

**PELAKSANAAN PEKERJAAN REHABILITASI GEDUNG
WORKSHOP DAN PENGECATAN MARKA *RUNWAY, TAXIWAY*
DAN *APRON* DI BANDAR UDARA TARDAMU SABU,
NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING I*
Tanggal 4 April – 31 Agustus 2023**



Disusun oleh :

I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT 30721034

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLTEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

**PELAKSANAAN PEKERJAAN REHABILITASI GEDUNG
WORKSHOP DAN PENGECATAN MARKA *RUNWAY, TAXIWAY*
DAN *APRON* DI BANDAR UDARA TARDAMU SABU,
NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN ON THE JOB TRAINING I
Tanggal 4 April – 31 Agustus 2023**



Disusun oleh :

I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT 30721034

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLTEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PELAKSANAAN PEKERJAAN REHABILITASI GEDUNG *WORKSHOP*
DAN PENGECATAN MARKA *RUNWAY, TAXIWAY* DAN *APRON* DI
BANDAR UDARA TARDAMU SABU
,NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) I**

Oleh:

I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT.30721034

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On The Job Training* I

Disetujui oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing

EXANTHA P. A. PAKPAHAN, A.Md.
NIP. 19940303 201801 1 002

RANATIKA PURWAYUDHANINGSARI, S.T.
NIP. 19860707 201012 2 004

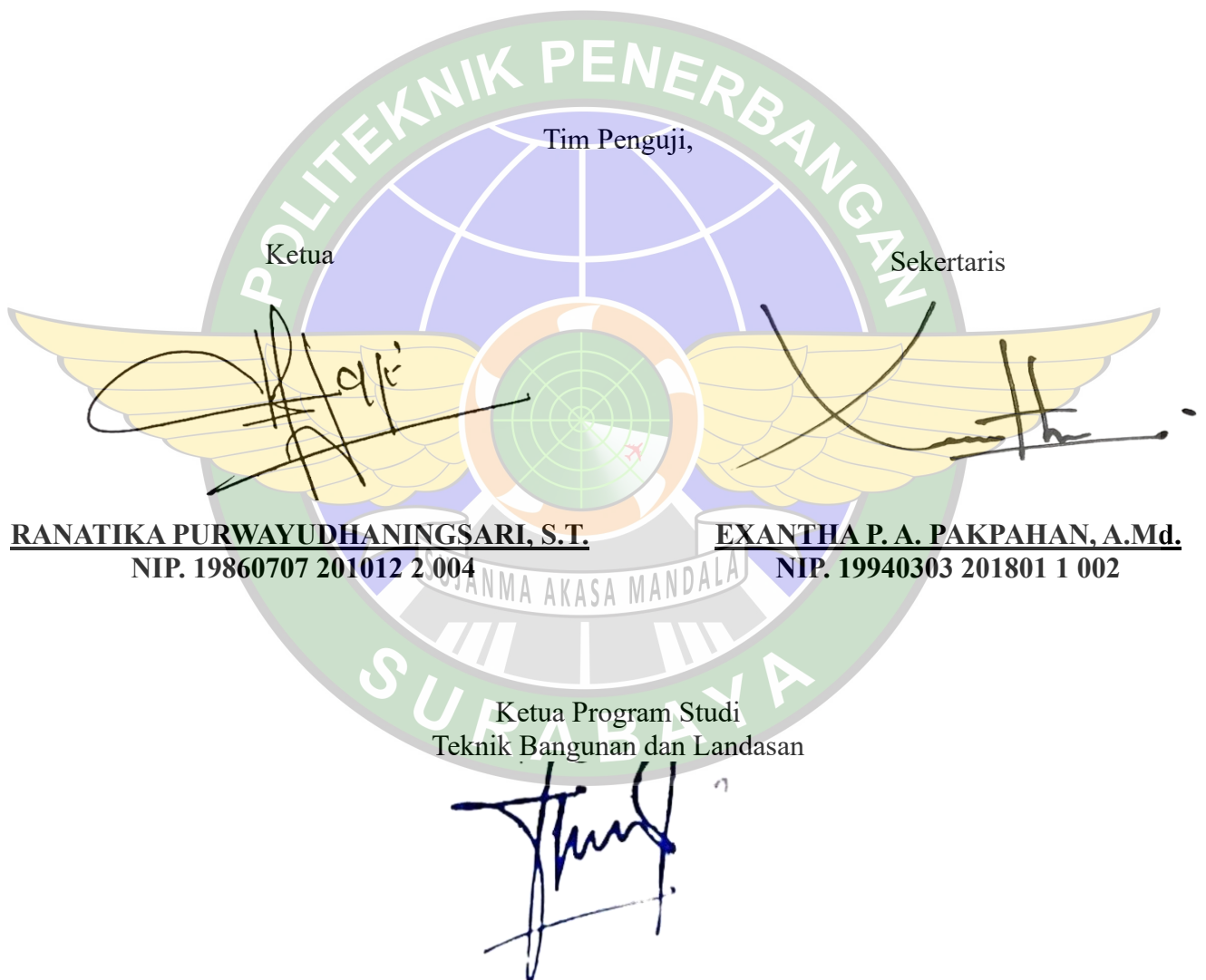
Mengetahui
Kepala Kantor
UPBU Tardamu Sabu



I MADE SUTAMAYASA, S.E., M.M.
NIP. 19780205 200003 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training I* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 21 Agustus 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training I*



RANATIKA PURWAYUDHANINGSARI, S.T.

NIP. 19860707 201012 2 004

EXANTHA P. A. PAKPAHAN, A.Md.

NIP. 19940303 201801 1 002

**Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan**

DR. IR. SETYO HARIYADI S.P, S.T., M.T., IPM

NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa terpanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) I di Unit Penyelenggara Bandar Udara Tardamu - Sabu dengan lancar tanpa suatu halangan apapun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) I Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI B

Seluruh proses pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) I ini baik dalam pelaksanaan di lapangan maupun dalam penulisan laporannya merupakan suatu proses belajar, yang meski tidak sempurna, namun memberi pelajaran yang cukup berarti. Adapun maksud dari penulisan laporan ini adalah sebagai bekal penulis dalam mendalami ilmu serta keterampilan yang telah penulis dapatkan selama pelaksanaan *On The Job Training* I.

Penulis juga mendapatkan kesempatan untuk mempelajari ilmu baru yang belum pernah dipelajari sebelumnya, seperti cara pemakaian peralatan yang tidak kami dapatkan di kampus. Diharapkan setelah pelaksanaan *On The Job Training* I ini penulis dapat mengembangkan daya pikir, memahami dan menerapkan praktik kerja di lapangan dengan benar sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku, baik yang didapat selama masa pendidikan atau peraturan lokal yang didapat di lapangan.

Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* I dan juga proses penyusunan laporan *On The Job Training* ini, antara lain :

1. Ida Sang Hyang Widhi Wasa
2. Kedua orang tua saya, I Wayan Dana dan Ni Ketut Wariani serta keluarga dan saudara yang telah banyak memberikan nasehat serta dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan *On The Job Training* I dan laporan ini.
3. Bapak Exantha P.A Pakpahan, selaku *Supervisor*

4. Bapak I Made Sutamayasa, selaku Kepala Kantor Bandar Udara Tardamu Sabu
5. Bapak Thobias Hide Keraf selaku Kepala Unit Bangland UPBU Tardamu Sabu
6. Seluruh senior yang berada di Sabu, Bang Exantha P.A Pakpahan dan Mas M. Afandi Prawiro yang selalu membimbing dan memberikan arahan kepada penulis
7. Seluruh karyawan dan staff di Bandar Udara Tardamu Sabu
8. Bapak Setyo Hariyadi selaku Kepala Program Studi D III Teknik Bangunan dan Landasan
9. Ibu Ranatika Purwayudhaningsari sebagai Dosen Pembimbing pembuatan Laporan *On The Job Training* (OJT)
10. Bapak Agus Pramuka selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
11. Rekan – rekan D III TBL Angkatan VI yang selalu memberi motivasi dan dukungan selama ini

Dengan adanya keterbatasan waktu dalam pelaksanaan OJT ini, penulis menyadari bahwa laporan ini tentu saja belum sempurna. Sehingga diharapkan adanya saran serta kritik yang membangun dari semua pihak kepada penulis agar bermanfaat dan meningkatkan diri untuk membuat laporan lainnya

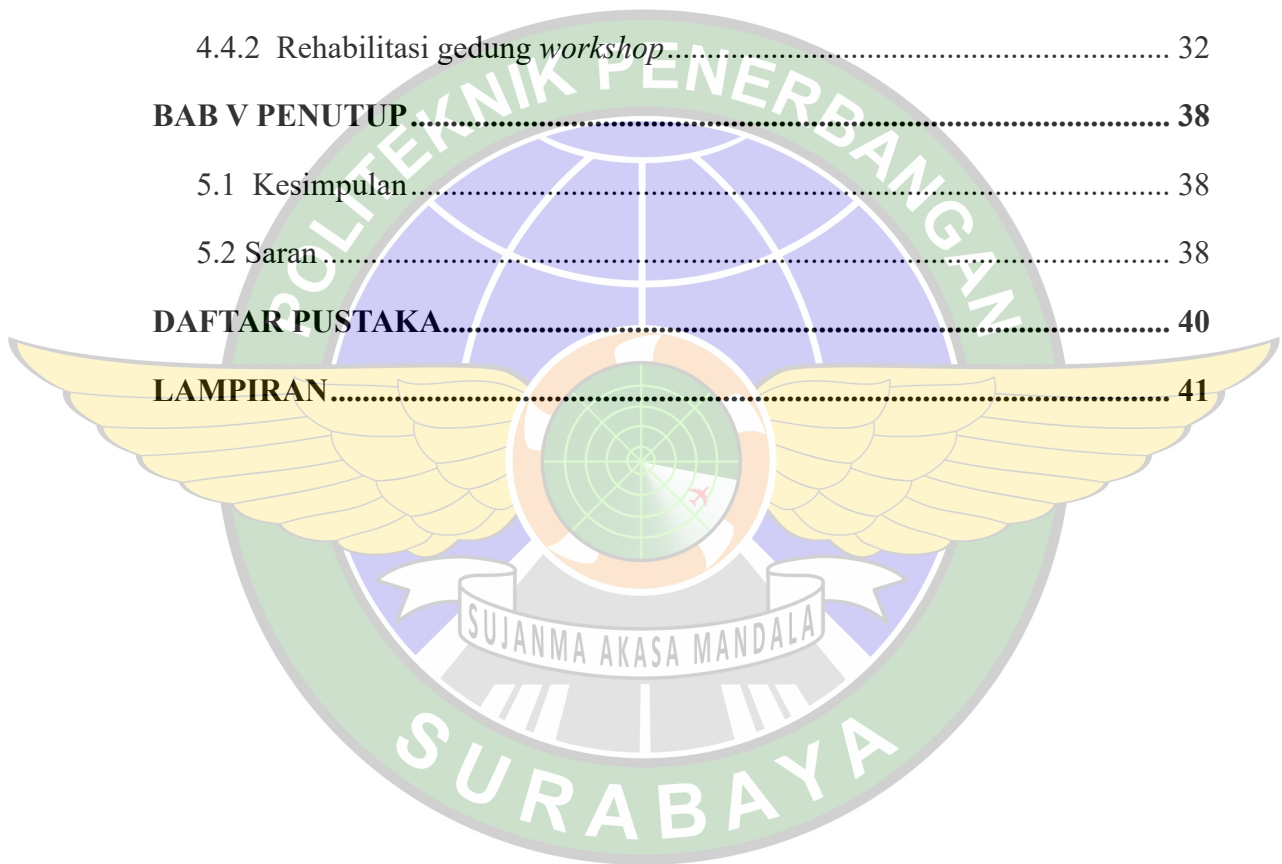
Sabu, 21 Agustus 2023

INYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT. 30721034

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT) I	3
2.1 Sejarah Bandar Udara Tardamu.....	3
2.2 Data Umum Bandar Udara Tardamu	4
2.2 Struktur Organisasi	9
BAB III LANDASAN TEORI.....	10
3.1 Teori yang Mendukung.....	10
3.2 Marka daerah pergerakan pesawat udara.....	10
3.3 Rehabilitasi gedung <i>Workshop</i>	15
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING I</i>	17
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	17
4.1.1 Fasilitas sisi darat (FSD).....	17
4.1.2 Fasilitas sisi udara (FSU).....	20

4.2 Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	22
4.3 Permasalahan <i>On the Job Training I</i>	22
4.3.1 Pengecatan marka <i>runway, taxiway</i> dan <i>apron</i>	23
4.3.2 Rehabilitasi gedung <i>workshop</i>	25
4.4 Penyelesaian Masalah.....	26
4.4.1 Pengecatan marka <i>runway, taxiway</i> dan <i>apron</i>	26
4.4.2 Rehabilitasi gedung <i>workshop</i>	32
BAB V PENUTUP	38
5.1 Kesimpulan.....	38
5.2 Saran	38
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN	41



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Denah Lokasi OJT	3
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Tardamu Sabu.....	9
Gambar 3. 1 <i>Runway Side Strip</i>	11
Gambar 3. 2 <i>Runway Center Line</i>	12
Gambar 3. 3 <i>Runway Holding Position Marking</i>	13
Gambar 3. 4 <i>Marka taxiway center line bertemu runway centerline</i>	14
Gambar 3. 5 <i>Apron Edge Line Marking</i>	15
Gambar 3. 6 Garis <i>Lead In</i> dan <i>Lead Out</i>	15
Gambar 4. 1 Gedung Terminal Bandar Udara Tardamu Sabu	18
Gambar 4. 2 Area Keberangkatan.....	18
Gambar 4. 3 Area Check – in	19
Gambar 4. 4 Ruang Tunggu Keberangkatan	19
Gambar 4. 5 Area Kedatangan	20
Gambar 4. 6 <i>Runway</i> Bandar Udara Tardamu Sabu	21
Gambar 4. 7 <i>Apron</i> Bandar Udara Tardamu Sabu	21
Gambar 4. 8 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Tardamu Sabu.....	22
Gambar 4. 9 Kondisi marka <i>runway</i>	23
Gambar 4. 10 Kondisi marka <i>taxiway</i>	24
Gambar 4. 11 Kondisi marka <i>apron</i>	25
Gambar 4. 12 Kerusakan Atap Gedung <i>Workshop</i>	26
Gambar 4. 13 Cat yang digunakan	27
Gambar 4. 14 Gambar lem	28
Gambar 4. 15 <i>Air Spray Gun</i>	28
Gambar 4. 16 <i>Kompresor</i> yang digunakan.....	29
Gambar 4. 17 Sapu yang digunakan.....	29
Gambar 4. 18 Triplek yang digunakan	30
Gambar 4. 19 Proses pencampuran cat	31
Gambar 4. 20 Proses Pembersihan Area yang akan di Cat.....	31
Gambar 4. 21 Proses pengecatan.....	32
Gambar 4. 22 Proses pengecatan.....	32
Gambar 4. 23 Dokumentasi pasca pengecatan <i>runway</i>	33
Gambar 4. 24 Dokumentasi pasca pengecatan <i>taxiway</i>	33
Gambar 4. 25 Dokumentasi pasca pengecatan marka <i>apron</i>	34
Gambar 4. 26 Seng untuk atap gedung <i>workshop</i>	35
Gambar 4. 27 Besi baja ringan	35
Gambar 4. 28 Scaffolding.....	36
Gambar 4. 29 Pembongkaran atap lama	36
Gambar 4. 30 Pemasangan atap kuda – kuda	37
Gambar 4. 31 pemasangan atap gedung <i>workshop</i>	37
Gambar 4. 32 Dokumentasi setelah dilakukan perbaikan	37

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Apron, Taxiway dan Location Data	7
Tabel 2. 2 Petunjuk pergerakan permukaan system control	7
Tabel 2. 4 <i>Aerodrome Obstacle</i>	7
Tabel 2. 6 <i>Decalared Distance</i>	8
Tabel 3. 1 Jumlah Garis <i>Runway</i> Berdasarkan Lebar <i>Runway</i>	12
Tabel 3. 2 <i>Runway Threshold</i>	13
Tabel 4. 1 Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Tardamu Sabu	22



LAMPIRAN

Lampiran 1 Daily Works kegiatan OJT	41
Lampiran 2 Form Inspeksi	55



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan badan pendidikan dan pelatihan dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya dengan program Pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia diharapkan menghasilkan lulusan yang profesional di bidangnya masing-masing serta dapat memiliki kecakapan bagi kepentingan Sektor Perhubungan Udara dengan keserasian/perpaduan ilmu, keterampilan dan keahlian dalam menunjang keselamatan penerbangan sesuai dengan jiwa yang terkandung dalam Pancasila dan Undang – Undang Dasar 1945.

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) merupakan salah satu program studi yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya, dengan harapan nantinya dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi pada bidang teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan tujuan menciptakan sumber daya manusia dengan kecakapan khusus.

Dengan adanya *On the Job Training I* diharapkan penulis dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga penulis akan lebih terampil dan siap terjun ke dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa serta mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*.

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training I*, penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya memudarnya cat marka pada marka daerah pergerakan pesawat udara yang perlu dilakukan perawatan ulang dan kerusakan pada atap gedung workshop. Berdasarkan dari latar belakang yang

disampaikan laporan *On the Job Training* ini mengambil judul Pelaksanaan Pengecatan Marka *Runway, Taxiway, Apron* dan Rehabilitasi Gedung *Workshop*

1.2 Maksud dan Manfaat

Berikut adalah maksud dan tujuan pelaksanaan *On The Job Training* :

1. Mematuhi dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau dengan Instansi terkait lainnya.

Adapun manfaat dilaksanakannya *On The Job Training* :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikasi kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan baik sisi udara maupun sisi darat di area bandar udara.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.

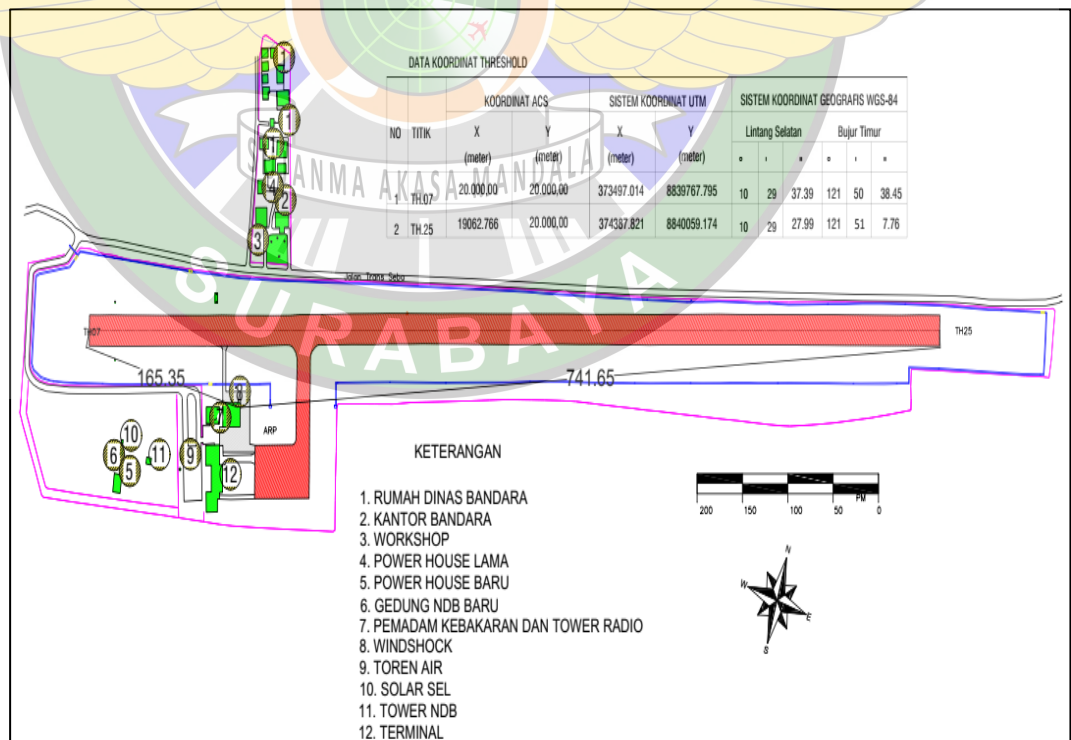
BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* I

2.1 Sejarah Bandar Udara Tardamu

Bandar Udara Tardamu pertama kali dibuka pada tahun 1966 yang diperuntukkan sebagai bandar udara khusus berupa *airstrip* dengan permukaan rumput. Pemerintah Kabupaten Sabu Raijua Provinsi Nusa Tenggara Timur, pada tahun 1975 Peningkatan perkerasan didanai melalui hibah APBN yang terdiri dari peningkatan konstruksi *runway* (900 m x 23) m *runway*, *apron* (60 m x 40 m) *apron* dan *taxiway* (75 m x 15m).

Bandar Udara Tardamu yaitu bandar udara yang terletak di Pulau Sawu, tepatnya di Desa Mebba Tardamu, Distrik Sabu, Kabupaten Sabu Raijua, Nusa Tenggara Timur. Bandar udara ini mempunyai ukuran landasan pacu 900 x 23 m. Panjang landasan pacu (*runway*) Bandar Udara Tardamu 07/25 berukuran 2.350 x 45 m² (7,710 × 148 kaki) awal tanggal 2 Juli 2014. Berikut gambar denah Bandar Udara Tardamu, Sabu:



Gambar 2. 1 Denah Lokasi OJT
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Tardamu Sabu Tahun 2023)

2.2 Data Umum Bandar Udara Tardamu

Bandar Udara Tardamu adalah Bandar Udara yang terletak di Kabupaten Sabu Raijua, Nusa Tenggara Timur dengan kode IATA: SAU dan kode ICAO: WATS. Hingga kini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Susi Air. Berikut merupakan data Bandar Udara Tardamu berdasarkan *aerodrome manual* di Bandar Udara Tardamu:

1. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama Bandar Udara

Berikut merupakan indikator lokasi bandar udara dan nama dari Bandar Udara Tardamu berdasarkan *aerodrome manual*:

- a. Indikator Lokasi : Nusa Tenggara Timur
- b. Nama Bandar Udara : Unit Penyelenggara Bandar Udara Tardamu
- c. Nama Kabupaten : Sabu Raijua

2. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Berikut data geografis dan data administrasi dari Bandar Udara Tardamu berdasarkan *aerodrome manual*:

- a. Nama Bandar Udara : Tardamu
- b. Nama Kota/Provinsi lokasi : Sabu/Nusa Tenggara Timur
bandar udara
- c. Koordinat Titik Refrensi Bandar Udara: $0^{\circ}29'38''\text{S}, 121^{\circ}50'46''\text{E}$
- d. (aerodrome Reference Point/ARP) : $50'46''\text{E}$
Bandar Udara dalam sistim WGS 84
- e. Elevasi bandar udara dalam MSL dan : 69 Ft / 30°C
geoid undulation
- f. Elevasi dari masing-masing threshold : $-0^{\circ}29'37,14''\text{S}$ &
dalam MSL dan *geoid undulation* $121^{\circ}50'39,39''\text{E}$ (T/H 07)
 $-10^{\circ}29'28''\text{S}$ &
 $121^{\circ}51,07''\text{E}$ (T/H 25)
- g. Elevasi masing-masing ujung RWY : NIL
dan titik tertinggi sepanjang RWY

- h. Elevasi tertinggi pada zona touchdown : NIL
untuk presisi pendekatan RWY
- i. Referensi temperatur Bandar Udara : 30° C
- j. Rincian rotating beacon Bandar Udara : Ada
- k. Nama Penyelenggara Bandar Udara : UPBU Tardamu /Direktorat
Jenderal Perhubungan
Udara.
- l. Alamat bandar udara : Jl. Trans Seba–
Bolou,Kel. Mebba,
Kec. Sabu Barat/
Kab. Sabu Raijua /
Propinsi Nusa
Tenggara Timur
- m. Nomor Telepon : (0380) 861037
- n. Telex : NIL
- o. Fax : (0380) 861037,
861322
- p. E-mail : bandara.tardamu@yahoo.co.id
- q. Alamat AFTN : NIL
- r. Jenis Penerbangan yang diijinkan : *VFR-SCHEDULED*
- s. Jenis *runway* : *Non Instrument*
- t. Informasi lainnya : NIL
- *Ground service yang tersedia* : *Ground Handling*
dan Terminal

3. Jam Operasional

Berikut merupakan jam operasional dari Bandar Udara
Tardamu berdasarkan *aerodrome manual*:

- a. Pelayanan pesawat udara : 23.00 – 06.00 UTC
- b. Administrasi Bandar Udara : *Monday to Friday*
- c. Bea Cukai dan Imigrasi : NIL
- d. Kesehatan dan Sanitasi : NIL

- e. Handling : NIL
- f. Keamanan bandar udara : 24 jam
- g. Keterangan : -

4. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penangan Pesawat Udara (*Handling Service and Facilities*) antara lain sebagai berikut :

- a. *Cargo Handling Facilities* : Tidak ada
- b. *Fuel/oil/type* : Tidak Ada
- c. *De-icing facilities* : Tidak Ada
- d. *Hangar space for visiting aircraft* : Tidak Ada
- e. *Repair facilities for visiting aircraft* : - Tidak Ada

5. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*), antara lain sebagai berikut :

- a. Hotel : Ada, di Kota
- b. Restoran : Ada, di Kota
- c. Transportasi : Ada, Jenis Travel
- d. Fasilitas Kesehatan : RSUD Kab. Sabu Raijua
- e. Bank dan Kantor Pos : Ada, di Kota
- f. Kantor Pariwisata : Ada, di Kota

6. Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*), antara lain sebagai berikut :

- a. 2
- b. Fasilitas PKP-PK : RIV, Foam Tender
Type VI Personel
berjumlah 4 orang
Yang berlisensi 4
orang

7. Data Apron, Taxiway dan *Check Location Data* ditunjukkan pada tabel di bawah ini

Tabel 2.1 *Apron, Taxiway dan Location Data*

No.	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1	<i>Apron</i>	60 M X 40 M	Asphalt	C-208.B
2	<i>Taxiway</i>	75 M X 15 M	Asphalt	C-208.B

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Tardamu Tahun 2023)

ACL Location and elevation : NIL

VOR/Ins Checkpoint : NIL

8. Petunjuk pergerakan permukaan, sistem kontrol dan pemberian rambu ditunjukkan pada tabel di bawah ini :

Tabel 2. 2 Petunjuk pergerakan permukaan system control

No	Uraian	Keterangan
1	Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, <i>taxiway guide lines</i> , <i>visual docking/parking guidance system</i> untuk parkir pesawat udara	Ada
2	Sistem <i>Aircraft Stands</i>	NIL
3	Marka dan lampu <i>Runway</i> dan <i>Taxiway</i>	• Marka runway : Ada • Lampu runway : - • Marka taxiway : Ada • Lampu taxiway : -
4	<i>Stop bars</i>	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Tardamu Sabu Tahun 2023)

9. *Aerodrome Obstacle* dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2. 3 *Aerodrome Obstacle*

No	Nama Obyek	Koordinat Geografis		Elevasi	Keterangan
		Lintang	Bujur		
1	Pepohonan Dan Gundukan Tanah	-	-	-	Ujung Threshold 25.

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Tardamu Sabu Tahun 2023)

10. Karakteristik Fisik *Runway* dapat di lihat pada keterangan di bawah ini

:

Tabel 2. 4 Karakteristik fisik *runway*

No	Uraian	Runway NR	Runway NR
1.	Designation RWY NR :	07	25
2.	<i>True and MAG BRG</i>	072,59°	252,59°
3.	<i>Dimension of RWY</i>	900 x 23 M	900 x 23 M
4.	<i>Strength (PCN) and Surface of : RWY and SWY</i>	C-208 B Asphalt	C-208 B Asphalt
5.	<i>THR Coordinates</i> :	10°29'37"S 121°50'39 E	10°29'28"S 121°51'08 E
6.	<i>THR elevation and highest : elevation of TDZ of Precision APP RWY</i>	52 Ft	69 Ft
7.	<i>Slope of RWY-SWY</i> :	Tidak Ada	Tidak Ada
8.	<i>SWY Dimension</i> :	Tidak Ada	Tidak Ada
9.	<i>CWY Dimension</i> :	Tidak Ada	Tidak Ada
10.	<i>Strip Dimension</i> :	Tidak Ada	Tidak Ada
11.	<i>RESA</i> :	Tidak Ada	Tidak Ada
12.	<i>OFZ</i>	Tidak Ada	Tidak Ada
13.	<i>Remarks</i> :	Tidak Ada	Tidak Ada

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Udara Tardamu Sabu Tahun 2023)

11. *Decalared Distance* dapat di lihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2. 5 *Decalared Distance*

<i>RWY Designator</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
07	900m	900m	900m	900m
25	900m	900m	900m	900m

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Udara Tardamu Sabu Tahun 2023)

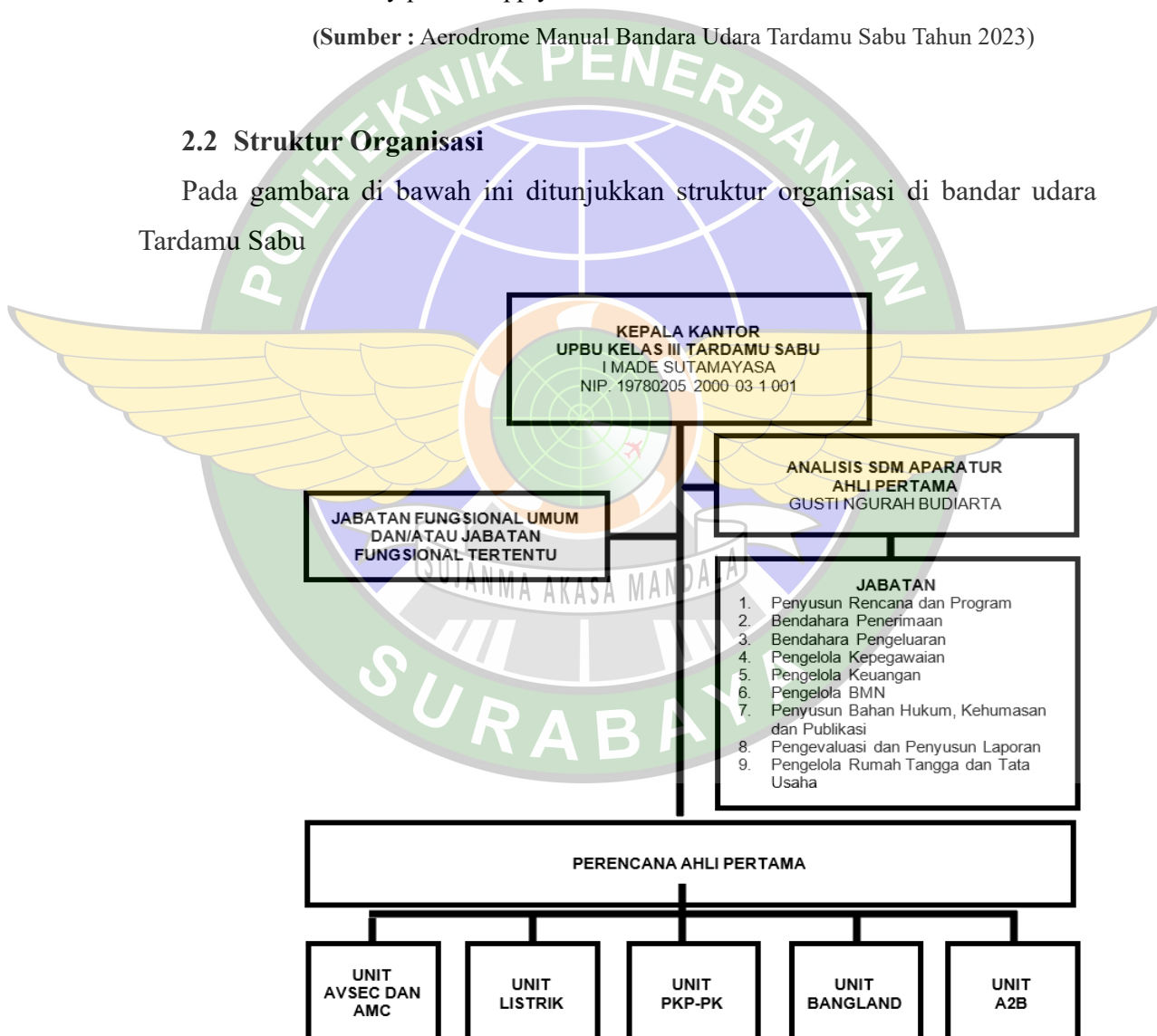
12. *Other Lighting, Secondary Power Supply* dapat di lihat pada keterangan di bawah ini

1. ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation : Tidak Ada
2. LDI Location and LGT anemometer location and LGT : Tidak Ada
3. TWY edge and centre line LGT : Tidak Ada
4. Secondary power supply/switch over time : Tidak Ada

(Sumber : Aerodrome Manual Bandara Udara Tardamu Sabu Tahun 2023)

2.2 Struktur Organisasi

Pada gambar di bawah ini ditunjukkan struktur organisasi di bandar udara Tardamu Sabu



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Tardamu Sabu
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Tardamu Sabu Tahun 2023)

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Teori yang Mendukung

Banyak teori yang berkaitan dengan bangunan dan landasan akan tetapi dalam konteks penulisan laporan *On The Job Training I* ini ada teori maupun peraturan yang mendukung dalam penulisan laporan ini, antara lain :

- a. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil - Bagian 139 (*Manual of Standard CASR - Part 139*), Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib.
- d. SKEP 347 XII Tahun 1999 Mengenai Bangunan.
- e. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Gedung

3.2 Marka Daerah Pergerakan Pesawat Udara

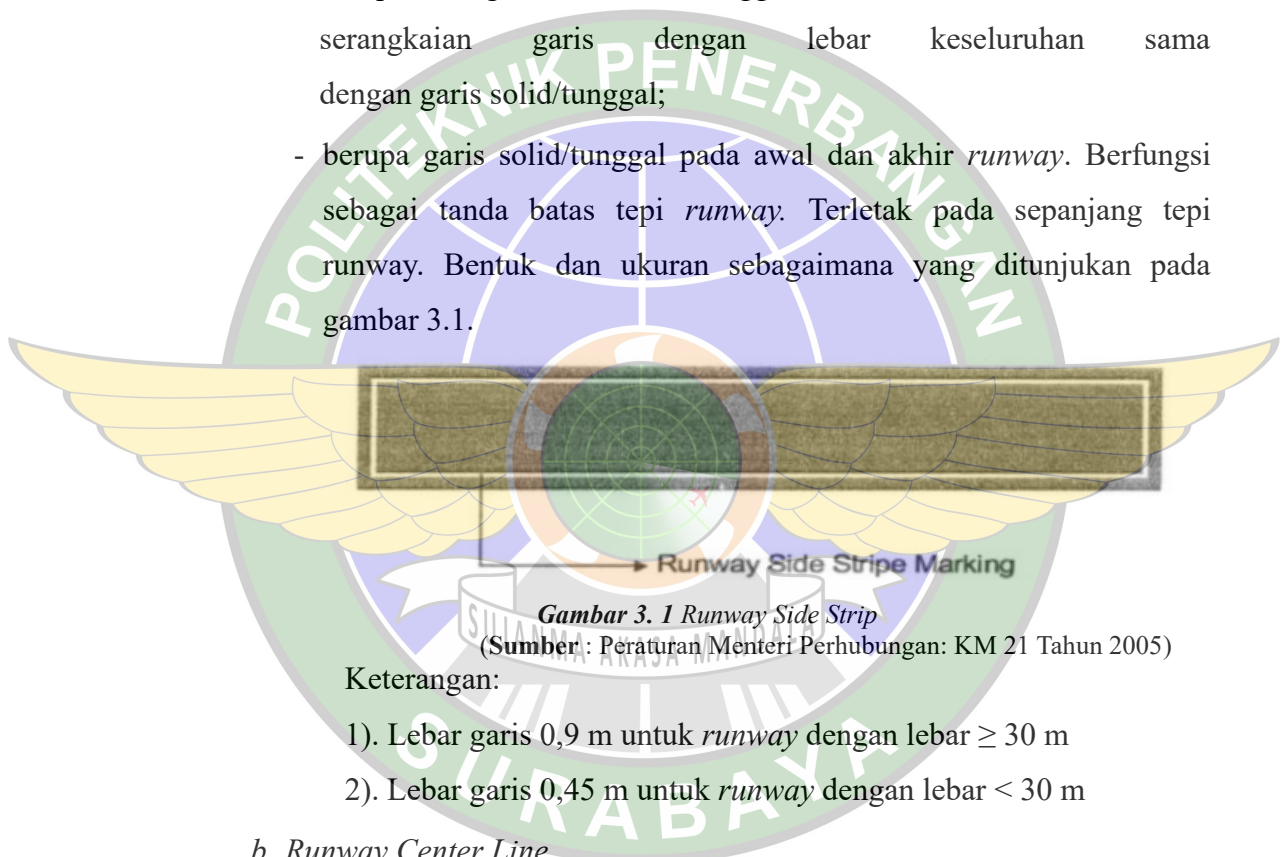
Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : Km 21 Tahun 2005 marka daerah pada pergerakan pesawat udara adalah suatu tanda yang ditulis atau digambarkan pada jalan di daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi, dan batas-batas keselamatan penerbangan. Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu (*runway*), landas ancang (*taxiway*), dan *apron*. (Peraturan Menteri Perhubungan KM 21, 2005)

Marka di daerah pergerakan pesawat udara khususnya di bagian sisi udara yang akan dibahas dalam laporan ini, yaitu:

1. Marka di landas pacu (*runway*) yaitu

a. *Runway Side Strip*

- Garis berwarna putih di sepanjang tepi pada awal sampai dengan akhir landas pacu yang terdiri atas:
- berupa garis solid/tunggal atau terdiri dari serangkaian garis dengan lebar keseluruhan sama dengan garis solid/tunggal;
- berupa garis solid/tunggal pada awal dan akhir *runway*. Berfungsi sebagai tanda batas tepi *runway*. Terletak pada sepanjang tepi *runway*. Bentuk dan ukuran sebagaimana yang ditunjukkan pada gambar 3.1.



Keterangan:

- 1). Lebar garis 0,9 m untuk *runway* dengan lebar ≥ 30 m
- 2). Lebar garis 0,45 m untuk *runway* dengan lebar < 30 m

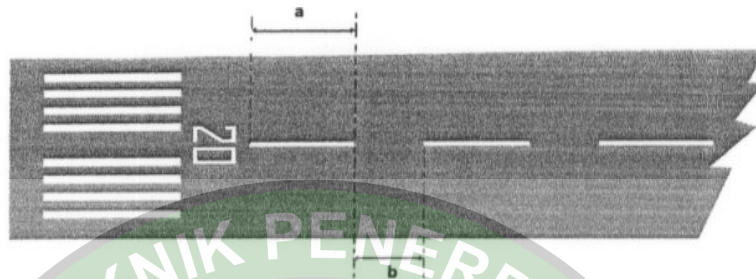
b. *Runway Center Line*

- Marka *runway centre line* harus terdiri dari garis-garis yang berselang seling dengan panjang sama.
- Panjang keseluruhan garis putih dan jeda (gap) tidak boleh kurang dari 50 m dan tidak boleh lebih dari 75 m. Untuk lebih detailnya lihat gambar 3.2

Lebar garis tidak boleh kurang dan elbih dari :

- 0,90 m pada *precision approach runway* kategori II dan III;

- 0,45 m pada *non-precision approach runway* yang mempunyai *code number* 3 atau 4, dan *precision approach runway* kategori I;
- 0,30 m pada *non-precision approach runway* yang mempunyai *code number* 1 atau 2, dan pada *non-instrument runway*.



Gambar 3. 2 *Runway Center Line*
(Sumber : PM Perhubungan KM 21 Tahun 2005)

c. *Runway Threshold*

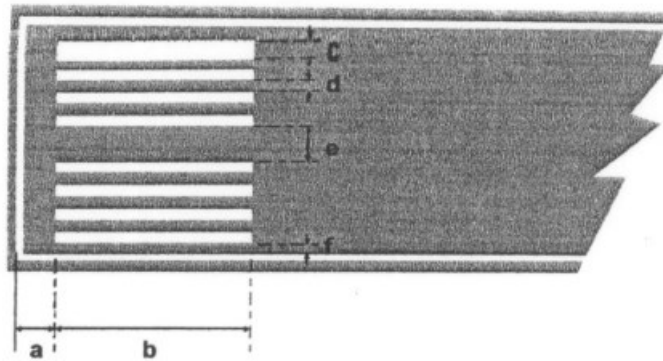
- Marka *runway threshold* harus terdiri dari pola garis-garis memanjang dengan dimensi sama dan ditempatkan secara simetris di sekitar garis tengah *runway*.

Tabel 3. 1 Jumlah Garis *Runway* Berdasarkan Lebar *Runway*

Lebar <i>Runway</i>	Jumlah Garis
18 m (S)	4
23 m (S)	6
30 m (S)	8
45 m (S)	12
60 m (S)	16

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

- Garis harus diperpanjang secara lateral sampai 3 m dari *runway edge* atau jarak 27 m di kedua sisi *runway centerline*.
- Panjang garis harus minimal 30 m dan lebar 1,80 m serta jarak antar garis 1,80 m, kecuali jika garis terusmelintasi *runway*, sebuah spasi ganda harus digunakan untuk memisahkan dua garis terdekat centreline dari *runway* lihat pada gambar 3.2. (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326, 2019)



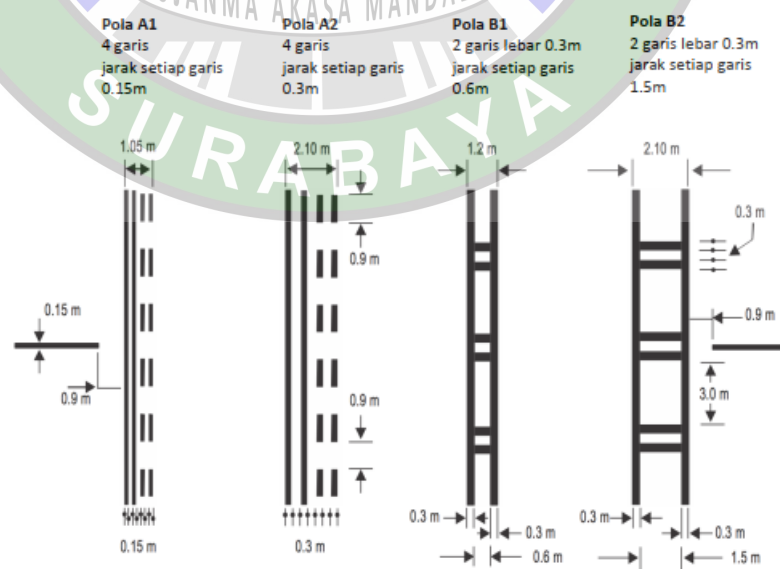
Tabel 3. 2 Runway Threshold
(Sumber : PM Perhubungan KM 21 Tahun 2005)

2. Marka landas anjang (*taxiway*) terdiri atas:

a. Runway Holding Position Marking

- *Runway Holding Position Marking* adalah marka yang harus ditampilkan sepanjang *runway-holding position* dan harus disediakan pada *taxiway* yang diperkeras dimanapun, ketika akan memasuki area *runway*

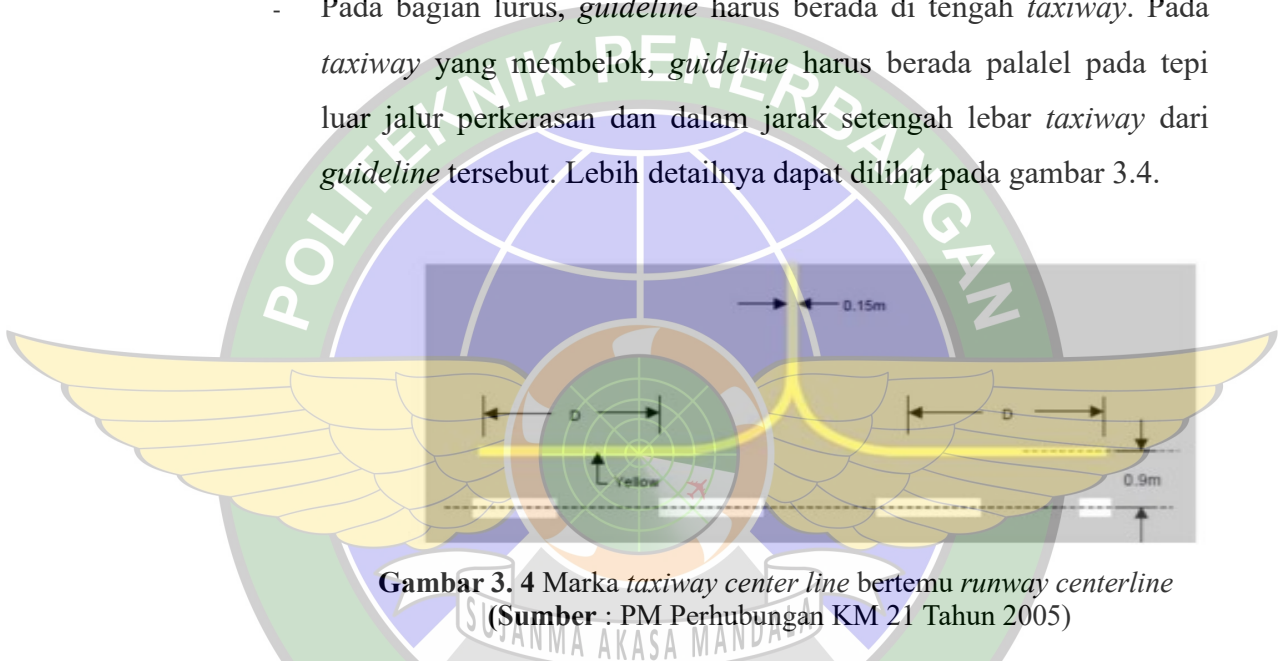
- *Runway Holding Position Marking* harus diberi dengan Pola A atau Pola B. Marka *runway holding position* ditunjukkan pada gambar 3.3.



Gambar 3. 3 Runway Holding Position Marking
(Sumber : KP 326 Tahun 2009)

b. Taxiway Center Line Marking dan Taxiway Guide Line Marking

- *Taxiway Center Line Marking* dan *Taxiway Guide Line Marking* berupa garis dengan lebar 0,15 m berwarna kuning.
- *Taxiway Center Line Marking* dan *Taxiway Guide Line* berfungsi memberi tuntunan kepada pesawat udara dan pilot dari *runway* menuju *apron* atau sebaliknya.
- Pada bagian lurus, *guideline* harus berada di tengah *taxiway*. Pada *taxiway* yang membelok, *guideline* harus berada paralel pada tepi luar jalur perkerasan dan dalam jarak setengah lebar *taxiway* dari *guideline* tersebut. Lebih detailnya dapat dilihat pada gambar 3.4.



Gambar 3. 4 Marka *taxiway center line* bertemu *runway centerline*
(Sumber : PM Perhubungan KM 21 Tahun 2005)

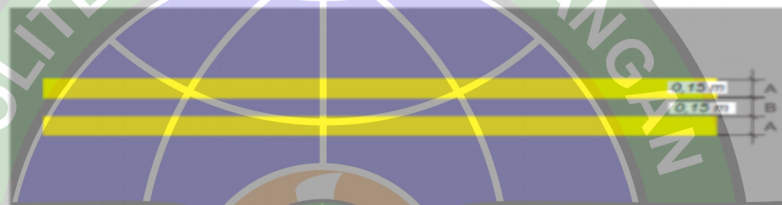
Keterangan

Marka *taxiway center line* pada *runway* tidak boleh menyatu dengan *runway center line* tetapi berada paralel dengan *runway center line* untuk jarak (D), dan tidak kurang dari 60 m dari titik tangensi jika kode nomor *runway* adalah 3 atau 4 dan 30 m jika *code number runway* 1 atau 2. Marka *taxi guideline* harus mengimbangi dari marka *runway center line* di sisi *taxiway* dan 0,9 m dari marka *runway center line* pada masing-masing marka. (Peraturan Menteri Perhubungan KM 21, 2005)

3. Marka Apron terdiri atas :

a. Apron Edge Line Marking

- *Apron Edge Line Marking* adalah garis berwarna kuning di sepanjang tepi *apron*.
- *Apron Edge Line Marking* berfungsi menunjukkan batas tepi *apron* dan pada berada sepanjang tepi *apron*.
- *Apron edge line marking* diidentifikasi oleh dua garis kuning tak terputus dengan lebar 0,15 m dan terpisah sejauh 0,15 m. Marka *apron edge line* ditunjukkan pada gambar 3.5



Gambar 3. 5 *Apron Edge Line Marking*
(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan: KM 21 Tahun 2005)

b. Lead-in, Turning and Lead-Out Lines

- *Lead-in, turning and lead-out lines* adalah garis yang tidak terputus dan memiliki lebar tidak kurang dari 15 cm. Lihat pada gambar 3.6



Gambar 3. 6 *Garis Lead In dan Lead Out*
(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan: KM 21 Tahun 2005)

3.3 Rehabilitasi Gedung *Workshop*

Gedung Workshop merupakan bangunan operasi yang dimana bangunan operasi adalah bangunan - bangunan yang berfungsi untuk menampung kegiatan yang menunjang kegiatan operasional, keselamatan penerbangan dan pelayanan umum di bandar udara. (SKEP 347 XII Tahun 1999 Mengenai Bangunan., 1999)

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Gedung, Rehabilitasi adalah memperbaiki bangunan yang telah rusak sebagian dengan maksud menggunakan sesuai dengan fungsi tertentu yang tetap, baik arsitektur maupun struktur bangunan gedung tetap dipertahankan seperti semula, sedang utilitas dapat berubah.(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2008). Secara fungsi bangunan operasi memiliki beberapa fungsi yaitu :

- a. Bangunan umum dan administrasi, yaitu :
 - Tempat menampung kegiatan yang tidak mempunyai hubungan langsung dengan kegiatan operasi penerbangan.
 - Tempat untuk memenuhi kebutuhan karyawan bandar udara dalam melaksanakan tugas-tugasnya.
- b. Bangunan operasional :
 - Tempat menampung kegiatan yang secara langsung menunjang kegiatan Operasi Penerbangan dan Keselamatan Penerbangan.
 - Tempat melindungi peralatan telekomunikasi, navigasi dan listrik terhadap pengaruh kondisi alam serta gangguan lain.
 - Tempat penyimpanan peralatan yang berkaitan dengan Keselamatan Penerbangan.
- c. Bangunan penunjang
 - Tempat penyediaan dan penyaluran sumber daya listrik yang dibutuhkan bandar udara.
 - Tempat penyimpanan peralatan bandar udara.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING I*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training I*

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training I*, dilaksanakan di kantor unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Tardamu Sabu. Pelaksanaan *On the Job Training I*, dilaksanakan kurang lebih selama 5 bulan dimulai pada tanggal 4 April – 31 Agustus 2023. Penyusunan ini dikhususkan pada Unit Bangunan dan Landasan, yakni pada Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training I* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas sisi darat (FSD)

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu bandar udara (didarat) yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 47, 2002) Bagian bandar udara yang termasuk ke dalam sisi darat yaitu :

1. Terminal

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Dokumentasi terminal Bandar Udara Tardamu Sabu dapat dilihat pada gambar 4.1.

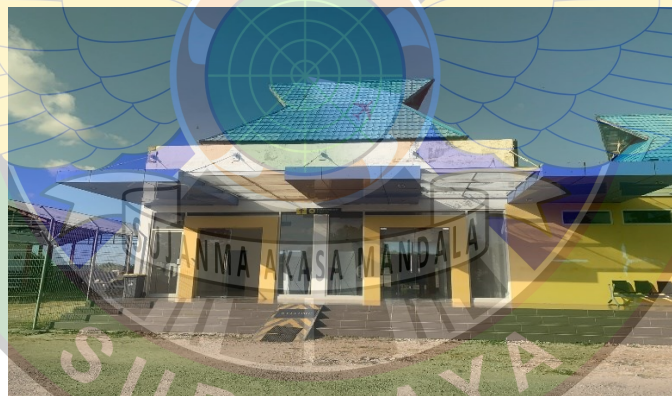


Gambar 4. 1 Gedung Terminal Bandar Udara Tardamu Sabu
(Sumber : olahan penulis, 2023)

Terminal Bandar Udara Tardamu Sabu, tempat penulis melaksanakan On the Job Training didalamnya memuat bagian – bagian seperti berikut :

a. Area keberangkatan

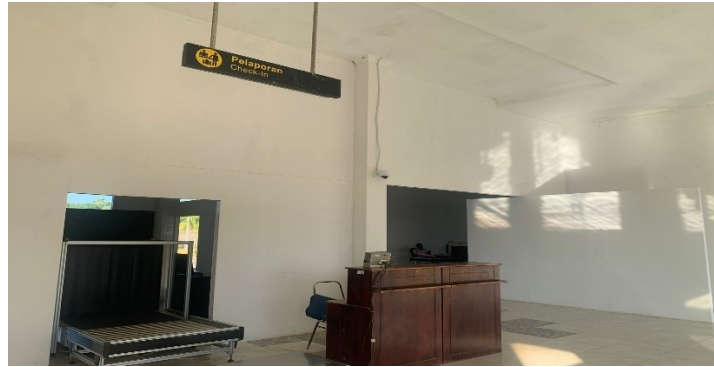
Area Keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *security check point* (SCP). Area keberangkatan Bandar Udara Tardamu Sabu dapat di lihat pada gambar 4.2.



Gambar 4. 2 Area Keberangkatan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

b. Area *check – in*

Merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Untuk di Bandar Udara Tardamu Sabu menyediakan area Check – in dengan 1 meja Check – in Counter untuk maskapai Susi Air. Ruang Check – in Bandara Udara Tardamu Saby dapat dilihat pada gambar 4.3.



Gambar 4. 3 Area Check – in
(Sumber : olahan penulis, 2023)

c. Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang ada di sebuah terminal bandar udara yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat. Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk kedalam pesawat. Ruang tunggu keberangkatan hanya berisikan orang-orang yang merupakan penumpang pesawat dan juga para *crew*.



Gambar 4. 4 Ruang Tunggu Keberangkatan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

d. Area kedatangan

Merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat dan juga merupakan jalur yang di lewati oleh penumpang untuk keluar dari area terminal Bandar Udara.



Gambar 4.5 Area Kedatangan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

2. Gedung operasional

Gedung Operasional yang ada di Bandar Udara Tardamu Sabu meliputi Gedung *Power House*, Gedung *Fire Station*, dan Gedung *Workshop*. Berikut adalah spesifikasi gedung operasional yang ada di Bandar Udara Tardamu Sabu :

- a. Gedung *power house*
- b. Gedung *fire station*
- c. Gedung *workshop*

4.1.2 Fasilitas sisi udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital.

1. *Runway* (landasan pacu)

Runway adalah suatu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu penerangan sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang ditetapkan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara.

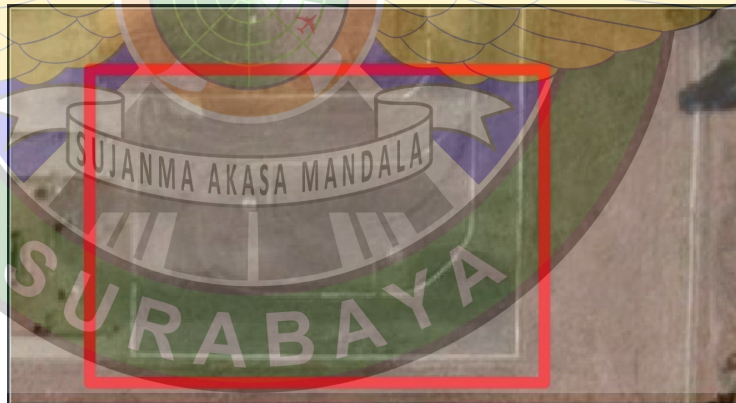
Runway Bandar Udara Tardamu Sabu memiliki ukuran panjang 1600 meter dan lebar 30 meter dengan nilai PCN C-208 B Asphalt.



Gambar 4. 6 Runway Bandar Udara Tardamu Sabu
(Sumber : Google Earth, 2023)

2. Apron

Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara.



Gambar 4. 7 Apron Bandar Udara Tardamu Sabu
(Sumber : Google Earth, 2023)

3. Taxiway

Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Kebanyakan *Taxiway* memiliki permukaan yang keras seperti aspal atau beton, meskipun bandara penerbangan umum yang lebih kecil terkadang menggunakan kerikil atau rumput.



Gambar 4. 8 Taxiway Bandar Udara Tardamu Sabu
(Sumber : Google Earth, 2023)

4.2 Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) I bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI tahun 2023 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 4 April – 31 Agustus 2023 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Tardamu Sabu secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Selama proses OJT I berlangsung penulis dibimbing dan diawasi oleh *Supervisor* yang ada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) I secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Tardamu Sabu

NO	TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1	4 April 2023	Taruna sampai di lokasi OJT
2	4 April –31 Agustus 2023	Taruna melaksanakan dinas harian
3	Agustus 2023	Taruna melaksanakan siding OJT

4.3 Permasalahan *On The Job Training I*

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training I*, pengecekan fasilitas Bandar Udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya. Dalam hal ini penulis menemukan beberapa permasalahan di Bandar Udara Tardamu Sabu, diantaranya yaitu:

4.3.1 Pengecatan marka *runway*, *taxiway* dan *apron*

Untuk meningkatkan pelayanan dalam penerbangan di Bandar Udara Tardamu Sabu serta demi keselamatan dalam penerbangan dalam proses lepas landas (*take off*) maupun mendarat (*landing*) maka Bandar Udara Tardamu Sabu menyediakan fasilitas seperti yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 21 Tahun 2005 Mengenai Marka dan Rambu dalam Daerah Pergerakan Pesawat serta KP Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Opsional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil.

Maka dari itu Bandar Udara Tardamu Sabu melakukan pengecatan ulang marka dikarenakan marka yang terdapat di *runway*, *taxiway* dan *apron* di Bandar Udara Tardamu Sabu sudah memudar, maka perlu dilakukan pengecatan ulang yang meliputi pengecatan marka di daerah *runway*, *taxiway* dan *apron*. Untuk form inspeksi dapat di lihat pada Lampiran 5.

Marka di daerah pergerakan pesawat udara yang perlu dilakukan pengecatan ulang diantara lain :

1. Marka di daerah *runway* :

Marka di *area runway* yang perlu dilakukan pengecatan dikarenakan cat pada area marka di daerah tersebut sudah mengalami pemudaran oleh karena itu perlu dilakukannya pengecatan ulang marka. Kondisi marka pada *area runway* dapat di lihat pada gambar berikut :



Gambar 4. 9 Kondisi *marka runway*

(Sumber : olahan penulis, 2023)

Jenis – jenis marka yang berada di area runway dan perlu dilakukan pengecatan ulang antara lain sebagai berikut :

- a. *Runway side strip* :
- b. *Runway Center Line* :
- c. *Runway threshold* :

2. Marka di daerah *taxiway* :

Marka di area *taxiway* yang perlu dilakukan pengecatan dikarenakan cat pada area marka di daerah tersebut sudah mengalami pemudaran oleh karena itu perlu dilakukannya pengecatan ulang marka. Kondisi marka pada *area taxiway* dapat di lihat pada gambar berikut



Gambar 4. 10 Kondisi marka taxiway
(Sumber : olahan penulis, 2023)

Jenis – jenis marka yang berada di area runway dan perlu dilakukan pengecatan ulang antara lain sebagai berikut :

- a. *Taxiway Guide Line* dan *Center Line*
- b. *Taxiway Holding Position*

3. Marka di daerah *apron*

Marka di area *apron* yang perlu dilakukan pengecatan dikarenakan cat pada area marka di daerah tersebut sudah mengalami pemudaran oleh

karena itu perlu dilakukannya pengecatan ulang marka. Kondisi marka pada *area apron* dapat di lihat pada gambar berikut



*Gambar 4. 11 Kondisi marka apron
(Sumber : olahan penulis, 2023)*

Marka yang perlu dilakukakn pengecatan di *area apron* sebagai berikut :

a. Apron Edge Line Marking

4.3.2 Rehabilitasi gedung workshop

Berdasarkan pengamatan mendapati kerusakan pada atap meliputi seng dan atap yang terlalu tinggi pada Gedung workshop yakni kebocoran, kerusakan seng, kerusakan rangka atap. Kerusakan yang terjadi pada gedung workshop mempunyai beberapa penyebab yaitu:

1. Pemeliharaan yang kurang pada atap gedung.
2. Kerusakan akibat diterjang badai.

Kerusakan yang skalanya bertambah terus menerus karena kerusakan awal tidak segera ditangani.menyebabkan seng ada yang hilang dan kayu terkena hujan terus menerus karena tidak tertutup oleh seng.



Gambar 4. 12 Kerusakan Atap Gedung Worlshop
(Sumber : olahan penulis, 2023)

Berdasarkan gambar di atas, kerusakan pada penutup atap atau seng, rangka atap perlu segera dilakukan perbaikan dan renovasi. Kerusakan atap gedung Workshop ini berdampak pada nilai kebersihan keindahan serta mengganggu fungsi gedung Workshop tersebut. Selain itu juga para pegawai yang bekerja disana juga merasa tidak nyaman, sehingga segera perlu dilakukan perbaikan.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pengecatan marka *runway*, *taxiway* dan *apron*

Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu, landas anjang dan apron. Karena sudah terlalu lama marka daerah pergerakan pesawat sudah mulai memudar jadi harus dilakukan pengecatan ulang pada markadaerah pergerakan pesawat udara. Sebelum melaksanakan perawatan, kita perlu mempelajari aturan-aturan sebelum memasuki wilayah sisi udara, Berikut ini adalah peraturan yang harus dilakukan sebelum memasuki wilayah sisi udara :

1. Memiliki izin dari pemandu lalu lintas udara yang bertugas untuk memasuki daerah *maneuvering area*.
2. Pekerjaan dimulai setelah jadwal penerbangan selesai sekitar jam 16.00 WITA
3. Mengkoordinasikan kegiatan dengan unit yang lain sehingga tidak terjadi kesalahpahaman.

Selanjutnya adalah kegiatan selanjutnya setelah melakukan prosedur diatas

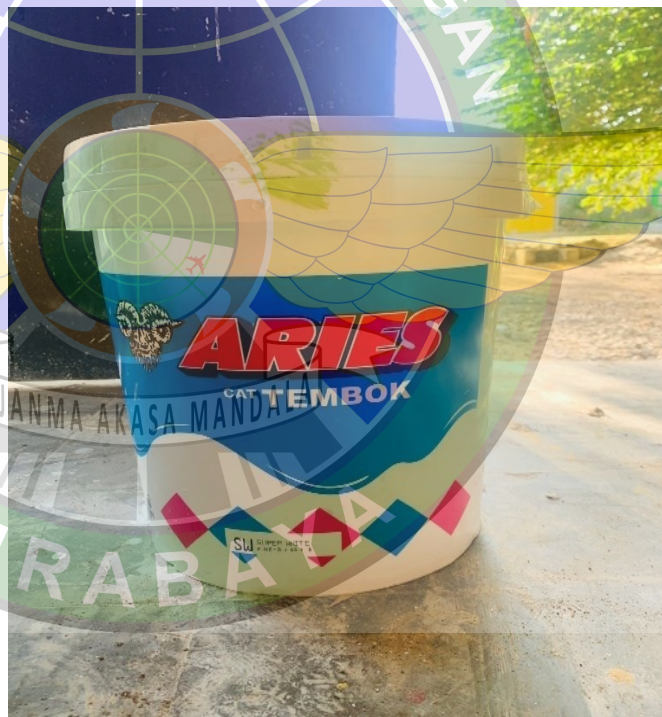
:

1. Melakukan pengamatan terhadap marka Runway, Taxiway dan Apron.
2. Mengidentifikasi marka yang perlu dilakukan pengecatan.
3. Tahap persiapan :

Alat dan bahan yang digunakan sebagai berikut :

a.. Cat tembok.

Cat yang digunakan pada saat proses pengecatan adalah cat tembok. Kenapa memakai cat tembok dikarenakan di daerah sabu untuk kesediaan bahan terbatas sehingga disini menggunakan cat tembok tetapi sebelum dipakai cat tersebut dicampur terlebih dahulu menggunakan semen dan lem, sehingga untuk ketahanan cat dapat tahan lama dan menempel sempurna di aspal



Gambar 4. 13 Cat yang digunakan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

b. Lem dan semen

Lem dan semen yang digunakan disini sebagai campuran untuk cat yang berfungsi untuk merekatkan cat ke aspal dan membuat cat bertahan lebih lama dan awet.



Gambar 4. 14 Gambar lem yang digunakan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

c. Air spray gun

Metode pengecatan yang dilakukan di Bandar Udara Tardamu Sabu adalah menggunakan metode semprot. Air spray gun yang digunakan dapat dilihat pada gambar 4.15



Gambar 4. 15 Air Spray Gun
(Sumber : olahan penulis, 2023)

d. Kompresor

Kompresor yang digunakan dapat dilihat pada gambar 4.16



Gambar 4. 16 Kompresor yang digunakan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

e. Sapu

Sapu digunakan sebelum proses pengecatan memastikan supaya area yang dicat tidak terdapat debu maupun kotoran. Sapu yang digunakan dapat dilihat pada gambar 4.17.



Gambar 4. 17 Sapu yang digunakan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

f. Triplek

Triplek digunakan sebagai pembatas area yang dicat. Triplek yang digunakan dapat dilihat pada gambar 4.18.



Gambar 4. 18 Triplek yang digunakan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

4. Tahap Pelaksanaan

Waktu pelaksanaan pengecatan marka dilaksanakan pada sore hari setelah jadwal penerbangan telah selesai. Pelaksanaan ini dilakukan saat musim kemarau karena semisal dilakukan saat musim penghujan, akan mengalami kesulitan. Tahapan yang dilakukan sebagai berikut :

- a. Tahap awal dilakukan pencampuran antara cat, lem, semen dan air. Kegiatan dapat dilihat pada gambar 4.19



Gambar 4. 19 Proses pencampuran cat
(Sumber : olahan penulis, 2023)

- b. Tahap selanjutnya yaitu melakukan pembersihan pada bagian yang akan dilakukan pengecatan. Pembersihan dapat dilihat pada gambar 4.20



Gambar 4. 20 Proses Pembersihan Area yang akan di Cat
(Sumber : olahan penulis, 2023)

c. Tahap ketiga yaitu melakukan pengecatan marka, untuk pengecatan marka di sisi *runway* menggunakan cat berwarna putih sedangkan untuk di *taxiway* dan *apron* menggunakan cat berwarna kuning dapat dilihat pada gambar 4.21 dan 4.22



Gambar 4. 21 Proses Pengecatan
(Sumber : Olahan penulis, 2023)



Gambar 4. 22 Proses Pengecatan
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

d. Pengecatan marka sudah selesai dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 4. 23 Dokumentasi pasca pengecatan *runway*
(Sumber : Olahan penulis, 2023)



Gambar 4. 24 Dokumentasi pasca pengecatan *taxiway*
(Sumber : Olahan penulis, 2023)



Gambar 4. 25 Dokumentasi pasca pengecatan marka *apron*
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

4.4.2 Rehabilitasi gedung *workshop*

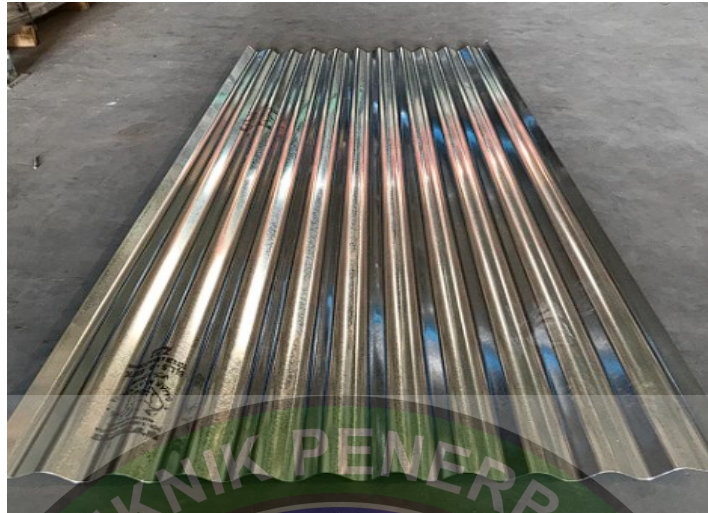
Pada proses rehabilitasi gedung *workshop* dilakukan pergantian atap seng dikarenakan atap seng yang sebelumnya sudah mengalami kerusakan dikarenakan oleh badai. Untuk menjaga kenyamanan, dan keamanan pegawai yang bekerja di gedung *workshop* sehingga perlu dilakukan perbaikan.

1. Alat dan bahan

Berikut alat dan bahan yang digunakan dalam pengerjaan rehabilitasi gedung *workshop* :

a. Seng

Seng digunakan sebagai atap gedung *workshop* dapat dilihat pada gambar 4.23



Gambar 4. 26 Seng untuk atap gedung *workshop*
(Sumber : olahan penulis, 2023)

b. Besi baja ringan

Besi baja ringan digunakan sebagai pembuatan atap kuda – kuda pada gedung *workshop* dapat dilihat pada gambar 4.24



Gambar 4. 27 Besi baja ringan
(Sumber : olahan penulis, 2023)

c. Scaffolding

Scaffolding ini digunakan untuk para pekerja memasang atap dan kuda – kuda yang berada diatas.



Gambar 4. 28 Scaffolding
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

2. Tahap pengerjaan

- a. Tahap awal adalah pembongkaran atap gedung *workshop* dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4. 29 Pembongkaran atap lama
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

b. pemasangan kuda – kuda dapat dilihat pada gambar 4.24



Gambar 4. 30 Pemasangan atap kuda – kuda
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

c. pemasangan atap gedung *workshop* dapat dilihat pada gambar 4.26



Gambar 4. 31 pemasangan atap gedung *workshop*
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

d. Gedung *workshop* sudah selesai perbaikan dapat dilihat pada gambar



Gambar 4. 32 Dokumentasi setelah dilakukan perbaikan
(Sumber : Olahan penulis, 2023)

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV

Dalam pengamatan pada saat melaksanakan *on the job training* di Bandar Udara Tardamu Sabu, dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Dengan permasalahan terhadap marka yang terjadi maka dilakukan pengecatan marka sesuai dengan KM 21 Tahun 2005 Mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib.
2. Terjadi kerusakan atap pada gedung Workshop sehingga dilakukan perbaikan atap di gedung *wrokshop*.

5.1.2 Kesimpulan terhadap keseluruhan pelaksanaan *on the job training I*

Berikut kesimpulan keseluruhan yang didapatkan selama melaksanakan *on the job training I* di bandar udara Tardamu Sabu :

1. Mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan atau ilmu praktek.
2. Serta bimbingan dari para staff dan senior yang didapatkan sangat membantu serta dapat memperoleh ilmu tambahan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

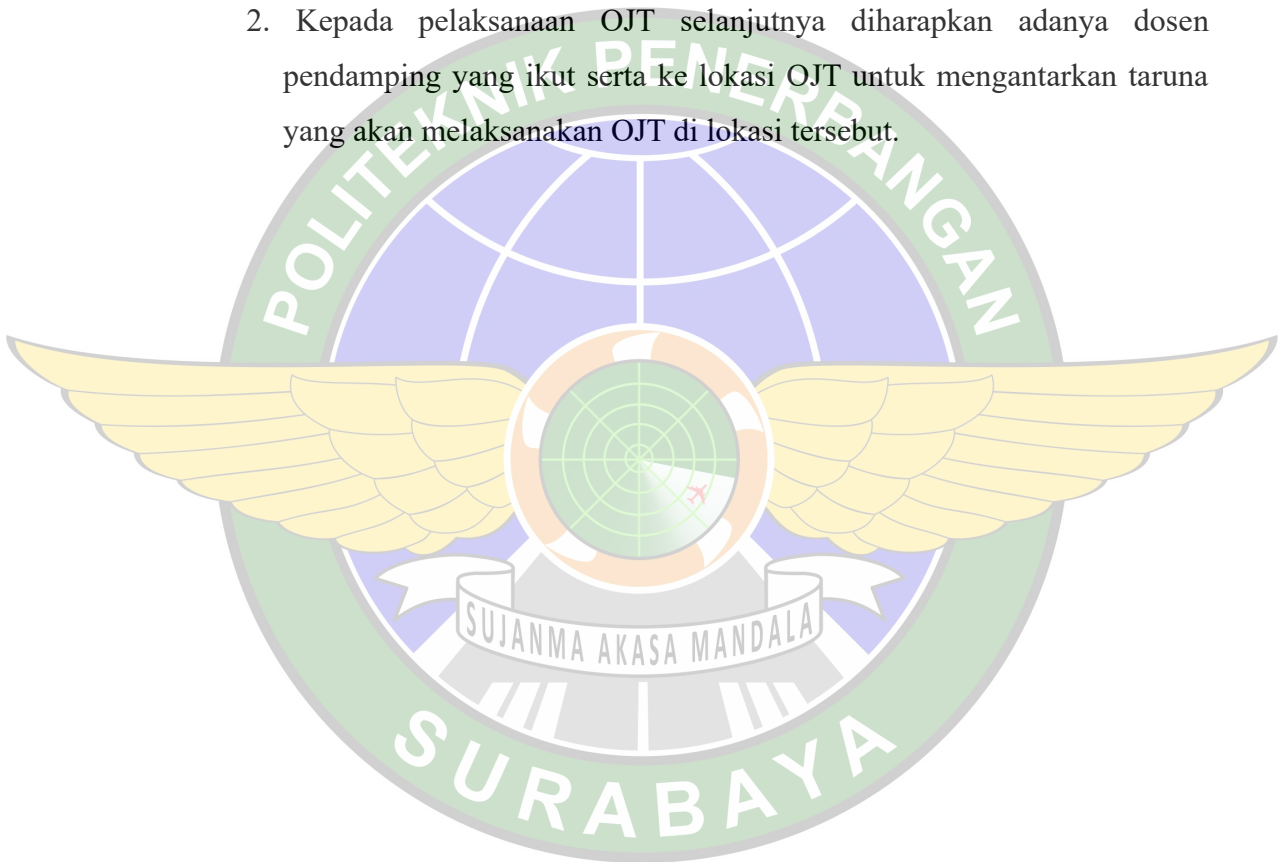
Adapun beberapa saran yang dapat berikan antara lain sebagai berikut :

1. Sebaiknya melakukan pemeliharaan terhadap marka di area sekitar daerah landasan perlu lebih rutin dilakukan dikarena di Bandar Udara Tardamu Sabu yang saya temukan ada beberapa marka yang sudah memudar bahkan sampai hilang dan tidak kelihatan.

2. Untuk dalam masalah rehabilitasi Gedung sebaiknya segera dilakukan jika terlalu lama dapat mengganggu kinerja para pegawai yang bekerja di Gedung tersebut.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT

1. Perlunya pengecekan dan pemeliharaan alat secara rutin untuk menjaga alat dari kerusakan.
2. Kepada pelaksanaan OJT selanjutnya diharapkan adanya dosen pendamping yang ikut serta ke lokasi OJT untuk mengantarkan taruna yang akan melaksanakan OJT di lokasi tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

- Keputusan Menteri Perhubungan. (2002). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: Km 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara Menteri Perhubungan*,.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Gedung*.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil - Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139), Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2005). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib*.
- SKEP 347 XII Tahun 1999 Mengenai Bangunan. (1999).



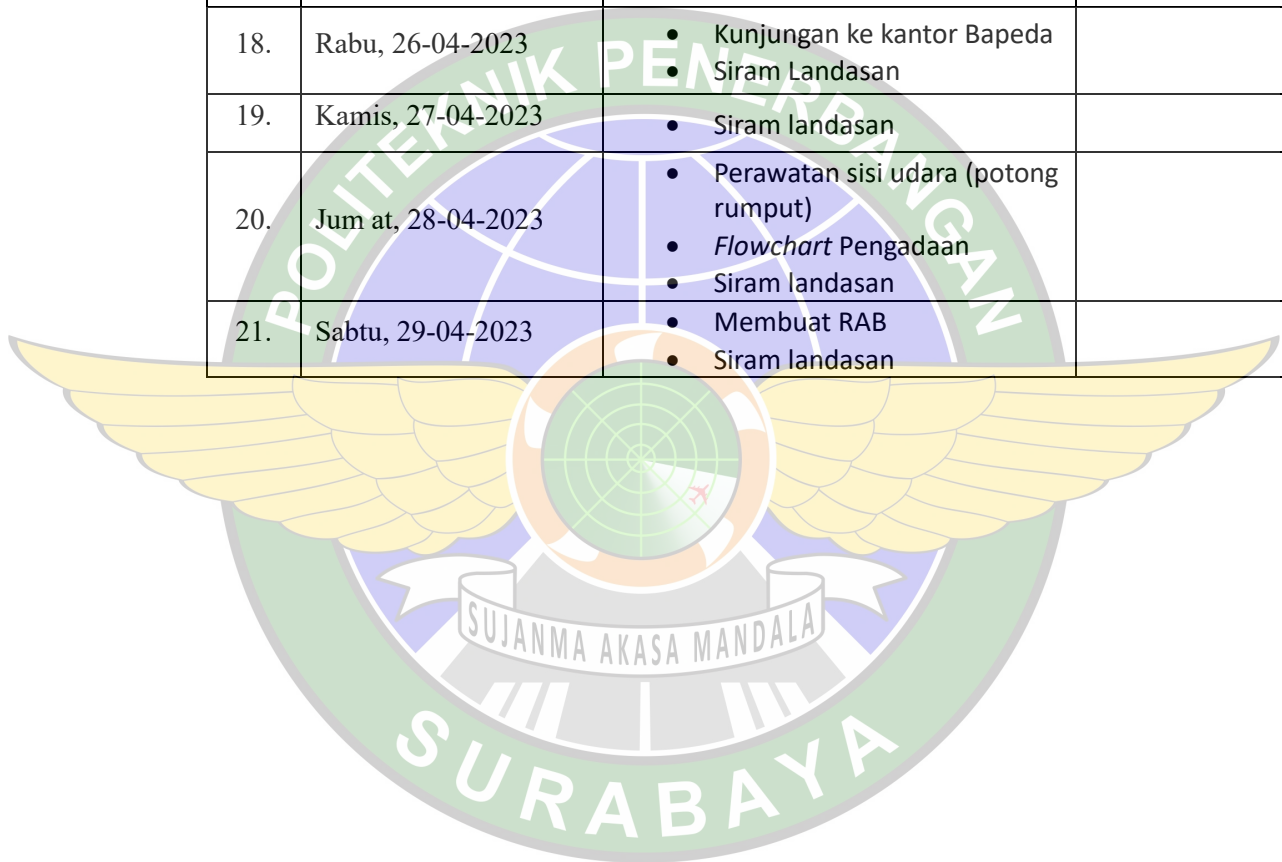
LAMPIRAN

Lampiran 1 Daily Works kegiatan OJT

Bulan April

NO.	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
1.	Rabu, 05-04-2023	Perawatan dan perbaikan pintu kantor	
2.	Kamis 06-04-2023	- Perawatan sisi udara (potong rumput) - Survey lokasi bandara baru - Inspeksi landasan	
3.	Jum at, 07-04-2023	Inspeksi Landasan	
4..	Sabtu, 08-04-2023	- Inspeksi landasan - perawatan sisi udara (potong rumput)	
5.	Senin, 10-04-2023	- Inspeksi fasilitas sisi darat - Inspeksi landasan	
6.	Selasa, 11-04-2023	Perawatan sisi udara (potong rumput)	
7.	Rabu 12-04-2023	Perawatan sisi udara (potong rumput)	
8.	Kamis 13-04-2023	- Perawatan sisi udara (potong rumput) - Pengukuran marka holding position	
9.	Jum at 14-04-2023	- Perawatan sisi udara (potong rumput) - Renovasi Gedung workshop	
10.	Sabtu, 15-04-2023	Perawatan mesin potong rumput	
11.	Senin, 17-04-2023	- Pemasangan banner - Mengukur luas area marka	
12.	Selasa, 18-04-2023	Perawatan sisi udara (potong rumput)	
13.	Rabu, 19-04-2023	Perawatan sisi udara (potong rumput)	
14.	Kamis, 20-04-2023	Kerja bakti	

NO.	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
15.	Jum at, 21-04-2023	Perawatan sisi udara (potong rumput)	
16.	Senin, 24-04-2023	- Perawatan sisi udara (potong rumput) - Siram landasan	
17.	Selasa, 25-04-2023	- Perawatan sisi udara (potong rumput) - Siram landasan	
18.	Rabu, 26-04-2023	- Kunjungan ke kantor Bapeda - Siram Landasan	
19.	Kamis, 27-04-2023	Siram landasan	
20.	Jum at, 28-04-2023	- Perawatan sisi udara (potong rumput) - Flowchart Pengadaan - Siram landasan	
21.	Sabtu, 29-04-2023	- Membuat RAB - Siram landasan	



Sabu, 29 April 2023

Dibuat
Taruna OJT

Diperiksa
Supervisor



I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT. 30721034

EXANTHA P.A. PAKPAHAN, A.Md.
NIP. 19940303 201801 1 002

Mengetahui,
UPBU Tardamu Sabu

Kornit Bangland

Kepala Kantor

THOBIAS HIDE KERAUF
NIP. 19890501 201012 1 004

I MADE SUTAMAYASA, S.E., M.M.
NIP. 19780205 200003 1 001

Bulan : Mei

NO.	HARI / TANGGAL	URAIAN KRGIATAN	PARAF <i>SUPERVISOR</i>
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Senin, 01-05-2023	• Cek gambar usulan • Siram landasan	
2.	Selasa, 02-05-2023	• Cek gambar usulan	
3.	Rabu, 03-05-2023	• Cek gambar usulan • Siram landasan	
4.	Kamis, 04-05-2023	• Padat karya • Siram landasan	
5.	Jum at, 05-05-2023	• Padat karya • Inspeksi landasan	
6.	Sabtu, 06-05-2023	• Padat Karya	
7.	Senin, 08-05-2023	• Inspeksi landasan • Padat Karya	
8.	Selasa, 09-05-2023	• Cek gambar usulan • Pengawasan renovasi Gedung <i>workshop</i>	
9.	Rabu, 10-05-2023	• Padat karya • Pengawasan renovasi Gedung <i>workshop</i> • Pengawasan renovasi rumah dinas	
10.	Kamis, 11-05-2023	• Padat karya • Pengawasan renovasi Gedung <i>workshop</i> • Pengawasan renovasi rumah dinas	
11.	Jum at, 12-05-2023	• Padat karya • Pengawasan renovasi rumah dinas	
12.	Sabtu, 13-05-2023	• Padat Karya	
13.	Senin, 15-05-2023	• Padat karya • Pengawasan renovasi Gedung <i>workshop</i> • Pengawasan renovasi rumah dinas	
14.	Selasa, 16-05-2023	• Padat Karya	

NO.	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
15.	Rabu, 17-05-2023	• Padat karya • Pengawasan renovasi Gedung <i>workshop</i> • Pengawasan renovasi rumah dinas	
16.	Kamis, 18-05-2023	• Inspeksi Landasan • Padat Karya	
17.	Jum at, 19-05-2023	• Pengawasan renovasi Gedung <i>workshop</i> • Pengawasan renovasi rumah dinas	
18.	Sabtu, 20-05-2023	• Menggambar pondasi	
19.	Senin, 22-05-2023	• Pengawasan renovasi rumah dinas	
20.	Selasa, 23-05-2023	• Pengawasan renovasi rumah dinas	
21.	Rabu, 24-05-2023	• Pengawasan renovasi rumah dinas	
22.	Kamis, 25-05-2023	• Penutupan pagar bandara jebol	
23.	Jum at, 26-05-2023	• Pengawasan renovasi rumah dinas	
24.	Sabtu, 27-05-2023	• Pendampingan kunjungan anak TK	
25.	Senin, 29-05-2023	• <i>Stand By</i>	
26.	Selasa, 30-05-2023	• <i>Stand By</i>	
27.	Rabu, 31-05-2023	• Pengukuran Rambu <i>Sign</i>	

Sabu, 31 Mei 2023

Dibuat
Taruna OJT

Diperiksa
Supervisor



I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT. 30721034

EXANTHA P.A. PAKPAHAN, A.Md.
NIP. 19940303 201801 1 002

Mengetahui,
UPBU Tardamu Sabu

Kornit Bangland

Kepala Kantor



THOBIAS HIDE KERAF
NIP. 19890501 201012 1 004



I MADE SUTAMAYASA, S.E., M.M.
NIP. 19780205 200003 1 001

Bulan : JUNI

NO.	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Kamis, 01-06-2023	- Persiapan cat marka - Cat marka	
2.	Jum'at, 02-06-2023	<i>Stand by</i> - Cat marka	
3.	Sabtu, 03-06-2023	<i>Stand by</i> - Cat <i>sign board</i> - Materi pembuatan pass bandara - Cat marka	
4.	Senin, 05-06-2023	<i>Stand by</i> - Check list plafon bocor gedung PK-PPK - Cat marka	
5.	Selasa, 06-06-2023	<i>Stand by</i> - Perbaikan kran bocor - Revisi dan cek gambar usulan 2024	
6.	Rabu, 07-06-2023	<i>Stand by</i> - Kunjungan ke SEKDA - Survei lokasi bandara baru	
7.	Kamis, 08-06-2023	<i>Stand by</i> - Kunjungan kantor bupati - Cek dan revisi gambar usulan 2024	
8.	Jum'at 09-06-2023	<i>Stand by</i> - Cat marka	
9.	Sabtu, 10-06-2023	<i>Stand by</i> - Desain parkir - Materi prosedur pengajuan usulan	
10.	Senin, 12-06-2023	<i>Stand by</i> - Rekap hasil inspeksi landasan - Cat marka	
11.	Selasa, 13-06-2023	<i>Stand by</i> - Pemasangan <i>sign board</i> - Cat marka	
12.	Rabu, 14-06-2023	Membuat laporan OJT	

NO.	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
14.	Jum'at, 16-06-2023	• <i>Stand by</i> • Cat sign board • Cat marka	
15.	Sabtu, 17-06-2023	• <i>Stand by</i> • Membuat laporan OJT • Cat marka	
16.	Senin, 19-06-2023	• <i>Stand by</i> • Membuat laporan OJT • Cat marka	
17.	Selasa, 20-06-2023	• <i>Stand by</i>	
18.	Rabu, 21-06-2023	• <i>Stand by</i> • Cat papan kantor • Cat marka	
19.	Kamis, 22-06-2023	• <i>Stand by</i> • Cat papan kantor • Cat marka	
20.	Jum'at, 23-06-2023	• <i>Stand by</i> • Pemasangan atap papan kantor	
21.	Sabtu, 24-06-2023	• <i>Stand by</i> • Cat papan kantor • Membuat laporan OJT	
22.	Senin, 26-06-2023	• <i>Stand by</i> • Membuat laporan OJT • Cat marka	
23.	Selasa, 27-06-2023	• <i>Stand by</i> • Membuat laporan OJT • Cat marka	
24.	Rabu, 28-06-2023	• <i>Stand by</i> • Membuat laporan OJT • Cat marka	

Sabu, 28 Juni 2023

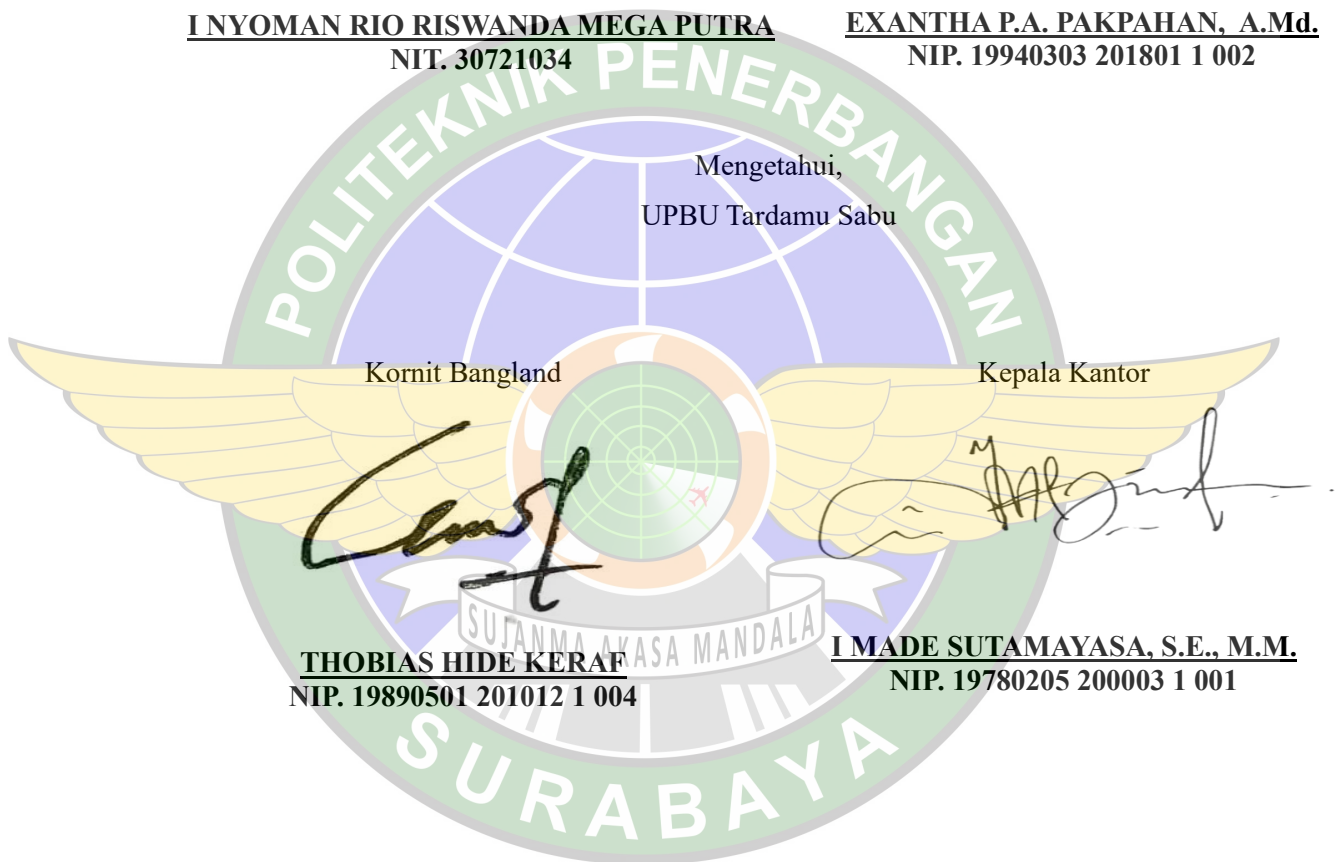
Dibuat
Taruna OJT

Diperiksa
Supervisor



I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT. 30721034

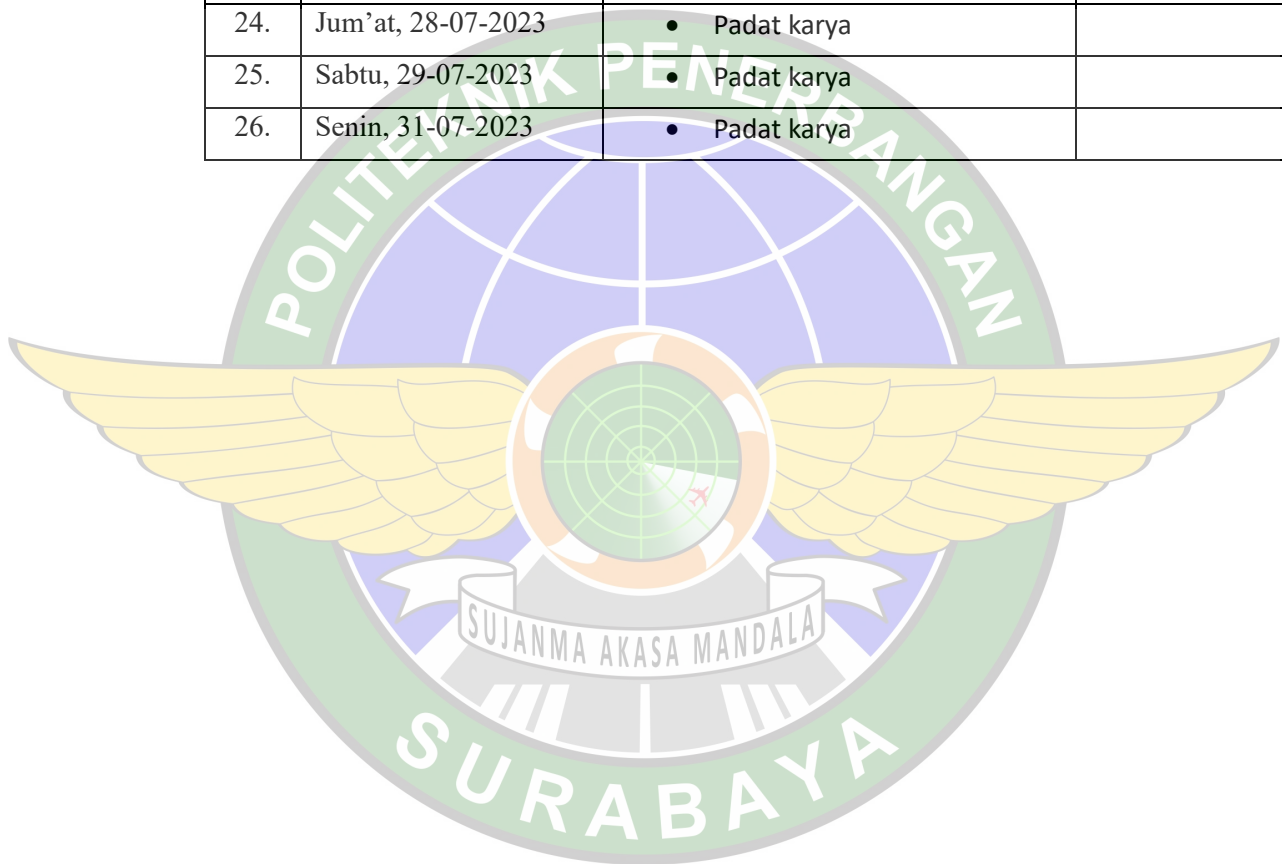
EXANTHA P.A. PAKPAHAN, A.Md.
NIP. 19940303 201801 1 002



Bulan : Juli

NO.	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Sabtu, 01-07-2023	• Stand by • Membuat laporan OJT • Cat marka	
2.	Senin, 03-07-2023	• Stand by • Membuat laporan OJT • Cat marka	
3.	Selasa, 04-07-2023	• Stand by • Membuat laporan OJT • Cat marka	
4.	Rabu, 05-07-2023	• Stand by • Potong rumput • Membuat laporan OJT • Cat marka	
5.	Kamis, 06-07-2023	• Stand by • Cat marka	
6.	Jum'at, 07-07-2023	• Stand by	
7.	Sabtu, 08-07-2023	• Stand by • Cat marka	
8.	Senin, 10-07-2023	• Stand by • Membuat laporan OJT • Cat marka	
9.	Selasa, 11-07-2023	• Stand by • Survey titik rumput tinggi di area pergerakan	
10.	Rabu, 12-07-2023	• Stand by • Membuat laporan OJT • Asistensi laporan OJT	
11.	Kamis, 13-07-2023	• Stand by • Siram pelataran parkir	
12.	Jum'at, 14-07-2023	• Stand by	
13.	Sabtu, 15-07-2023	• Stand by • Membuat laporan OJT	
14.	Senin, 17-07-2023	• Stand by	
15.	Selasa, 18-07-2023	• Stand by	
16.	Rabu, 19-07-2023	• Stand by	
17.	Kamis, 20-07-2023	• Stand by	
18.	Jum'at, 21-07-2023	• Padat karya	

NO.	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF <i>SUPERVISOR</i>
19.	Sabtu, 22-07-2023	• Padat karya	
20.	Senin, 24-07-2023	• Padat karya	
21.	Selasa, 25-07-2023	• Padat karya	
22.	Rabu, 26-07-2023	• <i>Stand by</i> • Asistensi laporan OJT	
23.	Kamis, 27-07-2023	• Padat karya	
24.	Jum'at, 28-07-2023	• Padat karya	
25.	Sabtu, 29-07-2023	• Padat karya	
26.	Senin, 31-07-2023	• Padat karya	



Sabu, 31 Juli 2023

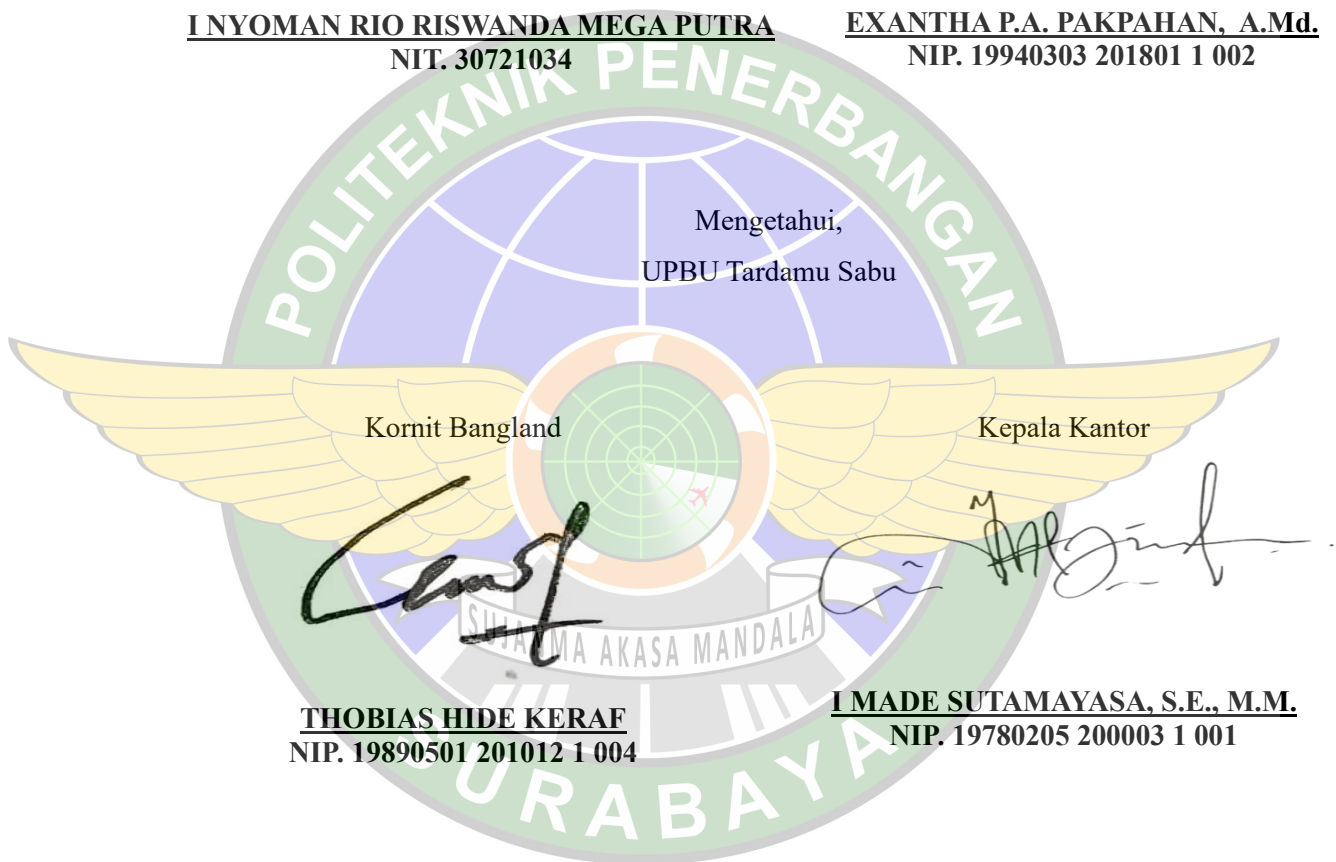
Dibuat
Taruna OJT

Diperiksa
Supervisor



I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT. 30721034

EXANTHA P.A. PAKPAHAN, A.Md.
NIP. 19940303 201801 1 002



THOBIAS HIDE KERAF
NIP. 19890501 201012 1 004

I MADE SUTAMAYASA, S.E., M.M.
NIP. 19780205 200003 1 001

Bulan : Agustus

NO.	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Selasa, 01-08-2023	• Padat karya	
2.	Rabu, 02-08-2023	• Membuat laporan OJT • Asistensi	
3.	Kamis, 03-08-2023	• Padat karya	
4.	Jum'at, 04-08-2023	• <i>Stand by</i>	
5.	Sabtu, 05-08-2023	• <i>Stand by</i>	
7.	Senin, 07-08-2023	• Membuat laporan OJT	
8.	Selasa, 08-08-2023	• <i>Stand by</i>	
9.	Rabu, 09-08-2023	• <i>Stand by</i> • Pembersihan <i>grafik sign</i>	
10.	Kamis, 10-08-2023	• <i>Stand by</i> • Asistensi laporan OJT	
11.	Jum'at, 11-08-2023	• Kurvei rumah dinas	
12.	Sabtu, 12-08-2023	• Kurvei rumah dinas	
14.	Senin, 14-08-2023	• <i>Stand by</i> • Pemasangan umbul-umbul • Membuat laporan OJT • <i>Stand by</i>	
15.	Selasa, 15-08-2023	• <i>Stand by</i>	
16.	Rabu, 16-08-2023	• <i>Stand by</i> • Pengukuran perencanaan garasi rumah dinas	
17.	Kamis, 17-08-2023	• <i>Stand by</i> • Cat kantor • Acara internal kantor	
18.	Jum'at, 18-08-2023	• <i>Stand by</i>	
19.	Sabtu, 19-08-2023	• <i>Stand by</i>	
21.	Senin, 21-08-2023	• Sidang laporan OJT	

Sabu, 21 Agustus 2023

Dibuat
Taruna OJT

Diperiksa
Supervisor



I NYOMAN RIO RISWANDA MEGA PUTRA
NIT. 30721034

EXANTHA P.A. PAKPAHAN, A.Md.
NIP. 19940303 201801 1 002

Mengetahui,
UPBU Tardamu Sabu

Kornit Bangland

Kepala Kantor



THOBIAS HIDE KERAF
NIP. 19890501 201012 1 004

IMADE SUTAMAYASA, S.E., M.M.
NIP. 19780205 200003 1 001

Lampiran 2 Form Inspeksi

[illegible]

LAPORAN INSPEKSI FASILITAS SISI DARAT
CEKLIST PEMERIKSAAN FASILITAS SISI DARAT
BANDAR UDARA TARDAMU – SABU
JUNI 2023

NO	AREA	KONDISI	INFORMASI
1	TERMINAL	Kondisi Rusak Ringan	Rusak Ringan (atap dan plafon)
2	POWER HOUSE	Kondisi Rusak Ringan	Rusak Ringan(atap dan plafon)
3	GEDUNG PKP- PK	Kondisi Rusak Berat	Rusak Berat (atap, plafond dan dinding)
4	WORKSHOP	Kondisi Rusak Berat	Rusak Berat (atap, plafond dan dinding)
5	POS	Kondisi Baik	-
6	KANTOR	Rusak	Rusak Ringan
7	LAHAN PARKIR	Kondisi Baik	-
8	PAGAR	Kondisi Rusak Ringan	85%
9	DRAINASE	Kondisi Baik	Namun belum standar, tidak mengelilingi seluruh Fasilitas

CATATAN :

- Atap gedung Terminal, Power House, dan PKP-PPK
- Cat dinding yang mulai memudar dan terkelupas dan bekas rembesan air
- Terdapat kebocoran pada atap dan kanopi bangunan Terminal
- Pengawasan khusus pada gedung Terminal dan PKP-PPK
- Rumput di sekitar fasilitas sisi udara perlu dimonitor ketinggiannya

REKOMENDASI :

- Perbaikan diprioritaskan pada bangunan fasilitas pokok.

