

**PEMASANGAN PAVING BLOCK PADA AREA SAMPING PARKIR  
KANTOR BANGLAND DAN PEMELIHARAAN PAGAR BRC DI  
AREA APRON BANDAR UDARA SUGIMANURU**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

**Tanggal 03 April – 31 Agustus 2023**



**Disusun Oleh :**  
**MOHAMMAD VIRGIAWAN RABIEL**  
**NIT. 30721037**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

**2023**

**LEMBAR PERSETUJUAN**  
**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**  
**PEMASANGAN PAVING BLOCK PADA AREA SAMPING PARKIR KANTOR**  
**BANGLAND DAN PEMELIHARAAN PAGAR BRC DI AREA APRON**  
**BANDAR UDARA SUGIMANURU**

Oleh :

Mohammad Virgiawan Rabiel

NIT 30721037

Program Studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan

Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu  
syarat penelaian *On the Job Training*

Disetujui Oleh :

Supervisor OJT



Hartono Amir

NIP. 19780701 200712 1 001

Dosen Pembimbing

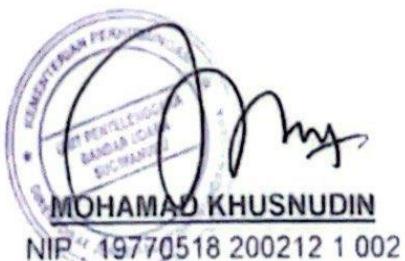


Ir. Bambang Wasito, M.T.

NIP.19580706 199103 1 002

Mengetahui,

Pimpinan Instansi Lokasi OJT



## LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota

  
Ir. Bambang Wasito, MT.  
NIP. 19580706199103 1 002

  
Hartono Amir  
NIP. 19780701 200712 1 001

  
Piter Peri  
NIP. 19810222 200812 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi

  
Dr. Ir. Setyo Hariyadi, S.T., M.T., IPM  
NIP. 19790824 200912 1 001

## KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT pencipta dunia yang kita pijak serta akhirat dan seisinya yang telah menganugerahkan rahmat, hidayat dan inayah-Nya, sehingga Laporan *On the Job Training* di Bandar Udara Sugimanuru Muna yang berjudul “**“PEMASANGAN PAVING BLOCK PADA AREA SAMPING PARKIR KANTOR BANGLAND DAN PEMELIHARAAN PAGAR BRC DI AREA APRON BANDAR UDARA SUGIMANURU”** telah terselesaikan dengan lancar dan tepat waktu. Laporan ini merupakan bentuk tanggung jawab taruna atas pelaksanaan *On the Job Training*.

Dalam penyusunan penulisan tugas laporan *On the Job Training* ini, penulis banyak mendapatkan bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak baik material maupun spiritual. Menyadari akan hal tersebut, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan limpahan berkah dan anugerah serta lindungan kepada hamba-Nya.
2. Kedua Orang Tua serta keluarga yang selalu mendoakan penulis, dimanapun penulis berada.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Mohammad Khusnudin selaku Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara Sugimanuru Muna.
5. Bapak Hartono Amir selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Sugimanuru Muna sekaligus Supervisor dalam pelaksanaan *On the Job Training*.
6. Bapak Piter Peri selaku Kepala Unit Alat-Alat Berat Bandar Udara Sugimanuru Muna sekaligus Supervisor dalam pelaksanaan *On the Job Training*.
7. Bapak Dr. Setyo Hariyadi, S.P, ST, MT selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

8. Bapak Bambang Wasito selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training.*
9. Seluruh Pegawai di unit bangunan dan landasan di Bandar Udara Sugimanuru Muna yang telah memberikan pengetahuan serta pembelajaran tentang bangunan dan landasan serta pembelajaran tentang kehidupan di dunia kerja selama *On the Job Training.*
10. Mas Firza Aulia yang telah membantu selama disini.
11. Seluruh staff, karyawan, dan senior di Bandar Udara Sugimanuru Muna.
12. Teman-teman TBL VI yang ikut menyumbangkan pikiran dan saran, serta adik-adik angkatan dan senior yang selalu memberikan dukungan.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama menyusun Tugas Laporan *On the Job Training.*

Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu telah membantu berbagai macam kesulitan pada saat penulisan laporan On the Job Training, masih terdapat banyak kesalahan dan kekurangan. Akan tetapi semoga segala usaha yang telah dilakukan bermanfaat bagi pembaca, sebagai ilmu yang bermanfaat, berkah, dan barokah.

Muna, 27 Juli 2023

Penulis

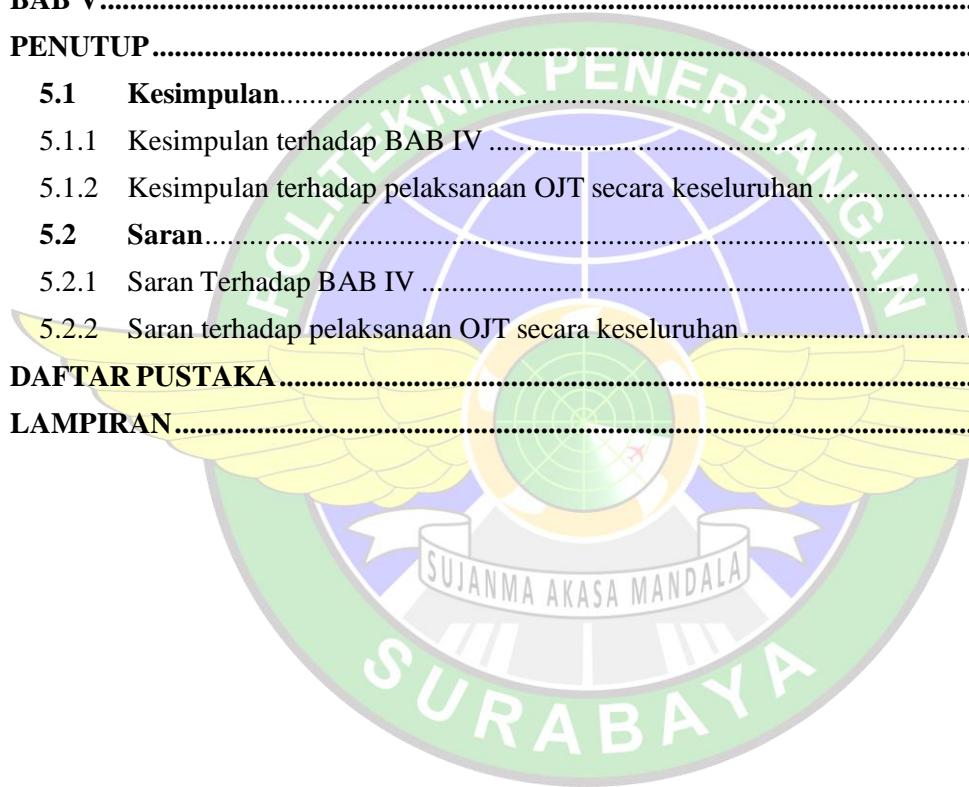
**M Virgiawan R**

NIT : 30721037

## Daftar Isi

LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
Daftar Isi .....	vi
DAFTAR TABEL .....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
1.1    Latar Belakang.....	1
1.2    Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....	2
BAB II .....	3
2.1    Sejarah Singkat.....	3
2.2    Data Umum .....	5
2.2.1    Informasi Bandar Udara.....	5
2.2.2    Fasilitas Sisi Udara .....	6
2.2.3    Fasilitas Sisi Darat .....	7
2.3    Struktur Organisasi .....	8
BAB III.....	9
Tinjauan Teori.....	9
3.1    Bandar Udara .....	9
3.2    Fasilitas Keamanan.....	9
3.2.1    Fasilitas Sisi Udara ( <i>Air Side</i> ) .....	9
3.2.2    Fasilitas Sisi Darat ( <i>Land Side</i> ) .....	10
3.3    Daerah Keamanan Terbatas ( <i>Security Restricted Area</i> ) .....	11
3.4    Jenis-Jenis Pagar.....	12
3.4.1    Pagar Wiremesh.....	12
3.4.2    Pagar BRC .....	13
3.4.3    Pagar Harmonika .....	14
3.5    Bata Beton ( <b>Paving Block</b> ) .....	14
3.5.1    Klasifikasi .....	15
3.5.2    Sifat Fisika .....	15
BAB IV .....	16
PELAKSANAAN OJT .....	16
4.1    Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> .....	16
4.1.1    Fasilitas Sisi Udara .....	16
1.    Apron.....	16
2.    Taxiway .....	17

3.	Runway.....	17
4.1.2	Fasilitas Sisi Darat .....	18
1.	Terminal .....	18
2.	Gedung Operasional .....	19
<b>4.2</b>	<b>Jadwal Pelaksanaan On the Job Training .....</b>	<b>21</b>
<b>4.3</b>	<b>Permasalahan.....</b>	<b>22</b>
4.3.1	Pemasangan <i>Paving Block</i> Pada Area Parkir Kantor Bangland.....	22
4.3.2	Kurangnya Pemeliharaan Pagar BRC Sisi Udara .....	22
<b>4.4</b>	<b>Penyelesaian Masalah.....</b>	<b>24</b>
4.4.1	Pemasangan Paving Block Pada Area Parkir Bangland .....	24
4.4.2	Pemeliharaan Pagar BRC Sisi Udara .....	26
<b>BAB V.....</b>		<b>28</b>
<b>PENUTUP .....</b>		<b>28</b>
<b>5.1</b>	<b>Kesimpulan.....</b>	<b>28</b>
5.1.1	Kesimpulan terhadap BAB IV .....	28
5.1.2	Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan .....	28
<b>5.2</b>	<b>Saran.....</b>	<b>29</b>
5.2.1	Saran Terhadap BAB IV .....	29
5.2.2	Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan .....	29
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>31</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>		<b>32</b>



## **DAFTAR TABEL**

<b>Tabel 2.1 Data Umum Bandar Udara Sugimanuru.....</b>	<b>5</b>
<b>Tabel 2.2 Tabel <i>Runway Designation</i> .....</b>	<b>6</b>
<b>Tabel 2.3 Tabel Fasilitas Sisi Darat.....</b>	<b>7</b>
<b>Tabel 3.1 Sifat-sifat Fisika Paving Block .....</b>	<b>15</b>
<b>Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan OJT .....</b>	<b>21</b>



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Letak Bandar udara Sugimanuru .....	3
<b>Gambar 2.2</b> Bandar Udara Sugimanuru .....	4
<b>Gambar 2.3</b> Struktur Organisasi Bandar Udara Sugimanuru .....	8
<b>Gambar 3.1</b> Ilustrasi Pagar Wiremesh.....	13
<b>Gambar 3. 2</b> Pagar BRC .....	13
<b>Gambar 3.3</b> Pagar Harmonika .....	14
Gambar 4.1 Apron Bandar Udara Sugimanuru.....	17
Gambar 4.2 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Sugimanuru .....	17
Gambar 4.3 <i>Runway</i> Bandar Udara Sugimanuru.....	18
Gambar 4.4 Terminal Penumpang Lama .....	19
Gambar 4.5 Terminal Penumpang Baru .....	19
Gambar 4.6 Gedung <i>Power House</i> Bandar Udara Sugimanuru.....	20
Gambar 4. 7 Gedung Fire Station Bandar Udara Sugimanuru .....	20
Gambar 4.8 Gedung AAB Bandar Udara Sugimanuru.....	21
Gambar 4.9 Pohon Tinggi di Sekitar Pagar .....	23
Gambar 4.10 Pagar yang Ditumbuhi Tanaman.....	24
Gambar 4.11 Perataan Tanah Area Parkir .....	24
Gambar 4.12 Penghamparan Pasir dan Pemasangan <i>Paving Block</i> .....	25
Gambar 4.13 Area Parkir Bangland.....	26
Gambar 4.14 Pemeliharaan Pagar BRC Sisi Udara .....	27

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Di era modern seperti sekarang ini, penerbangan di Indonesia sangat dibutuhkan. Sebagai negara berkembang dan terdiri dari banyak pulau yang ada, terdapat banyak keindahan alam di dalamnya. Dengan banyaknya antusiasme masyarakat terhadap keindahan alam dan kemajuan transportasi udara di Indonesia, maka kecukupan akan adanya transportasi udara sangat dibutuhkan. Transportasi udara berfungsi sebagai sarana penghubung antar daerah maupun antar negara yang paling efisien, sehingga perlu untuk selalu dilakukan penyempurnaan dan perbaikan di segala bidang yang bertujuan untuk meningkatkan pelayanan.

Untuk mewujudkan hal tersebut, maka salah satu faktor yang perlu diperhatikan adalah sarana dan prasarana yang memadai. Untuk dapat menunjang tersedianya sarana dan prasarana yang memadai, maka dibutuhkan pula Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompeten sesuai bidangnya. Sehingga profesi yang berperan penting di sini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan atau yang sering kali disebut sebagai Teknisi Bangland. Salah satu sumber dari SDM yang unggul yaitu dari taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.

Bandar Udara Sugimanuru Muna merupakan salah satu bandara yang digunakan sebagai tempat *On the Job Training* (OJT) taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bandar Udara Sugimanuru Muna merupakan salah satu akses transportasi udara di Provinsi Sulawesi Tenggara. Dengan semakin meningkatnya pengguna pesawat, maka harus ditunjang dengan fasilitas yang baik seperti hal nya melakukan analisa serta perbaikan pada kerusakan fasilitas dan memperbaikinya guna menunjang kelancaran dan keselamatan pada penerbangan.

Pada saat ini Bandar Udara Sugimanuru Muna sedang melakukan perbaikan salah satunya berupa pemeliharaan pada pagar sisi udara, guna memberikan kenyamanan dan keamanan terhadap lingkup Bandar Udara

## **1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)**

Adapun tujuan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).

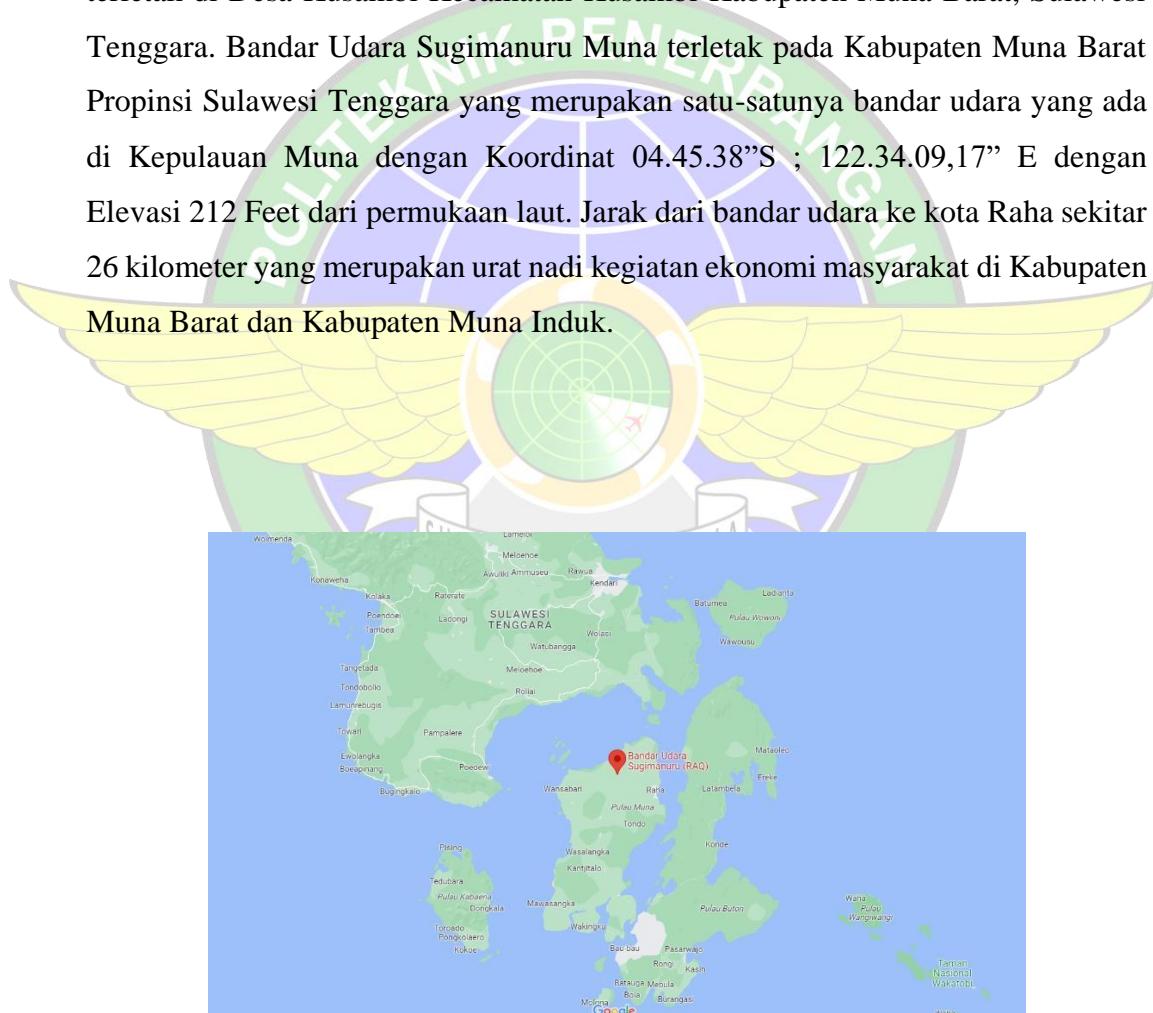
Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan dengan mengetahui secara langsung permasalahan yang terjadi dilapangan, serta taruna dapat menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya. Taruna juga dapat membina kerja sama yang baik dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini sampai kerja nanti.

## BAB II

### PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

#### 2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Sugimanuru merupakan bandar udara UPBU kelas III yang terletak di Kabupaten Muna Barat, Provinsi Sulawesi Tenggara. Bandar Udara ini terletak di Desa Kusambi Kecamatan Kusambi Kabupaten Muna Barat, Sulawesi Tenggara. Bandar Udara Sugimanuru Muna terletak pada Kabupaten Muna Barat Propinsi Sulawesi Tenggara yang merupakan satu-satunya bandar udara yang ada di Kepulauan Muna dengan Koordinat 04.45.38"S ; 122.34.09,17" E dengan Elevasi 212 Feet dari permukaan laut. Jarak dari bandar udara ke kota Raha sekitar 26 kilometer yang merupakan urat nadi kegiatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Muna Barat dan Kabupaten Muna Induk.



Gambar 2.1 Letak Bandar udara Sugimanuru

Saat ini Bandar Udara Sugimanuru Muna dengan panjang 1.600 m' dengan lebar 30 m yang dapat melayani pesawat sejenis ATR 72 serta telah dipasang peralatan Navigasi berupa NDB dan alat bantu pendaratan berupa PAPI. Bandara ini didarati pesawat ATR 72 dengan penumpang rata-rata 90 % dalam 3 kali penerbangan dalam seminggu.

Bandar Udara Sugimanuru Muna merupakan bandar udara peninggalan jepang pada tahun 1982 diadakan perbaikan *runway* dan mulai beroperasi pada tahun 1984 sampai dengan 1985 dengan pesawat cassa oleh maskapai merpati dengan jadwal 2 kali seminggu dengan rute penerbangan makassar – bau-bau – raha dan tahun 1987 kembali beroperasi sampai dengan tahun 2005 dan setelah itu nonaktif.

Pada tahun 2007 dimulai proses pembangunan tahap awal *runway* baru dan tidak memakai *runway* lama. Pada tahun 2008 sampai dengan 2010 pembangunan fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat dilaksanakan dan siap dioperasikan.

Pada tahun 2014 sampai 2015 saat ini Bandar Udara Sugimanuru Muna melayani penerbangan pesawat perintis subsidi APBN Pusat dengan rute penerbangan Makassar – Raha -Makassar dan pada tahun 2017 sampai saat ini melayani penerbangan domestik rute Makassar – Raha-Makassar dengan pesawat jenis ATR-72 dengan maskapai Wings Air.



Gambar 2.2 Bandar Udara Sugimanuru

## 2.2 Data Umum

### 2.2.1 Informasi Bandar Udara

1	Nama Bandar Udara	<b>SUGIMANURU</b>
2	Kota Lokasi Bandar	Muna barat
3	Propinsi	Sulawesi Tenggara
4	Lokasi Bandar Udara	Kusambi
5	Koordinat ARP dan Lokasi pada AD	04°47' 59,05" S 122° 36' 2,37" E
6	Jam Operasi	07.00 s/d 16.00 wita
7	Kelas Bandar Udara	III
8	Pelayanan LLU	AFIS
9	Arah dan Jarak dari kota	± 23 KM dari Pusat Kota
10	Elevasi dari setiap theresold	Thr 08 36,566 m      Thr 26 34,195 m
11	Elevasi / ReferensiTemperatur	212 ft / 27°C
12	Kemampuan Operasi	16 F/C/Y/T
13	Nama Operator Bandar Udara	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
14	Alamat	Jl. Komp Bandara Sugimanuru Muna Desa Kusambi Kec. Kusambi Kab. Muna Barat
15	Telephone	081356369713
16	Faximile	-
17	E-Mail	<a href="mailto:bandara_sugimanuru@yahoo.com">bandara_sugimanuru@yahoo.com</a>
18	CODE ICAO	WAWR
19	CODE IATA	RAQ
20	JenisTrafic yang diijinkan	VFR
21	Jenis Landasan Pacu	Non instrument
22	Luas lahan / tanah	1.250.00 OM2 bersertifikat tahun 1993 No.21.04.02.01.2.00001

**Tabel 2.1** Data Umum Bandar Udara Sugimanuru

## 2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

### A. Runway

- a. Ukuran ( Panjang x Lebar ) : 1.600 M x 30 M
- b. Konstruksi : Asphalt Concrete
- c. Arah / Designation : 08 - 26
- d. Kemampuan
  - Runway 0 s/d 1600 : 16 F/C/Y/T

RWY Designation	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	1.500 M	1.560 M	1.500 M	1.600 M
26	1.600 M	1.660 M	1.600 M	1.500 M

Tabel 2.2 Tabel Runway Designation

### e. Koodinat Thresold

- Thr 08 : 04 05 52,384 S. 122 33 32,178 E<sup>0</sup>
- Thr 26 : 04 45 44,611 S. 122 34 17,031 E

### B. Taxiway

- a. Ukuran ( Panjang x Lebar ) : 110 M x 23 M
- b. Konstruksi : Asphalt Concrete
- c. Kemampuan : 16 F/C/Y/T

### C. Apron

- a. Ukuran ( Panjang x Lebar ) : 60 M x 80 M
- b. Konstruksi : Asphalt Concrete
- c. Kemampuan : 16 F/C/Y/T

### D. Stopway

- a. Ukuran ( Panjang x Lebar ) : 60 M x 30 M
- b. Konstruksi : Asphalt Concrete
- c. Kemampuan : 16 F/C/Y/T

### E. Shoulder

- a. Ukuran ( Panjang x Lebar ) : 1.600 M x 60 M x 2
- b. Konstruksi : Rumput

### F. RESA

- a. Ukuran ( Panjang x Lebar ) : 90 M x 60 M
- b. Konstruksi : Rumput

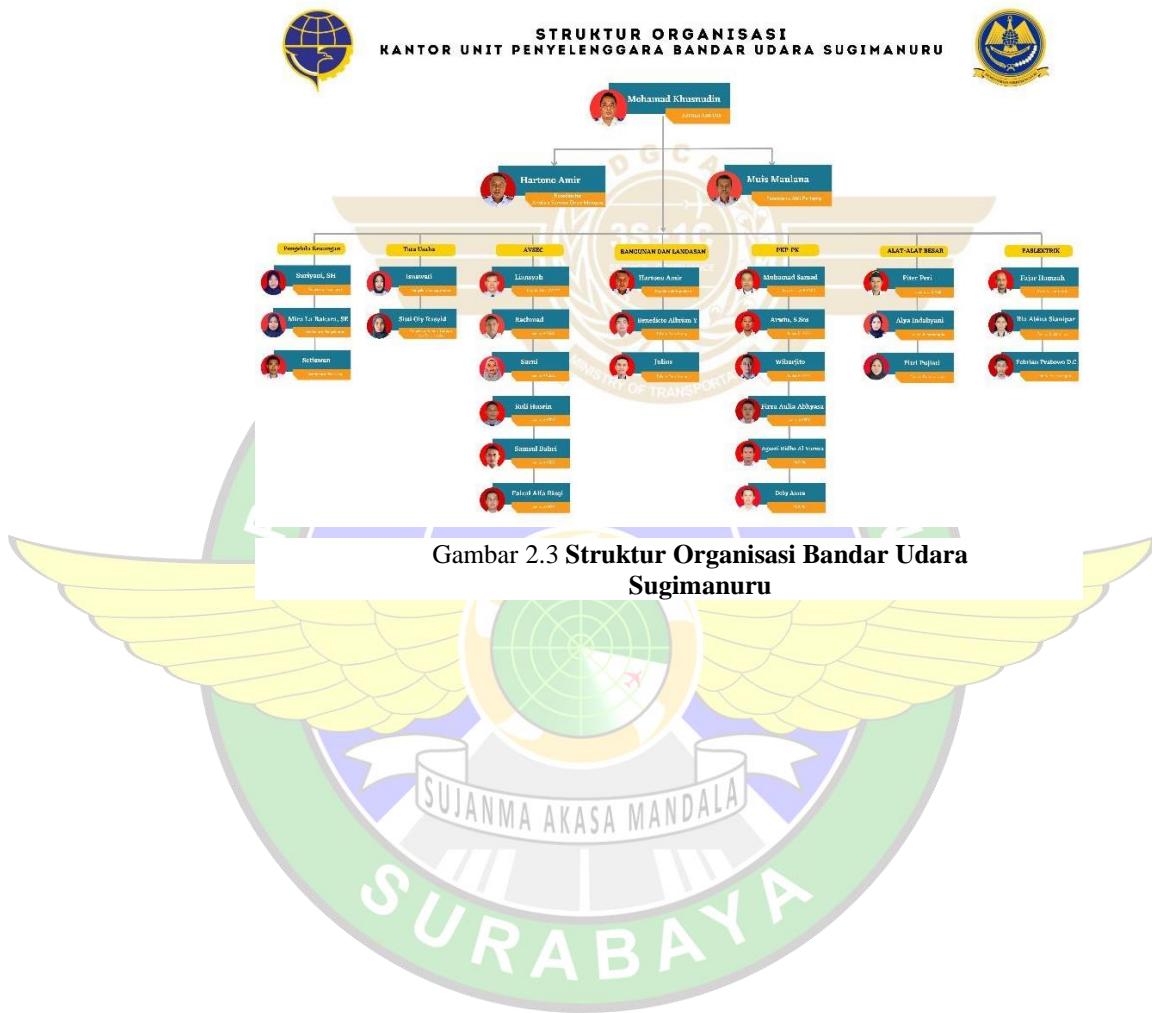
### 2.2.3 Fasilitas Sisi Darat

1.	Bangunan Terminal	
a.	Terminal penumpang	
	Luas	: 456 M <sup>2</sup>
	Kapasitas	:
b.	Terminal Baru	: 1.600 M <sup>2</sup>
2.	Bangunan Operasional	
a.	Gedung Kantor Lama	: 168 M <sup>2</sup>
b.	Gedung Administrasi baru	: 500 M <sup>2</sup>
c.	Gedung Operasi	: 100 M <sup>2</sup>
d.	Gedung PKP-PK	: 184 M <sup>2</sup>
e.	Gedung DVOR/DME	: -
f.	Gedung Tower	: -
g.	Power House	: 180 M <sup>2</sup>
h.	Gedung CCR	: -
i.	Pos Keamanan	: 36 M <sup>2</sup>
j.	Gedung NDB	: 16 M <sup>2</sup>
k.	Gedung Kantor Ops	: 77 M <sup>2</sup>
l.	Gedung Workshop	: 50 M <sup>2</sup>
m.	Mushollah	: 64 M <sup>2</sup>
3.	Rumah Dinas	
a.	Rumah Dinas type 70	: 1 Unit
b.	Rumah Dinas Type 50	: 1 Unit
c.	Rumah Dinas Type 36	: 12 Unit
4.	Pagar BRC	
a.	Sisi udara	: 5800 M'
d.	Sisi darat	: 1350 M'
5.	Jalan	
a.	Jalan Acess Road PKP-PK	: 250 M'
b.	Jalan Masuk Terminal	: 1025 M'
b.	Jalan Masuk Perumahan	: 750 M'
	Jalan Akses ke ged ops	: 200 M'

**Tabel 2.3** Tabel Fasilitas Sisi Darat

## 2.3 Struktur Organisasi

Berikut adalah struktur organisasi di Bandar Udara Sugimanuru,Muna.



## **BAB III**

### **Tinjauan Teori**

#### **3.1 Bandar Udara**

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (PM127/2015). Mengacu pada Undang-undang No 15 tahun 1992 tentang Penerbangan dan PP No. 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan. Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda.

#### **3.2 Fasilitas Keamanan**

Yang dimaksud dengan fasilitas keamanan bandar udara adalah fasilitas yang terdiri dari daerah keamanan terbatas yang harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan (*sign board*) keamanan penerbangan yang dapat berupa pagar parameter. Daerah-daerah tertentu luar bandar udara yang digunakan untuk fasilitas navigasi penerbangan, pembangkit tenaga listrik serta obyek vital lainnya dalam menunjang keselamatan penerbangan ditetapkan sebagai Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*).

##### **3.2.1 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)**

- a) *Runway* (Landas Pacu), adalah area yang digunakan pesawat terbang untuk lepas landas ataupun pendaratan.

- b) *Taxiway*, adalah area yang menghubungkan antara landas pacu dengan apron, berfungsi sebagai jalur pesawat berpindah dari landas pacu ke apron atau sebaliknya.
- c) *Apron*, adalah area untuk parkir, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, serta memuat dan menurunkan penumpang maupun barang. Area ini berdampingan dengan bangunan terminal untuk memudahkan kegiatan tersebut agar efisien

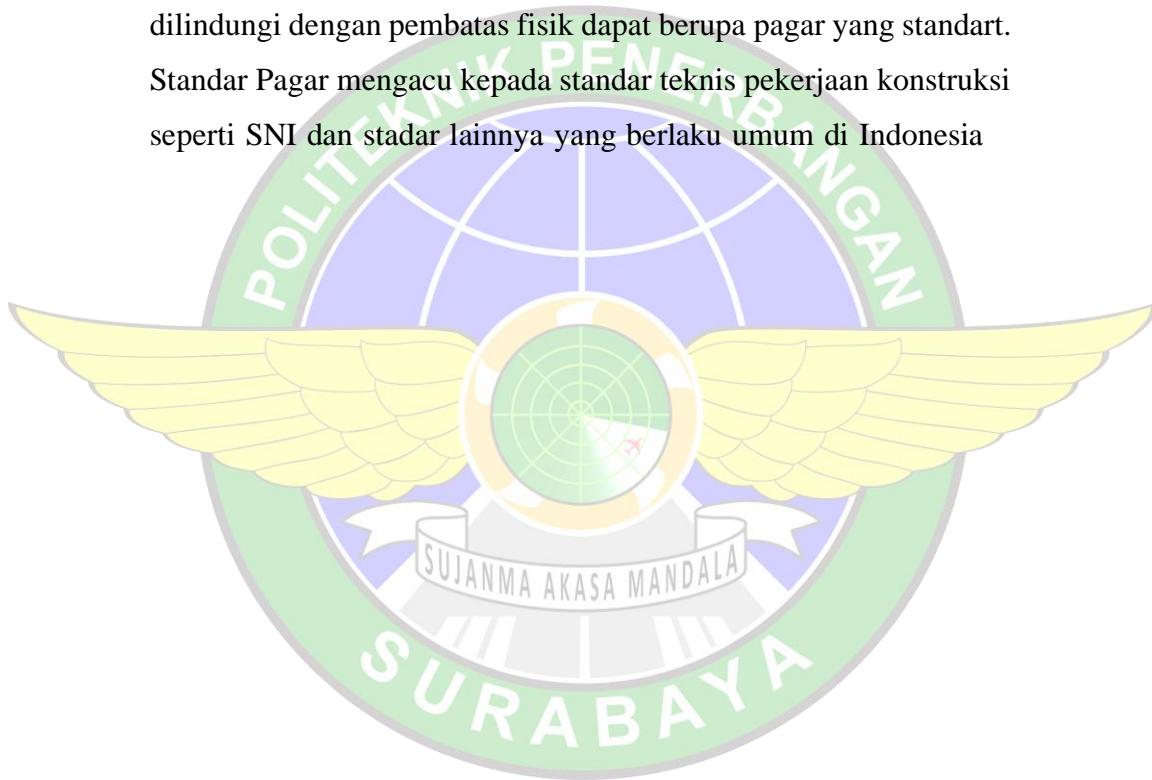
### 3.2.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

- a) Terminal bandar udara adalah tempat untuk penumpang melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan.
- b) *Crub*, adalah area yang digunakan penumpang naik-turun dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara.
- c) Tempat parkir kendaraan, merupakan area yang digunakan penumpang atau pengguna jasa bandar udara untuk memarkirkan kendaraannya.

### **3.3 Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*)**

Daerah Keamanan Terbatas adalah daerah - daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan.

Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) harus dilindungi dengan pembatas fisik dapat berupa pagar yang standart. Standar Pagar mengacu kepada standar teknis pekerjaan konstruksi seperti SNI dan standar lainnya yang berlaku umum di Indonesia



Apabila ada kebutuhan teknis khusus (*extraordinary requirement*) terkait pekerjaan teknis di lapangan, maka pihak terkait perlu melakukan kajian dan *justifikasi* teknis sesuai kebutuhan di lokasi dengan memperhatikan faktor teknis dan ekonomis, sesuai dengan kondisi setempat, tingkat keperluan, kemampuan pelaksanaan dan syarat teknis lainnya dengan tetap berpedoman pada standar pagar yang mengacu pada Keputusan Presiden Nomor 601 Tahun 2015.

Daerah keamanan (*Security Restricted Area*) digunakan untuk kegiatan :

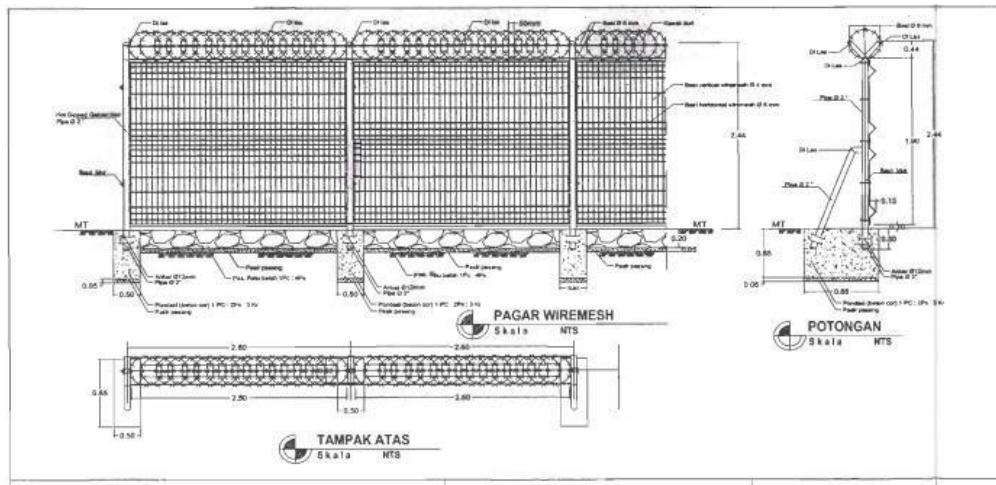
- a) Pergerakan pesawat udara
- b) Pergerakan personel penerbangan, dan peralatan kerja untuk kepentingan penerbangan
- c) Pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara
- d) Pergerakan kargo dan pos yang akan dimuat kedalam pesawat udara
- e) Instalasi/obyek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara.

### 3.4 Jenis-Jenis Pagar

Terdapat beberapa jenis pagar yang standart digunakan untuk pembatasan fisik atau pengamanan area bandar udara, di antaranya :

#### 3.4.1 Pagar Wiremesh

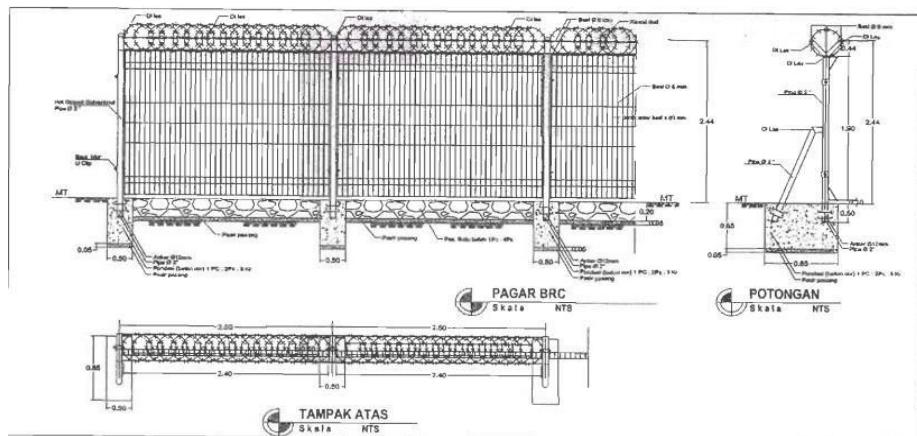
Pagar *wiremesh* merupakan lembaran besi kawat yang di anyam kotak– kotak. Pagar terbuat dari tiang besi dan *WIREMESH* yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar. Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang. Berikut gambar pagar *wiremeh* dapat dilihat pada gambar 3.1



**Gambar 3.1 Ilustrasi Pagar Wiremesh**  
**Sumber : KP 601 Tahun 2015**

### 3.4.2 Pagar BRC

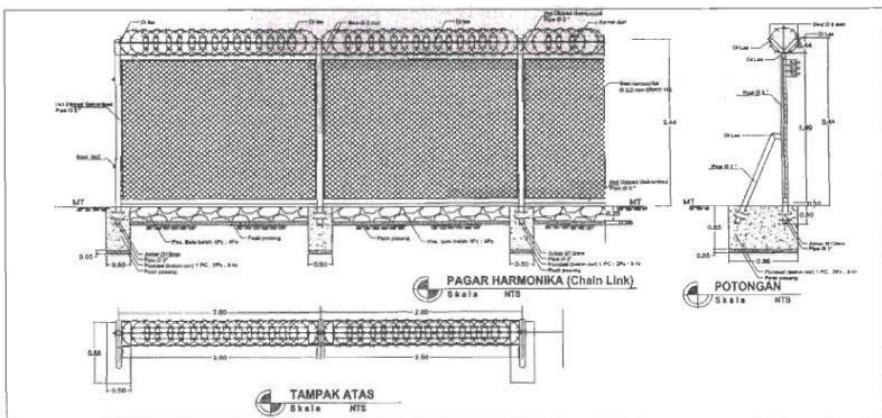
Pagar BRC adalah singkatan dari *British Reinforced Concrete*, lalu dikenal di Indonesia dengan sebutan Pagar BRC. Dilapisi galbani dengan cara *hot dip* dengan diameter 5mm sampai 8mm (tergantung dari ketinggian pagar, semakin tinggi semakin besar diameternya). Tiang besi pagar harus di *Hot Dipped Galvanized*. Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut, sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan *u-clip*. Contoh pagar BRC dapat dilihat pada gambar 3.2



**Gambar 3. 2 Pagar BRC**  
**Sumber : KP 601 tahun 2015**

### 3.4.3 Pagar Harmonika

Pagar Harmonika adalah jenis pagar dengan material kawat harmonika yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* sedangkan untuk tiang pagar di *hot dipped galvanized*. Diatas kawat harmonika dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Pagar harmonika dapat dilihat pada gambar 3.3



Gambar 3.3 Pagar Harmonika  
Sumber : KP 601 tahun 2015

### 3.5 Bata Beton (Paving Block)

Bata beton (*Paving Block*) adalah suatu komposisi bahan bangunan yang dibuat dari campuran semen portland atau bahan perekat hidrolis sejenisnya, air dan agregat dengan atau tanpa bahan tambahan lainnya yang tidak mengurangi mutu beton itu. Bata beton dapat berwarna aslinya atau diberi zat warna pada komposisinya dan digunakan untuk halaman baik di dalam maupun diluar bangunan. Bata beton harus mempunyai permukaan yang rata, tidak terdapat retak-retak dan cacat, bagian sudut dan rusuknya tidak mudah dirapikan dengan kekuatan jari tangan. Bata beton harus mempunyai ukuran tebal nominal 60 mm dengan toleransi  $\pm 8\%$ .

### **3.5.1 Klasifikasi**

- a) Bata beton mutu A : digunakan untuk jalan .
- b) Bata beton mutu B : digunakan peralatan parkir.
- c) Bata beton mutu C : digunakan untuk pejalan kaki.
- d) Bata beton mutu D : digunakan untuk taman dan penggunaan lain.

### **3.5.2 Sifat Fisika**

Bata beton harus mempunyai sifat-sifat fisika seperti pada tabel

3.1.

Mutu	Kuat tekan (Mpa)		Ketahanan aus (mm/menit)		Penyerapan air rata-rata maks.
	Rata-rata	Min.	Rata-rata	Maks.	
A	40	35	0,090	0,103	3
B	20	17	0,130	0,149	6
C	15	12,5	0,160	0,184	8
D	10	8,5	0,219	0,251	10

Tabel 3.1 Sifat-sifat Fisika Paving Block

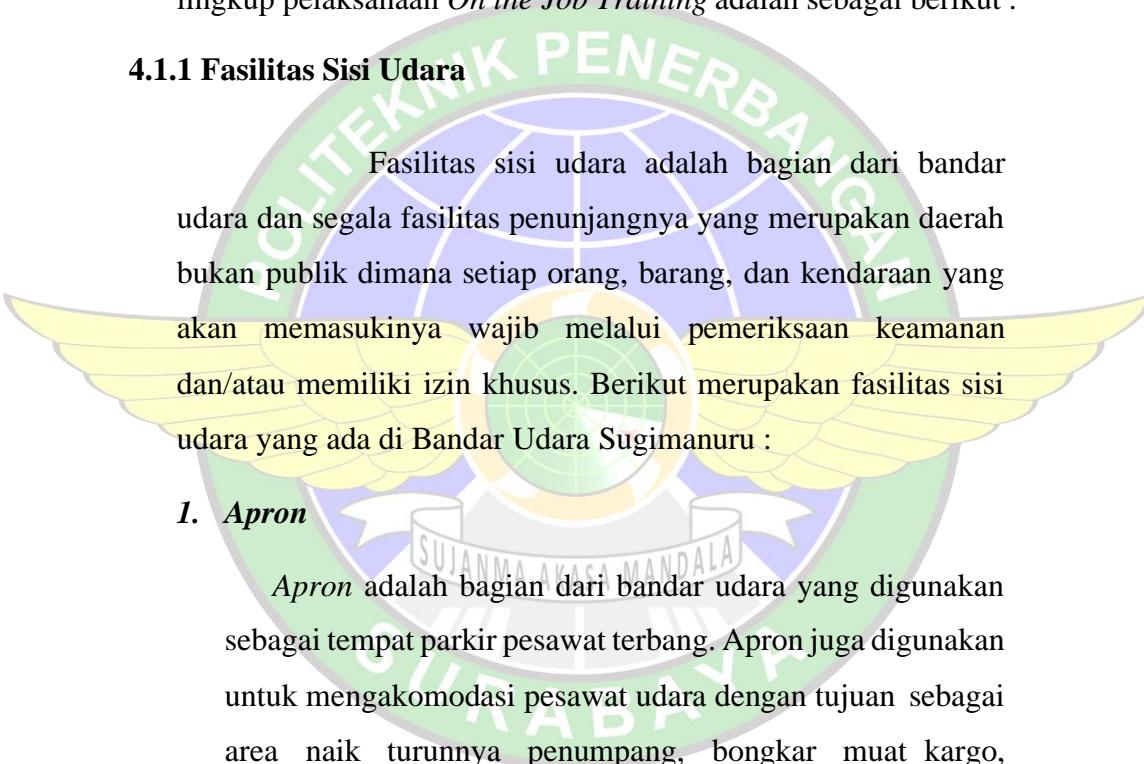
## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN OJT**

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)**

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh taruna Politeknik Penerbangan Surabaya program studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan ini dilaksanakan di Bandar Udara Sugimanuru, Muna. *On the Job Training* dilaksanakan selama 5 bulan, mulai 03 April sampai 31 Agustus 2023. Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut :

##### **4.1.1 Fasilitas Sisi Udara**



Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Bandar Udara Sugimanuru :

###### **1. Apron**

*Apron* adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Apron juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan sebagai area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawatudara yang mempunyai dimensi sebesar 60 x 80 M.



**Gambar 4.1** Apron Bandar Udara Sugimanuru

## 2. *Taxiway*

*Taxiway* adalah jalan penghubung antara landasan pacu dengan apron, maupun terminal. Terdapat 1 *taxisway* pada Bandar Udara Sugimanuru. Dengan dimensi sebesar 110 x 23 m.



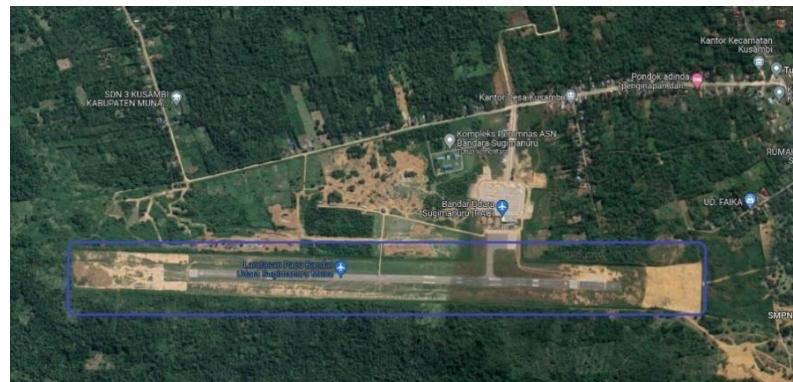
**Gambar 4.2** Taxiway Bandar Udara Sugimanuru

Bandar Udara Sugimanuru memiliki *taxisway* yang menggunakan perkerasan *Asphalt Concrete* dan seluruhnya terhubung langsung dengan *apron* serta memiliki PCN 16 F/C/Y/T.

## 3. *Runway*

*Runway* adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *takeoff landing* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation*

*Organization). Dengan Permukaan Fleksibel dan strength PCN 16 F/C/Y/T serta dimensi 1.600 x 30 m.*



**Gambar 4.3 Runway Bandar Udara Sugimanuru**

#### **4.1.2 Fasilitas Sisi Darat**

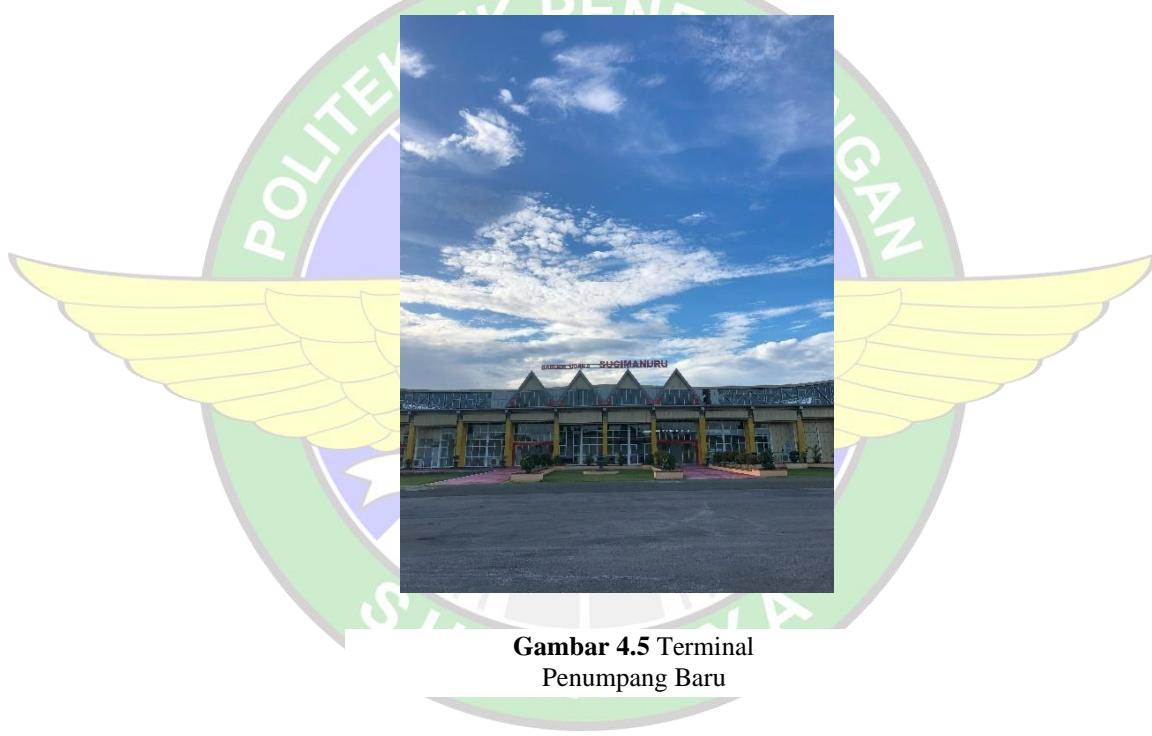
Fasilitas sisi darat merupakan fasilitas penunjang di bandar udara yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada di sisi darat bandar udara yang dengan sengaja dirancang dan dikelola untuk penunjang pergerakan kendaraan darat, penumpang, maupun angkutan lainnya di kawasan bandar udara.

##### **1. Terminal**

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara yang berfungsi sebagai sarana perpindahan penumpang transportasi darat ke transportasi udara dan sebaliknya yang melalui ruang pemeriksaan. Pihak bandar udara menyediakan area terminal baru penumpang dengan luas  $\pm 1600 \text{ m}^2$ . Selain terminal baru terdapat juga terminal lama dengan luas  $\pm 456 \text{ m}^2$  di Bandar Udara Sugimanuru.



**Gambar 4.4** Terminal Penumpang Lama



**Gambar 4.5** Terminal Penumpang Baru

## 2. Gedung Operasional

Gedung operasional merupakan gedung penunjang kegiatan operasional bandar udara. Yang termasuk dalam gedung operasional di antaranya yaitu:

## 1. Gedung Power House (PH)

Gedung *power house* atau gedung PH adalah gedung yang mendistribusikan ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara berkaitan dengan kelistrikan yang diperlukan oleh bandar udara Sugimanuru.



**Gambar 4.6** Gedung *Power House*  
Bandar Udara Sugimanuru

## 2. Fire Station

*Fire Station* adalah bangunan gedung yang terletak di posisi yang strategis yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



**Gambar 4.7** Gedung Fire Station Bandar Udara Sugimanuru

### 3. Gedung Alat-Alat Berat (A2B)

Gedung A2B atau alat – alat berat adalah gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan dan *maintenance* alat – alat dan kendaraan penunjang kegiatan operasional bandar udara.



**Gambar 4.8** Gedung AAB  
Bandar Udara Sugimanuru

### 4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan III Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 03 April 2023 – 31 Agustus 2023. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini.

No.	Hari / Tanggal	Kegiatan
1.	03 April 2023	Taruna tiba di lokasi <i>on the job training</i>
2.	03 April 2023 – 31 Agustus 2023	Taruna melaksanakan dinas harian sesuai jadwal yang di sepakati.
3.	21 Agustus 2023	Taruna melaksanakan sidang <i>on the job training</i> .

**Tabel 4.1** Jadwal Kegiatan OJT

## **4.3 Permasalahan**

### **4.3.1 Pemasangan *Paving Block* Pada Area Samping Parkir Kantor Bangland**

Bandar Udara Sugimanuru Muna yang sejak tahun 1984 sudah beroperasi, terus mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Area parkir merupakan tempat penting untuk menampung kendaraan pegawai di kantor bangland Bandar Udara Sugimanuru.

Maka dari itu, lahan kosong yang ada di samping kantor bangland digunakan sebagai area parkir. Namun, kondisi tanah pada area parkir tersebut tidak stabil dan mudah tergenang air pada saat hujan yang dapat menyebabkan sepeda motor kotor dan ban sepeda motor terjebak di tanah tersebut.

### **4.3.2 Kurangnya Pemeliharaan Pagar BRC Sisi Udara**

Pagar merupakan suatu alat untuk melindungi daerah keamanan terbatas area bandar udara. Saat ini pagar area sisi udara Bandar Udara Sugimanuru ini terlihat kurang terawat. Ini terlihat dari beberapa pagar yang belum memenuhi standart yang sudah ditetapkan, yaitu sebagaimana tercantum dalam KP 601 Tahun 2015 yaitu “jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar ada 3 M. Dalam radius 3 M ke luar maupun ke dalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi.” Sesuai dengan aturan yang sudah tercantum di KP 601 Tahun 2015. Bisa diliat pada gambar di bawah.



Gambar 4.9 Pohon Tinggi di Sekitar Pagar

Berdasarkan foto di atas, terlihat bahwa di Bandar Udara Sugimanuru ini kurang melakukan pemeliharaan pagar dengan baik. Selain terdapat pohon tinggi di sekitar pagar, terlihat juga bahwa kondisi pagar kurang terawat, sehingga ditumbuhi tanaman menjalar. Tanaman ini dapat merusak pagar apabila tidak segera dilakukan perawatan rutin secara berkala. Seperti yang terlihat pada gambar di bawah ini :





Gambar 4.10 Pagar yang Ditumbuhi Tanaman

#### 4.4 Penyelesaian Masalah

##### 4.4.1 Pemasangan Paving Block Pada Area Samping Parkir Bangland

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan bahwa kondisi tanah pada lahan parkir baru kantor bangland yang tidak stabil dan mudah tegang air, maka dipasanglah *paving block* dengan luas lahan  $8 \text{ m} \times 6 \text{ m}$  untuk memenuhi kebutuhan pegawai yang nyaman dan memadai.

1. Perataan tanah area parkir.



Gambar 4.11 Perataan Tanah  
Area Parkir

2. Penghamparan pasir dan pemasangan *paving block*.



**Gambar 4.12** Penghamparan Pasir dan Pemasangan *Paving Block*

3. Hasil pekerjaan pemasangan *paving block* pada area parkir kantor bangland.





Gambar 4.13 Area Parkir Bangland

#### 4.4.2 Pemeliharaan Pagar BRC Sisi Udara

Dengan melihat kondisi pagar BRC sisi udara yang sudah ditumbuhi banyak tanaman menjalar yang membuat pagar tersebut mengalami kerusakan akibat kurangnya pemeliharaan rutin, maka harus dilakukan pemeliharaan secara rutin. Kegiatan pemeliharaan yang harus dilakukan adalah :

1. Membersihkan tanaman menjalar.
2. Dilakukannya obat racun pada tanaman di sekitar pagar dengan harapan dapat menghambat tumbuhnya tanaman di sekitar pagar.
3. Dilakukan pemeliharaan secara rutin.

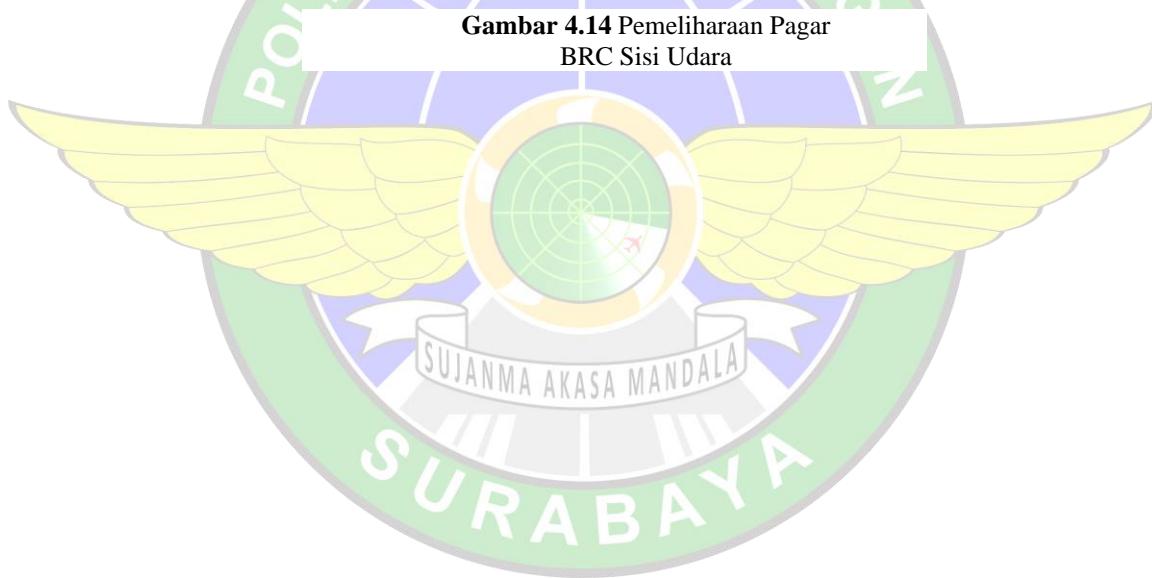
Selain tanaman yang menjalar di pagar dalam KP 601 Tahun 2015 disebutkan juga bahwa “ Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 M. Dalam radius 3 M keluar atau pun kedalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi.” Melihat kondisi pagar dalam radius jarak 3 M masih banyak terdapat pohon – pohon tinggi yang berada di luar pagar. Dengan kondisi seperti ini, maka perlu dilakukannya penebangan pohon atau pembatasan pohon yang mana ini merupakan milik warga. Penyebaran atau pembatasan pohon ini dilakukan dengan

cara membeli pohon tersebut dari warga dan selanjutnya ditebang. Maka pagar akan memenuhi standar jarak pandang yaitu dalam radius 3 M di sekitar pagar.



**Gambar 4.11** Pembersihan Pagar BRC

**Gambar 4.14** Pemeliharaan Pagar  
BRC Sisi Udara



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV**

Berdasarkan dari hasil pembahasan maka ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Adanya resiko ban sepeda motor yang terjebak ke dalam tanah yang tidak stabil dan mudah tergenang air pada area kantor bangland dan adanya resiko sepeda motor cepat kotor saat terjebak ke dalam tanah. Maka dari itu di pasanglah *paving block* pada area parkir kantor bangland.
2. Banyak tanaman yang menjalar di pagar karena kurangnya perawatan dan pemeliharaan terhadap pagar di Bandar Udara Sugimanuru dan Masih banyak pohon tinggi yang menghalangi pandangan dan belum sesuai dengan standara yang ada di KP 601 Tahun 2015.

##### **5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan**

Bandar Udara Sugimanuru adalah bandar udara kelas III yang terletak di Kabupaten Muna Barat, Sulawesi Tenggara. Bandar Udara ini di kelolah oleh UPBU Direktorat Jendral Perhubungan Udara. Bandar udara ini digunakan oleh taruna Politeknik Penerbangan Surabaya untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT).

Dalam masa OJT kita dituntut untuk mampu berinteraksi dengan lingkungan baru dan individu baru, sehingga mampu untuk bekerja sama dalam mencari solusi serta memecahkan masalah yang dihadapi. Sehingga kita dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan dapat menyelesaikan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik.

Selama melaksanakan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Sugimanuru, kami mendapatkan sangat banyak pengalaman dan pelajaran hidup yang sangat bermanfaat untuk kedepannya. Dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dan melakukan pengamatan, kami dapat menyimpulkan bahwa adanya tanaman menjalar yang merambat di pagar serta terdapat juga pohon yang menghalangi pandangan yang berjarak masih 3 M dari pagar dan adanya resiko ban sepeda motor yang terjebak ke dalam tanah di area kantor bangland.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Terhadap BAB IV

Setelah mengetahui penyebab permasalahan terkait pemasangan *paving block* pada area parkir kantor bangland dan pemeliharaan pagar brc di area sisi udara bandar udara sugimanuru, maka penulis dapat memberi saran yaitu :

1. Mengecat marka parkir agar sepeda motor dapat parkir dengan rapi, melakukan pemedatan, membuat drainase pada pinggir *paving block*, serta memberi kanopi pada area parkir agar kendaraan tidak terkena hujan.
2. Menjadwal perawat secara rutin yang sudah dilakukan pihak bandara yaitu dengan padat karya sehingga dapat meminimalisir kerusakan yang semakin parah dan dilakukan penangan apabila terdapat kerusakan guna untuk meningkatkan keselamatan penerbangan.

### 5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Dalam *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Sugimanuru diharapkan taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan

sebanyak banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.

Demikian laporan *On the Job Training* ini, telah dipaparkan saran dan masukan. Agar semuanya dapat menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka diharapkan setiap solusi yang telah ditawarkan agar dapat di pertimbangkan dan diaplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam pelayanan, teknis dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu diharapkan saran – saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.



## **DAFTAR PUSTAKA**

Buku Pedoman On the Job Training (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya

Tahun 2020

SNI 03-0691-1996. 1996. Bata Beton (*Paving Block*)

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019

Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan

Penerbangan Sipil-bagian 139 (*Manual of Standard Cask – Part 139*)

Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*)

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP 601 / 2015 tentang

Standar Pagar Untuk Daerah Kemanan Terbatas (*Security Restricted Area*)

Bandar Udara

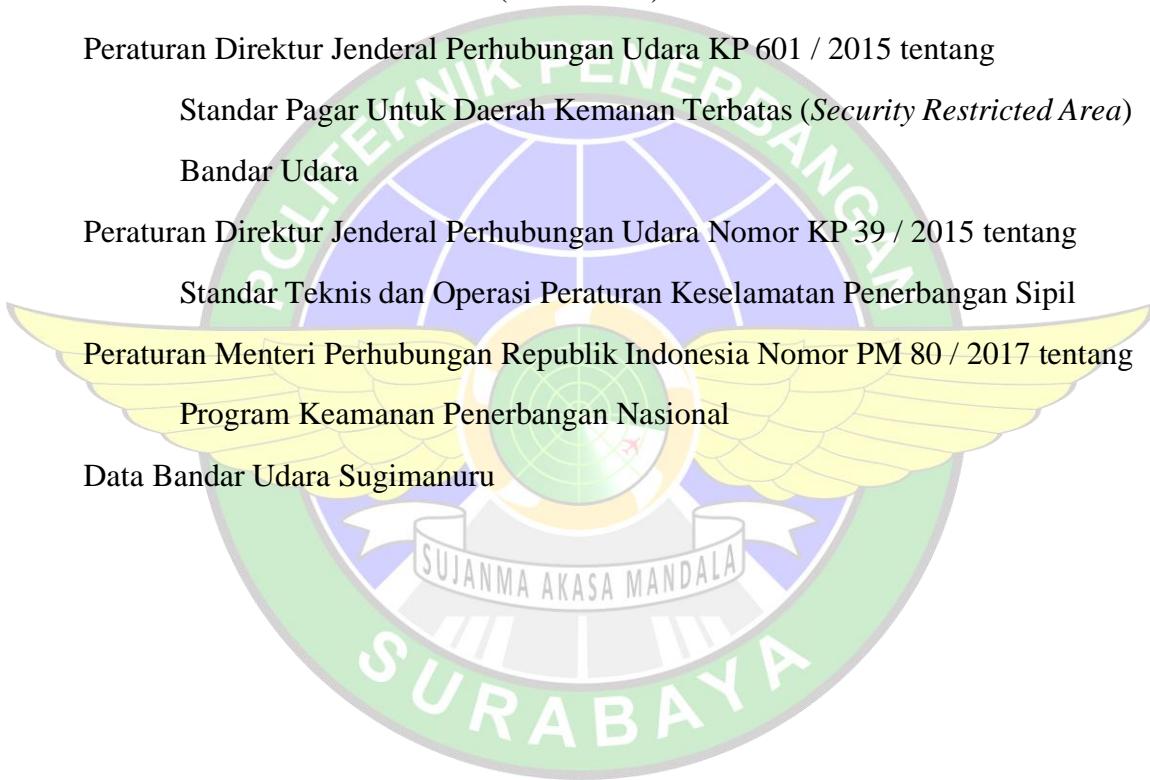
Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 / 2015 tentang

Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 / 2017 tentang

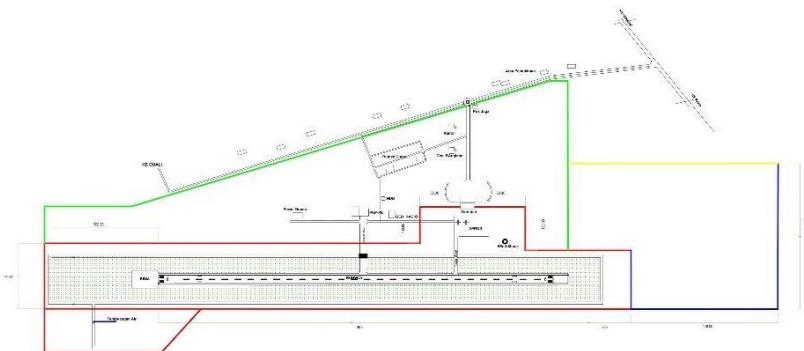
Program Keamanan Penerbangan Nasional

Data Bandar Udara Sugimanuru



## LAMPIRAN

### LAYOUT BANDAR UDARA SUGIMANURU



SITE PLAN BANDARA SUGIMANURU MUNA

### MELAKUKAN TEST HAMMER PADA TIANG BETON KANOPI



## PERBAIKAN PAGAR BRC



## TES SUHU PADA ASPAL



## PERBAIKAN MOWER



INSPEKSI RUNWAY



## PENGUKURAN DRAINASE SISI UDARA



## PEMOTONG RUMPUT



## PERAWATAN PAGAR



## PENGECEKAN PEKERJAAN KANOPI

