka menunjang Siaga SAR, Kantor- kantor SAR sudah dilengkapi dengan perlengkapan SAR, walaupun belum bisa penuhi segala kebutuhan cocok persyaratan mengingat keterbatasan anggaran serta bayaran operasional. Perlengkapan SAR tiap- tiap Kantor SAR sedikit berbeda tipe ataupun jumlahnya, bergantung posisi serta keadaan setempat.

2.2.10 Pra – Sarana SAR

1. Prasarana Kantor (Gedung)

Prasarana Gedung merupakan penunjang utama dan merupakan awal dari segala aktivitas mulai dengan perencanaan, pengkoordinasian

serta evaluasi. Tersedianya gedung yang memadai akan menjadi salah satu unsur pemacu etos kerja sekaligus memberikan kemudahan bagi masyarakat pengguna jasa SAR. Dalam mewujudkan prasarana gedung ini, telah dilakukan berbagai upaya dengan membangun gedung sendiri yang prioritasnya antara lain didasarkan atas kerawanan musibah suatu daerah, di samping itu prasarana gedung milik institusi lain yang digunakan dengan status pinjam pakai.

2. Prasarana Hanggar

Upaya peningkatan kemampuan operasional Helikopter SAR NBO – 105 perlu adanya hanggar pesawat yang digunakan untuk penyimpanan ataupun perbaikan – perbaikan kecil. Untuk memenuhi kelengkapan prasarana ini telah dibangun hanggar untuk penyimpanan NBO – 105 berlokasi di Lanud Atang Senjaya Bogor, dibangun pada tahun 1982. Sedangkan penyimpanan Helikopter NBO – 105 yang ditempatkan di Tanjung Pinang dan Lanud AL Juanda memanfaatkan fasilitas yang dimiliki oleh TNI – AL. Pada tahun 2006 telah selesai dibangun shelter Helikopter di areal Lanudal Juanda Surabaya.

3. Prasarana Labuh

Prasarana labuh bagi kapal SAR yang berupa Rescue Boat

merupakan salah satu permasalahan yang memerlukan *good will* tersendiri, kaitannya dengan kantor – kantor SAR yang lokasinya jauh dari pelabuhan. Untuk melakukan pembangunan shelter / prasarana labuh bagi Rescue Boat yang ada di beberapa Kantor SAR merupakan hal yang tidak mudah mengingat berbagai keterbatasan yang ada terutama dari tingkat

pengalokasian anggaran yang masih sangat belum memadai. Untuk mengatasi hal tersebut maka BASARNAS melakukan koordinasi dengan berbagai instansi berpotensi SAR yang memiliki fasilitas pelabuhan antara lain bersama TNI – AL, ASDP dan Administrator Pelabuhan.

2.2.11 Pelatihan dan Pembinaan SAR

Pelatihan serta pembinaan SAR dicoba dalam rangka meningkatkan keahlian dari personil SAR yang sudah dicoba pembelajaran serta pelatihan, penyuluhan kepada warga dan pembinaan SDM Kemampuan SAR.

A. Pelatihan SAR Pelatihan dilakukan dengan menyelenggarakan kegiatan:

1. Pelatihan dasar dan lanjutan SAR oleh BASARNAS, serta masing - masing instansi/ organisasi.
 - Latihan/Gladi Pos Komando (Gladi Posko), untuk melatih prosedur tetap atau petunjuk pelaksanaan operasi SAR, dan melatih mekanisme staf dengan simulasi skenario latihan.
 - Perencanaan dan pengendalian.
 - Pencarian.
 - Pertolongan.
 - Penanggulangan Penderita Gawat Darurat (PPGD)
 - Evakuasi
2. Pendidikan khusus atau spesialisasi yang dilaksanakan oleh BASARNAS, meliputi :
 - Pendidikan SAR Mission Coordinator (SMC)
 - Kemampuan perencanaan dan pengendalian operasi.

- Pendidikan SAR Controller.
 - Pendidikan operator radio/ komunikasi elektronika.
 - Pendidikan rescue (kemampuan pertolongan)
 - Pendidikan Instruktur SAR.
3. Mengikut sertakan pendidikan ke luar negeri, untuk membekali pengetahuan dasar SAR.

B. Pembinaan SAR

Pembinaan kemampuan SAR dicoba bagaikan bagian dari strategi dengan jangka pendek Tubuh SAR Nasional yang dilaksanakan secara bertahap, bertingkat dan bersinambung. Buat mengarah siapnya tenaga SAR yang profesional serta handal sehingga pembelajaran serta latihan dalam rangka pembinaan kemampuan SAR bisa dilaksanakan dengan sebagian tingkatan antara lain ialah Diklat SAR tingkatan Dasar, Diklat SAR tingkatan Lanjutan, Diklat SAR tingkatan Spesialis serta Diklat SAR tingkatan Pendukung.

1. Rescuer – (130 JP) (Kelas : 30 % , Praktek : 70 %)

Materi :

- a. ESAR (18 JP)

- Navigasi Darat
- Survival
- PPPM
- Teknik Pencarian

- b. Medical First responder (25 JP)

- c. Teknik Evakuasi (25 JP)

- d. Prosedur Operasi Heli (6 JP)
 - e. Komunikasi SAR (2 JP)
 - f. Ceramah dan Organisasi SAR (2 JP)
 - g. Binsik (10 JP)
 - h. Aplikasi Lapangan (30 JP)
2. Rescuer Muda – (170 JP) (Kelas : 30 % , Praktek : 70 %)
- Materi : a. ESAR (10 JP)
- b. Medical First responder (13 JP)
 - c. Teknik Evakuasi (12 JP)
 - d. Prosedur Operasi Heli (2 JP)
 - e. Pengenalan Pertolongan di Air (2 JP)
 - f. Komunikasi Signal (1 JP)
 - g. Aplikasi Lapangan (30 JP)
3. Rescuer Muda – 2 (50 JP) (Kelas : 30 % , Praktek : 70 %)
- Materi : a. ESAR (4 PM) Pengenalan Nay, PPM, Pencarian
- b. Medical First responder (9 JP)
 - c. Teknik Evakuasi (6 JP)
 - d. Komunikasi signal (1 JP)
 - e. Komunikasi Lapangan (30 JP)
4. Jungle Search and Rescue Technique (80 JP) (Kelas : 30 % , Praktek : 70 % , Prerequisite : MFR (CPR2 dan Patient – Assessment)
- Materi : a. Navigasi Darat (10 JP)
- b. Medical First responder (8 JP)
 - c. Teknik Pencarian (8 JP)

- d. Teknik Evakuasi (7 JP)
 - e. Prosedur Operasi Heli (4 JP)
 - f. Survival dan signal (3 JP)
 - g. Aplikasi lapangan (40 JP)
5. High Angle Rescue Technique (80 JP) (Kelas : 30 %, Praktek : 70 %, Prerequisite :MFR (CPR 2 dan Patient – Assessment)
- Materi :
- a. Faktor keselamatan
 - b. Penggunaan peralatan dan perawatannya
 - c. Pengetahuan tali, perawatan dan pembuatan simpul
 - d. Anchoring dan Belaying
 - e. Rappeling dan Ascending
 - f. One Person Rescue Technique
 - g. Lowering (Inside & Overhead Anchor)
 - h. Lowering and Mechanical Advantage System
 - i. Highline & Slope Evacuation
6. Close / Open Water Rescue (80 JP) (Kelas : 30 %, Praktek : 70 %, Prerequisite :MFR (CPR 2 dan Patient – Assessment)
- Materi :
- a. Pengantar dan Faktor Keselamatan di Air
 - b. Kedaruratan dan Standart Prosedur Penanganan
 - c. Pengenalan Arus
 - d. Personal Floation Rescue Device dan Self Rescue
 - e. Metode Pertolongan di Air
 - f. Teknik Stabilisasi dan Membawa Korban

7. T.O.T. SAR (60 JP) (Kelas : 30 %, Praktek : 70 %, Prerequisite : high Angle Rescue, Jungle Rescue, Water Rescue)

- Materi : a. Informasi dan Instruksi
- b. Komunikasi dan Kemampuan di Depan Kelas
- c. Menentukan Maksud dan Tujuan
- d. Merencanakan Pelajaran
- e. Mempergunakan Alat – Alat Instruksi Visual
- f. Cara Memnerikan Instruksi
- g. Manajemen Pelatihan
- h. Outdoor activity (SAR Skill)
- i. Praktek pengajaran

2.3 Studi *Post* – Industrial

2.3.1 Pengertian *Post*

Post dalam terjemahan bahasa inggris merupakan sebuah kalimat dengan bentuk terikat yang berarti pasca, setelah, sesudah, selanjutnya. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia artinya telah terjadi. Pada kata “pasca” dan “setelah” secara morfologi atau ilmu bentuk kata untuk megidentifikasi satuan dasar bahasa sebagai gramatikal memiliki kategori bentuk kata yang berbeda.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, dalam penggunaan kata “setelah” merujuk pada bentuk kata bebas (*free morpheme*), artinya berarti merupakan satuan terkecil tanpa adanya penambahan morferm lain sehingga menjadi tidak tepat untuk istilah ini.

Sedangkan penggunaan kata “*post*” disini lebih merujuk pada kata “*pasca*”, bentuk kata nya terikat (*bound morpheme*) artinya tidak dapat berdiri sendiri tanpa direkatkan dengan morferm lain sehingga penulisannya membutuhkan tanda baca “-“ dengan syarat kata setelah tanda baca diawali dengan huruf kapital. Sehingga pemilihan kata *post-Industrial* memiliki satu makna yang tidak terpisah.

2.3.2 Pengertian Post-Industrial

Penggunaan kalimat *post-Industrial* ini memiliki wacana yang menekankan pada kesinambungan pembangunan. Sebagai fase berikutnya pengayaan ini mengikuti keberhasilan dari potensi sebelumnya yang terkandung (Thomas Docherty, 1993). Sehingga dalam penjelasannya yaitu adanya perubahan gaya industrial menuju lingkup modern dan tidak mengubah kesan industrial yang ada. Pembahasan mengenai pengayaan Industrial memiliki hal yang identik dengan bangunan bekas pabrik yang membawa kesan di zaman revolusi industri, dimana gaya serta karakteristik asli dari bangunan tidak dihilangkan, dan sengaja diekspos untuk mempertahankan karakter maskulin dari pengayaan ini.

Pengayaan yang lalu disertakan dengan gaya perubahan atas zaman industrial menuju lingkup modern menjadikan elemen strukturalnya mencapai tampilan yang tampak belum selesai namun tetap kohesif dan apik. *Post-Industrial* ini juga mencoba untuk mengubah kesan di zaman revolusi industri menjadi kehidupan modern saat ini dengan tidak

menghilangkan banyak dari identitas asal, sehingga tampilannya berupa hasil rekayasa dan banyak pemikiran ide yang masuk ke setiap detail kecil.

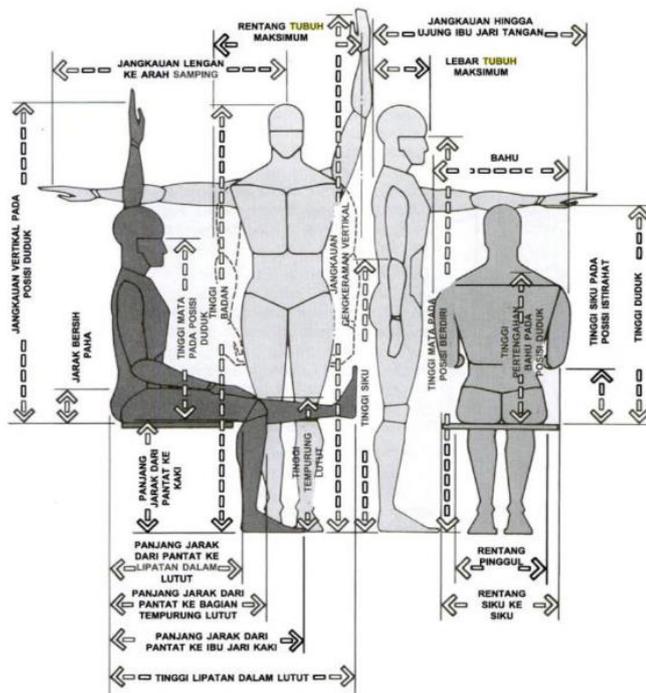
Elemen struktural pada eksisting yang terbuka dipadukan dengan tekstur dekorasi modern yang lembut menghasilkan paduan yang memesona. Visual penghidupan kota yang modern lalu digabungkan dengan corak bata tua yang terekspos pada beberapa dinding interior dan eksterior, gulungan atap kayu serta kolom baja tanpa balutan gipsum. Sehingga dalam penerapannya di perancangan menghadirkan keseimbangan visual dari dekorasi industri serta modern yang selanjutnya diperkenalkan dengan istilah post-Industrial.

2. 4 Studi Antropometri

Pada perancangan pelatihan dan pendidikan ini dibutuhkan fasilitas berupa sarana dan prasarana yang dimiliki oleh TIM SAR sebagai pendukung perancangan, agar penyampaian informasi terhadap audiens dapat menyeluruh, beberapa faktor yang dapat dikaji melalui studi antropometri, yaitu:

2.4.1 Faktor Tubuh Manusia

Faktor tubuh manusia menjadi parameter dalam memulai berbagai penerapan dimensi disuatu perancangan. Tubuh manusia yang menjadi tolak ukurnya ketika melakukan kegiatan seperti berdiri, duduk, merentangkan tangan kesamping dan ke atas, menjulurkan kaki saat duduk.



Gambar 2.7 Tolak Ukur Tubuh Manusia

Sumber : Panero, J 1979

Adult Male and Female Projected 1985 Body Dimensions in Inches and Centimeters by Sex and Selected Percentiles

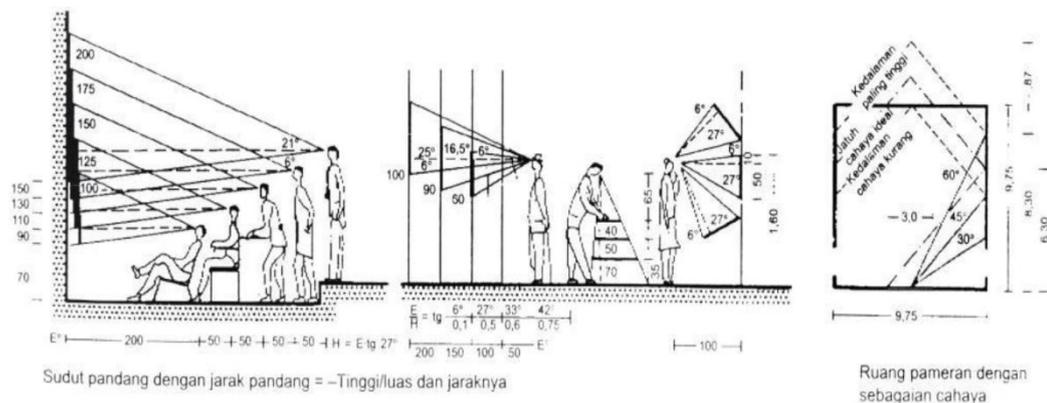
	Weight	A		B		C		D		E		F		G			
		lb	kg	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm		
50 th	MEN	215.4	97.7	47.6	120.9	61.3	155.7	74.3	188.6	34.4	87.4	34.1	86.5	7.5	19.1	39.0	99.0
	WOMEN	165.1	74.9	42.8	108.7	55.7	141.4	68.0	172.8	31.7	80.6	31.3	79.6	5.9	14.9	36.0	91.9
50 th	MEN	143.7	65.2	41.5	105.5	53.7	136.5	66.2	168.2	29.3	74.3	30.1	76.4	5.7	14.5	34.8	88.6
	WOMEN	104.5	47.4	38.0	96.5	48.4	122.9	60.0	152.3	26.7	67.7	27.4	69.5	4.1	10.4	32.0	81.2
		H		I		J		K		L		M		N		O	
		in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm
50 th	MEN	23.7	60.3	18.8	47.8	21.7	55.1	25.7	65.4	30.8	78.2	11.7	29.7	27.4	69.6	16.6	42.2
	WOMEN	21.4	54.3	17.4	44.2	20.7	52.7	24.4	62.0	18.4	46.8	10.7	27.1	24.8	63.1	16.4	41.6
50 th	MEN	20.5	52.1	15.9	40.4	18.3	46.4	22.2	56.4	17.5	44.4	8.3	21.0	23.9	60.6	13.5	34.4
	WOMEN	18.4	46.7	14.9	37.8	17.2	43.7	21.0	53.3	15.2	38.6	7.6	19.2	21.3	54.2	13.9	35.4

Gambar 2.8 Antropometri Tubuh Manusia

Sumber : Panero, J 1979

2.4.2 Faktor Jarak Pandang

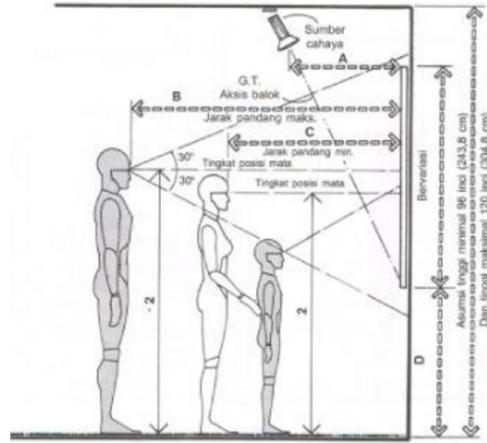
Jarak pandang juga jadi salah satu faktor yang berpengaruh didalam perancangan, area untuk pemajangan koleksi yang ditempatkan pada elemen interior dinding seperti papan informasi, layar digital panel. Pendisplayan yang benar menjadi tolak ukur untuk mengetahui jarak pandang yang baik, idealnya untuk penempatan tersebut ada baiknya berkaitan dengan tinggi mata audiens. Perbedaan tinggi mata pada posisi ketika berdiri sekitar 12 inci atau 30,5 cm, namun untuk perbedaan tinggi mata pada posisi duduk besarnya kurang dari 6 inci atau 15,2 cm. (Panero&Zelnik,2003:294).



Gambar 2.9 Standar Jarak dan Sudut Pandang Display

Sumber : Panero, J 1979

Selanjutnya jarak pandang juga berpengaruh pada intensitas warna yang memudar pada sudut antar kurang lebih 30° sampai 60° dari garis pandang. Jika posisi ketika berdiri, maka garis pandang nya kira – kira 10° dibawah garis horizontal dan ketika pada posisi duduk sekitar 15° . Maka dari itu, besar dari area jangkauan yang di amati audiens secara optimal terhadap pendisplayan sekitar 30° . (Panero & Zelnik, 2003:290,293).



Gambar 2.10 Posisi Audiens Terhadap Display
 Sumber : Panero, J 1979

2.4.3 Faktor Pendukung Fasilitas

2.4.3.1 Faktor Pencahayaan

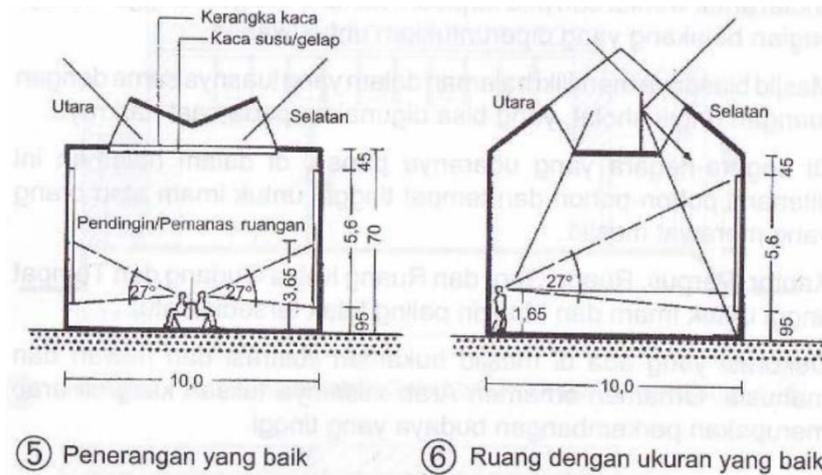
Sudut pandang yang normal yaitu sekitar 54° atau 27° ketika sisi bagian objek yang dilihat diberikan cahaya cukup dari 10m. Untuk di atas mata sekitar 70cm terhadap objek yang digantung pada titik beban. (Neufert. Data Arsitek. Jilid 2. 250).

a. Jenis pencahayaan

- Pencahayaan natural ialah berupa pencahayaan matahari, penerangannya merupakan penyinaran menyeluruh serta tidak bisa diatur kekuatannya serta tidak bisa dipindahkan.
- Pencahayaan buatan ialah lampu yang bisa berperan tidak hanya bagaikan pencerah pula jadi elemen dekoratif.

b. Aspek-aspek pencahayaan yang perlu diperhatikan antara lain:

- Warna sinar, dengan dasar warna, di mana tiap- tiap corak cahaya
- Posisi pencahayaan bergantung dari obyek yang diberi penerangan
- Memastikan tipe pencahayaan yang dibutuhkan serta keseriusan disesuaikan dengan objek yang disorot
- Memastikan sudut yang pas buat posisi pencahayaan, supaya tidak kurangi keelokan obyek
- Tata cara penggunaan sinar natural dari atas membagikan kesan yang berbeda untuk audiens
- Iluminasi serta tingkatan penerangan
- Posisi pencahayaan, dengan pertimbangan perletakan tidak menyilaukan audiens, baik secara langsung ataupun refleksi



Gambar 2.11. Potongan Melintang untuk Arah Pencahayaan

Sumber : Neufert. Data Arsitek. Jilid 2. 250

Macam-macam penerangan pada ruang bagian dalam menurut Ernst Neufert: Penerangan Simetris, langsung :

Diutamakan untuk penerangan umum ruang kerja, rapat, Jenis lampu pada penerangan simetris langsung :

1. Lampu sorot terarah

Cahaya mengarah ke bawah: Lampu yang dapat digunakan adalah lampu pijar halogen, terutama lampu halogen dengan voltase rendah

2. Lampu sorot dan rel aliran:

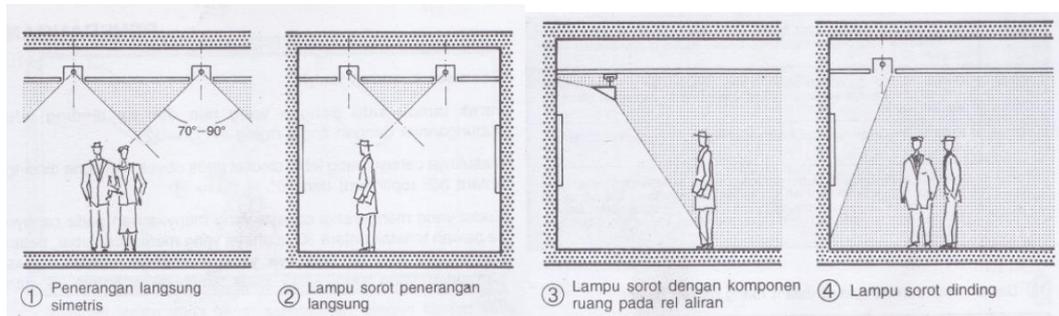
Penerangan dinding yang merata dengan bagian ruang. Tergantung jarak yang dipilih antar lampu, Kuat penerangan mencapai 500 lux.

3. Lampu sorot untuk instalasi *pada ceiling*

Pada bagian ruang yang kurang untuk penerangan dinding yang eksklusif.

4. Lampu sorot – lampu raster:

Dipasang pada dinding untuk penerangan yang merata



Gambar 2.12 Jenis – jenis Penerangan Langsung

Sumber : Neufert, Ernst. *Data Arsitek Jilid 1*

Penerangan tidak langsung

Beberapa jenis lampu yang umumnya digunakan dalam sistem penerangan secara tidak langsung:

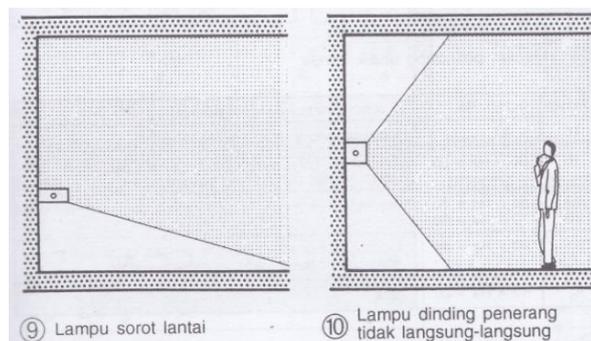
1. Lampu sorot langit – langit, lampu sorot lantai:

Untuk penerangan bidang langit – langit atau bidang lantai

2. Lampu dinding: Untuk penerangan dinding dekorasi, dapat juga untuk penerangan *pada ceiling* atau lantai.

3. Lampu sorot dinding – rel aliran:

Merupakan lampu yang umumnya dipasang di area pameran. Tingkat penerangan vertikal sebesar 50 lux, 150 lux dan 300 lux, contoh lampu yang umumnya digunakan adalah lampu pijar.

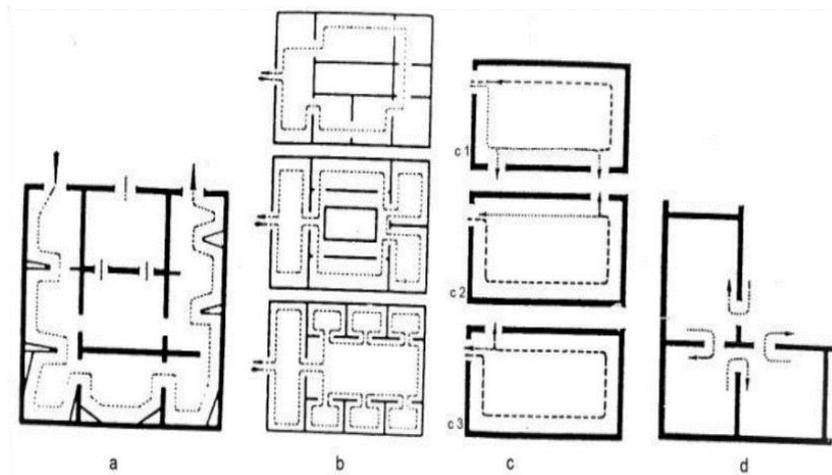


Gambar 2.13 Jenis – Jenis Penerangan Tidak Langsung
Sumber : Neufert, Ernst. *Data Arsitek Jilid 1*

2.4.4 Sirkulasi Ruang

Sebagian besar orang dewasa normal memiliki jarak pada langkah kakinya sekitar antara 24 dan 36 inci atau 61 dan 91,4 cm. Untuk koridor dan lalu lintas pejalan kaki yang terdiri dari dua jalur, maka disarankan penggunaan jarak bersih sebesar 36 x 68 inci atau 91,4 x 172,7 cm. Jarak bersih untuk sebuah kursi roda besarnya 36 inci atau 91,4 cm. Koridor selebar 137, 2 cm akan memungkinkan seseorang tanpa cacat tubuh untuk berjalan berdampingan atau melewati orang yang berkursi roda. (Panero & Zelnik, 2003:270-272)

Sirkulasi ruang untuk menampilkan koleksi yang baik adalah sirkulasi yang dapat dicapai ke seluruh bagian ruang koleksi dan dapat dibaca dengan jelas oleh pengunjung pola sirkulasinya, penempatan pintu-pintu pada ruang pameran baiknya memperhatikan sirkulasi keluar masuk ruang koleksi.



Gambar 2.14 Sirkulasi Pembagian Ruang

Sumber : (De Chiara, Time Saver Standards For Buildings Type)

2.5 Studi Banding

Dalam penerapannya di perancangan kali ini diperlukan sebuah bangunan yang berada di pusat kota sebagai tujuan dari perancangan ini untuk mengedukasi masyarakat dalam hal pencarian dan pertolongan sehingga tempatnya strategis dengan area pusat pemukiman dan kegiatan masyarakat, salah satu bangunan ruang publik yang dipilih yaitu Sasana Budaya Ganesha

- a. Lokasi : Jl. Tamansari No.73, Lb. Siliwangi, Kecamatan Coblong, Kota Bandung, Jawa Barat 40132
- b. *Site plan*

Berikut ini merupakan hasil analisa *site plan* :

No	Aspek	Data Studi Banding	Potensi	Kendala
1.	Lokasi	 <p>Jl. Tamansari No.73, Lb. Siliwangi, Kecamatan Coblong, Kota Bandung, Jawa Barat 40132</p> <p>Gambar 2.15 Peta Lokasi (Sumber : google.com/maps)</p>	<p>Lokasinya berada di jalan Tamansari, bersebrangan dengan pintu belakang Kampus ITB, berada disamping <i>Forets Walk</i> Babakan Siliwangi sebagai tempat wisata yang biasa dikunjungi dan berdampingan dengan daerah pemukiman warga sehingga</p>	
2.	Fungsi Bangunan	<p>Sasana Budaya Ganesha Bandung</p>  <p>Gambar 2.16 Sabuga Bagian Dalam (Sumber : Dokumen Pribadi)</p>	<p>Sebagai gedung serbaguna, kegiatan yang sering dilakukan seperti wisuda, konser, pameran dan hingga acara konferensi.</p>	
3	Kondisi Geografis	<p>Satelit di Google</p>	<p>Lahannya dekat dengan pemukiman warga, luas dapat menampung</p>	<p>Untuk perbatasan dengan wilayah pemukiman warga di arah</p>

		 <p>Gambar 2.17 Sabuga Melalui Satelit (Sumber : Google.image)</p>	<p>banyaknya pengunjung, Jarak tempuh ke Ibukota ± 0.5km dengan jarak tempuh ± 15menit.</p>	<p>barat – barat laut jaraknya terlalu dekat, pembatasnya hanya berupa vegetasi dan pos untuk palang pagar sehingga pemandangan perumahan terlihat</p>
<p>4.</p>	<p>Arah Mata Angin</p>	<p>Tampak bangunan bagian depan menghadap kearah barat</p>  <p>Gambar 2.18 Sabuga Bagian Depan (Sumber : Dokumen Pribadi)</p>	<p>Bagian depan bangunan mendapatkan cahaya alami pada pagi hari, pada bagian selasar masih terdapat cahaya alami masuk</p>	

5.	Pencapaian / akses masuk ke gedung	<p>Lokasi gedung dapat diakses melalui Jl. Surapati, Jl. Tamansari, dan Jl. Siliwangi.</p>  <p>Gambar 2.19 Jl. Taman Sari (Sumber : Google.image)</p>	Akses masuk dari jalan besar memudahkan pengunjung menuju gedung ini	Akses masuk dari Jl. Tamansari ke Jl. Sabuga sampai ke Gedung Sabuga cukup jauh jika tidak membawa kendaraan pribadi
6.	Vegetasi	<p>Terdapat banyak vegetasi yang berada di sekitar bangunan.</p>  <p>Gambar 2.20 Area Vegetasi (Sumber : Dokumen Pribadi)</p>	Menyejukan dan mengurangi polusi.	Vegetasi memiliki ukuran yang besar, jika terjadi angin besar, maka berpotensi terjadinya pohon tumbang
7.	Fasilitas Luar Bangunan	Lahan parkir yang luas	Dapat menampung banyak jenis pengunjung seperti individu, keluarga	

		 <p>Gambar 2.21 Area Parkiran (Sumber : Dokumen Pribadi)</p>	maupun rombongan	
8.	Kondisi Bangunan	 <p>Gambar 2.22 Area Sekeliling Sabuga (Sumber : Google.image)</p>	Bentuk bangunan yang berada di lokasi lahan yang unik yaitu lembah yang kelilingi melingkar	Bentuk bangunan berbentuk setengah lingkaran sehingga memberi kesan Art Deco
9.	Fasilitas dalam bangunan	Terdapat area luas secara horisontal dan vertikal, hall / selasar untuk pameran, lobby, tempat parkir, gudang penyimpanan, masjid, loading dock area.	Sesuai dengan perancangan yang membutuhkan cakupan area yang tinggi untuk fasilitas stage SAR serta fasilitas lain sebagai pendukung pusat edukasi	
10.	Sistem penghawaan	Sistem penghawaan alami pada bangunan area semi indoor di bagian hall	Penghawaan pada bagian exhibition hall menggunakan exhaust fan, karena area	

		Serta sistem pengawaan buatan di dalam gedung	tersebut semi outdoor mengakibatkan ruangan sudah cukup sejuk. Dam area didalam gedung dengan AC Central memudahkan untuk satu sistem	
11.	Sistem pencahayaan	Sistem pencahayaan alami dan buatan	Pada <i>ceiling</i> terdapat kenaikan yang membuat cahaya masuk ke bagian hall Sabuga pada siang hari pencahayaan alami masuk yang tentunya ditambah dengan pencahayaan buatan dengan sistem terkontrol setiap satu area.	
12.	Sistem keamanan	Sistem keamanan tersedia dari pintu gerbang awal dengan adanya pos security, jalur evakuasi, cctv, sistem keamanan kebakaran	Akses untuk keluar dari bangunan mudah karena terdapat beberapa tangga	Akses untuk keluar masuk masih belum maksimal untuk perancangan, seperti keamanan di

			yang dapat dilalui.	area outdoor dengan sistem <i>Under Vehicle Surveillance System</i> yang tertanam dan aman untuk koleksi besar di dalam gedung.
--	--	--	---------------------	---

Tabel 2.1 Tabel Studi Site SABUGA

Sumber : data pribadi, 2020

c. Gedung SABUGA berdiri diatas lahan seluas 22.000 m2 yang

terdiri dari :

- Hall Pameran, luas 3.630 m2
- Auditorium Hall luas 1.272 m2
- Loading Dock Area, luas 60 m2
- Parkir mobil, luas 7.369 m2
- Mushala, luasnya 90 m2

d. Fungsi bangunan : *Backstage Tour Interior SAR*

e. Status : Fiktif