

**PEMBERIAN TANDA PADA PERMUKAAN *THRESHOLD* 11
YANG BERGELOMBANG DAN RETAK AKIBAT TANAH
DASAR YANG KURANG BAIK DAN PENGECATAN MARKA
DI AREA PARKIR DI BANDAR UDARA SOA BAJAWA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*
Tanggal 4 April 2023 – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

PANDE PUTU SETIAWAN
NIT. 30721041

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA 2023**

**PEMBERIAN TANDA PADA PERMUKAAN *THRESHOLD* 11
YANG BERGELOMBANG DAN RETAK AKIBAT TANAH
DASAR YANG KURANG BAIK DAN PENGECATAN MARKA
DI AREA PARKIR DI BANDAR UDARA SOA BAJAWA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*
Tanggal 4 April 2023 – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

PANDE PUTU SETIAWAN
NIT. 30721041

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN
PERBAIKAN PERMUKAAN *THRESHOLD* 11 YANG BERGELOMBANG
DAN RETAK AKIBAT TANAH DASAR YANG KURANG BAIK DAN
PENGECATAN MARKA DI AREA PARKIR DI
BANDAR UDARA SOA BAJAWA

Oleh :

Pande Putu Setiawan

NIT. 30721041

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

Disetujui Oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing

Rizky Satria Yudha, A.Md

NIP. 20001005 202210 1 001

Linda Winiarsi, S.Psi, M.Sc

NIP. 19781028 200502 2 001



Mengetahui,

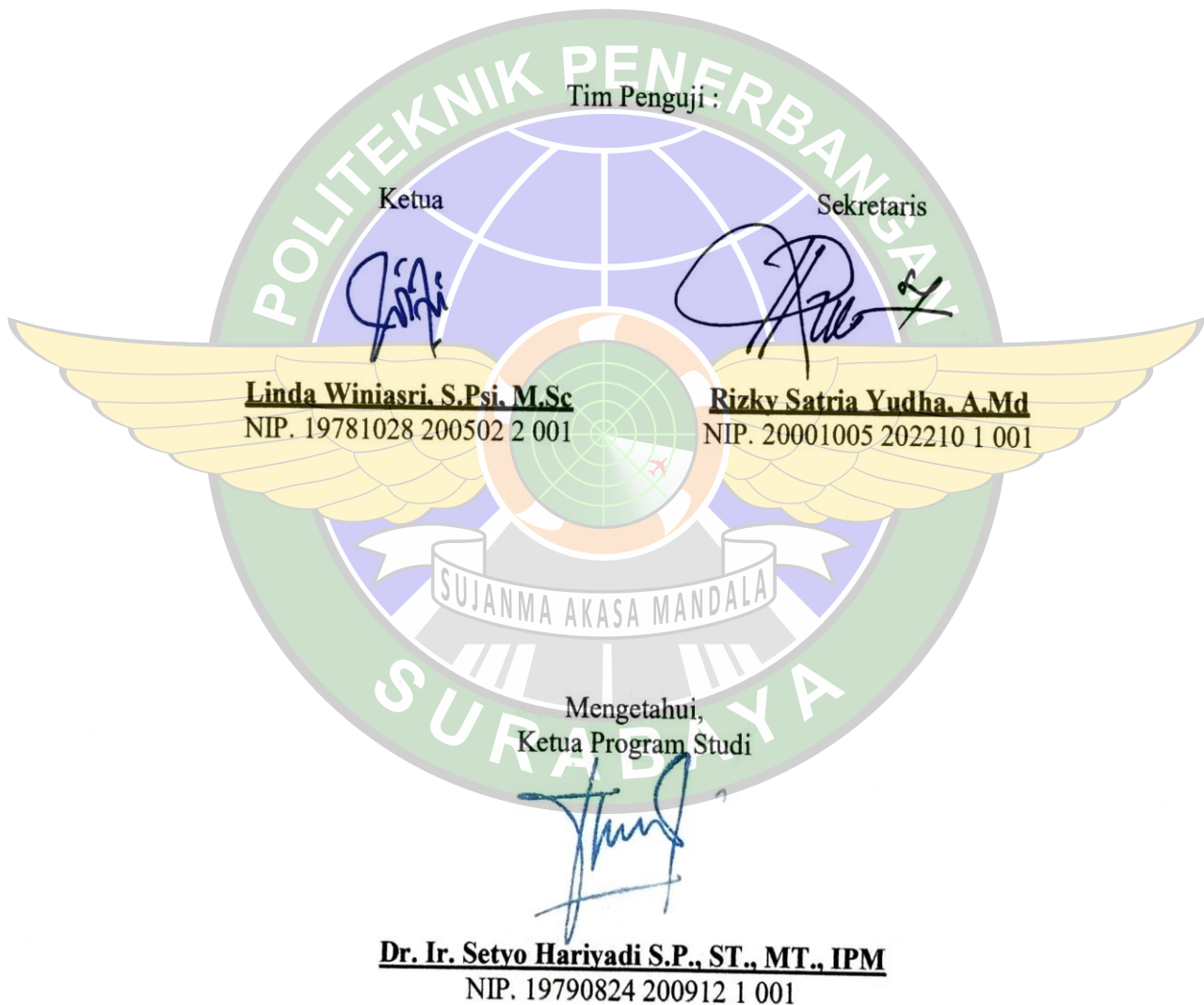
Kepala Kantor UPBU Kelas III Soa Bajawa

Supriyono, S. SiT

NIP. 19730421 199312 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan tim penguji pada tanggal bulan Agustus 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen *On the Job Training*



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkat rahmat dan kurnia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* dengan baik yang dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI B di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa.

Laporan *On the Job Training* ini disusun untuk melaksanakan program studi semester IV taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI B. Bahan – bahan dalam laporan ini diperoleh dari pengumpulan data – data dan analisa yang dilakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan oleh seluruh karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa.

Dalam praktek kerja di lapangan, penulis diberikan banyak pengalaman secara nyata yang akan dihadapi di dunia kerja nantinya. Selain itu di tempat *On the Job Training* penulis juga dapat mempraktekkan pembelajaran yang telah diterima secara teori untuk dipraktekkan secara nyata di dunia kerja tentang kebandar udaraan yang nantinya akan menjadi bekal di dunia kerja yang sesungguhnya.

Dengan selesainya penyusunan laporan ini, penulis menyampaikan terima kasih sebesar – besarnya kepada :

1. Ida Sang Hyang Widhi Wasa, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah kepada hamba-Nya.
2. Orang tua serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran *On the Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P., ST., MT., IPM. selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.

5. Ibu Linda Winiasri, S.Psi, M.Sc. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dalam penyusunan Laporan *On The Job Training* sehingga laporan dapat selesai dengan baik.
6. Bapak Supriyono, S.SiT. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa.
7. Bapak Rizky Satria Yudha, A.Md. selaku *supervisor* dalam pelaksanaan *On the Job Training*.
8. Seluruh pegawai di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan selama *On the Job Training*.
9. Seluruh Karyawan Unit Penyelenggara Soa Bajawa.

Dalam laporan *On the Job Training* ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini dapat memberikan manfaat dan dapat dikembangkan.

Bajawa, 15 Agustus 2023

Pande Putu Setiawan

NIT. 30721041

DAFTAR ISI

JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	3
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	3
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	4
2.1 Sejarah Bandar Udara Soa Bajawa.....	4
2.2 Data Umum Bandar Udara	5
2.2.1 Indikator lokasi bandar udara dan nama	5
2.2.2 Data geografis dan data administrasi bandar udara.....	5
2.2.3 Jam operasi.....	6
2.2.4 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara	6
2.2.5 Fasilitas penumpang pesawat udara (<i>passenger facilities</i>)	6
2.2.6 Pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran	7
2.2.7 <i>Seasonal availibilty clearing</i>	7
2.2.8 <i>Apron, taxiway dan check location data</i>	7
2.2.9 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu	8
2.2.10 <i>Aerodrome obstacle</i>	9
2.2.11 Karakteristik fisik <i>runway</i>	9
2.2.12 <i>Declared distance</i>	10
2.2.13 <i>Approach dan runway lighting</i>	10
2.2.14 <i>Other lighting, secondary power supply</i>	10

2.2.15	Tata Letak Bandar Udara	11
2.3	Struktur Organisasi	12
2.4	Tinjauan Pustaka	13
BAB III	TINJAUAN TEORI	14
3.1	Pengertian Bandar Udara	14
3.2	Fasilitas Bandar Udara	14
3.3	Pengertian <i>Runway</i>	15
3.4	Pengertian Perkerasan	15
3.5	Kerusakan Pada Konstruksi Perkerasan	17
3.6	Pengertian Parkir	22
3.7	Pengertian Marka Parkir	22
BAB IV	23
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	23
4.1.1	Fasilitas Sisi Darat	23
4.1.2	Fasilitas Sisi Udara	29
4.2	Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	31
4.3	Permasalahan	32
4.3.1	Kondisi Permukaan <i>Threshold</i>	32
4.3.2	Kondisi Marka Parkir Terminal Bandara	33
4.4	Penyelesaian Masalah	34
4.4.1	Pemberian Tanda dan Perencanaan Perbaikan pada Perbaikan <i>Threshold</i> 11 yang Bergelombang dan Retak	34
4.4.2	Pengecatan Ulang Marka Parkir di Terminal Bandara	37
BAB V	40
5.1	Kesimpulan	40
5.1.1	Kesimpulan Permasalahan	40
5.1.2	Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> Secara Keseluruhan	40
5.2	Saran	40
5.2.1	Saran Permasalahan	41

5.2.2	Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> Secara Keseluruhan	41
DAFTAR PUSTAKA		42
LAMPIRAN.....		43



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 UPBU Soa Bajawa	5
Gambar 2.2 Tata Letak Bandar Udara	111
Gambar 2.3 Struktur Organisasi	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.1 Terminal.....	24
Gambar 4.2 Area Keberangkatan	24
Gambar 4.3 Security Check Point 1	25
Gambar 4.4 Security Check Point 2	25
Gambar 4.5 Ruang Check-in	26
Gambar 4.6 Ruang Tunggu Keberangkatan	26
Gambar 4.7 Area Kedatangan	27
Gambar 4.8 Gedung <i>Power House</i>	28
Gambar 4.9 Gedung PKP-PK.....	28
Gambar 4.10 Gedung Workshop.....	29
Gambar 4.11 Gedung Administrasi.....	29
Gambar 4.12 Runway	30
Gambar 4.13 Taxiway	30
Gambar 4.14 Apron	31
Gambar 4.15 Kondisi Area Threshold 11 yang Retak dan Bergelombang	33
Gambar 4.16 Posisi Kerusakan Threshold	33
Gambar 4.17 Kondisi Marka Parkir yang Sudah Pudar	34
Gambar 4.18 Proses pengecatan Marka Parkir	38
Gambar 4.19 Hasil pengecatan Marka Parkir	39

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Aerodrome Obstacle (Aerodrome Manual UPBU Soa Bajawa)</i>	9
Tabel 2.2 <i>Karakteristik Fisik Runway</i>	9
Tabel 2.3 <i>Declared Distances (Aerodrome Manual Bandar Udara Soa Bajawa)</i>	10
Tabel 2.4 <i>Approach dan Runway Lighting (AIP UPBU Soa Bajawa)</i>	10
Tabel 4. 1 <i>Jadwal Pelaksanaan On the Job Training</i>	32



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Form Kegiatan Harian <i>On the Job Training</i>	43
Lampiran 2 Foto Kegiatan <i>On the Job Training</i> UPBU Soa Bajawa	56



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di Indonesia, transportasi sangat dibutuhkan untuk menunjang berbagai kegiatan, seperti penghubung antar pulau, perpindahan barang dan jasa dari satu tempat ke tempat lainnya di Indonesia. Transportasi ada tiga jenis, yaitu darat, laut dan udara dengan karakteristik masing – masing. Transportasi udara mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat. Dunia penerbangan di Indonesia saat ini meningkat dengan pesat. Hal ini dapat dilihat dari pesatnya pertumbuhan maskapai penerbangan dan penambahan jalur penerbangan baik di kota besar maupun kota kecil.

Bandar Udara Soa Bajawa yang terletak di Kabupaten Ngada merupakan salah satu transportasi udara di Nusa Tenggara Timur. Bandara perlu memberikan pelayanan yang baik bagi para pengguna moda transportasi udara. Agar dapat terwujudnya semua itu tentu disertai dengan sumber daya manusia (SDM) yang terampil, kompeten dan memiliki disiplin tinggi. Sehingga profesi yang berperan penting di sini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan atau seringkali disebut Teknisi Bangland. Teknisi Bangland memiliki peran yang sangat penting dalam mengadakan sarana dan prasarana yang mumpuni di Bandar Udara yang ada di seluruh Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga penyelenggara pendidikan profesional di bidang penerbangan di bawah Badan Pendidikan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan dituntut menghasilkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan daya saing tinggi dalam rangka memberikan layanan prima bidang transportasi khususnya transportasi udara. Sebagai salah satu program studi di Politeknik Penerbangan Surabaya, TBL (Teknik Bangunan dan Landasan) dituntut untuk mencetak sumber daya manusia yang berkompeten. Para peserta didik atau taruna/i dibekali materi dan

praktek di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya kelak.

On the Job Training atau praktek kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya berupa pelatihan khusus dalam jangka waktu tertentu disuatu lingkungan kerja. *On the Job Training* sangat perlu dilaksanakan agar para taruna para taruna mendapatkan ilmu dan pengalaman yang nantinya akan sangat berguna untuk karir kedepannya yang mana lulusannya diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang dibutuhkan.

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

Berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Soa Bajawa, penulis menemukan beberapa permasalahan yaitu permukaan *threshold* 11 yang bergelombang dan retak, hal ini sangat berbahaya bagi keselamatan penerbangan maka perlu diberikan tanda pada permukaan *threshold* 11 yang bergelombang dan retak akibat tanah dasar yang kurang baik dan pudarnya marka parkir sehingga perlu dilakukan pekerjaan pengecatan marka di area parkir. Maka dari itu penulis mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul laporan *On the Job Training*.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On the Job Training*

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training*.
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung.
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/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Bandar Udara Soa Bajawa

Bandar Udara Soa Bajawa pertama kali dibangun pada tahun 1987 di Turekisa, Kabupaten Ngada, Nusa Tenggara Timur dengan nama Bandar Udara Padamaleda dengan panjang landasan pacu 800m dan lebar 24m dengan permukaan rumput. Pesawat yang beroperasi yaitu Twin Otter dengan rute penerbangan Kupang – Bajawa - Kupang, tanah atau lahan yang dipakai untuk operasional Bandar Udara Padamaleda masih milik Pemerintah Daerah Ngada dengan hak Guna atau Pakai.

Namun karena situasi topografi bandara yang berkabut dan sering hujan sehingga pesawat gagal landing pada tahun 1991 Bandar Udara Padamaleda dipindah di Desa Piga Satu, Kecamatan Soa, Kabupaten Ngada, Nusa Tenggara Timur dengan luas lahan 47,42 HA yang sudah atas nama Kementrian Perhubungan yang kemudian nama Bandar Udara diubah menjadi Bandar Udara Turelelo – Soa. Di Bandar Udara Turelelo – Soa dibangun landasan dengan panjang 800m dan lebar 24m dengan permukaan hotmix. Pesawat yang beroperasi adalah Twin Otter dengan rute Kupang-Bajawa-Kupang.

Pada tahun 2013 terdapat pengembangan lahan Bandar Udara Turelelo – Soa dengan luas 38.649m², 10.847m² dan 61.883m². Pada tahun 2014 dilakukan pengembangan luas landasan pacu menjadi 1600m dan lebar 30m. Pesawat yang beroperasi pada tahun 2014 adalah Transnusa Air dengan pesawat Foker-50 rute Kupang-Bajawa-Kupang dan Wings Air dengan pesawat ATR-72 rute Kupang-Bajawa-Labuan Bajo-Bajawa-Kupang.

Pada tahun 2014 Bandar Udara Turelelo – Soa berganti nama menjadi Bandar Udara Kelas IV Soa – Bajawa, kemudian pada tahun 2015 menjadi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Soa – Bajawa sampai dengan sekarang. Hingga saat ini pesawat yang beroperasi

bertambah satu yaitu Citilink dengan pesawat ATR-72 rute Kupang-Bajawa-Kupang.

2.2 Data Umum Bandar Udara



Gambar 2.1 UPBU Soa Bajawa
(Google Earth, di akses tanggal 17 Juni 2023)

Bandar Udara Soa Bajawa adalah bandar udara yang terletak di Kabupaten Ngada, Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan kode IATA: BJW dan kode ICAO: WATB. Hingga saat ini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Wings Air dan Citilink. Berikut adalah data umum Bandar Udara Soa Bajawa yang ditunjukkan pada *aerodrome manual* :

2.2.1 Indikator lokasi bandar udara dan nama

1. Indikator Lokasi : WATB
2. Nama Bandar Udara : Bandar Udara Soa Bajawa
3. Nama Kabupaten : Ngada

2.2.2 Data geografis dan data administrasi bandar udara

1. Koordinator titik referensi : $08^{\circ}42'31''S$ $121^{\circ}03'26''E$
(ARP)
2. Arah dan Jarak Ke Kota : 27 km
3. *MAG VAR/AnnualChange* : $1^{\circ}E$ (2020) / 0.08° Decreasing
4. Elevasi/Referensi Temperatur : 1454 ft / $29^{\circ}C$
5. Elevasi Tertinggi *Touch Down* : RWY 29 : 443.2 MSL
Zone Pada *Precision* RWY 11 : 433.1 MSL
Approach Runway
6. Nama Penyelenggara Bandar : Kantor Unit Penyelenggara
Udara Bandar Udara Soa Bajawa

7. Alamat Bandar Udara : Ds. Piga Satu, Kec. Soa, Kab. Ngada
8. Nomor Telephone : (0384)21122
9. Fax : (0384)21353
10. Telex : NIL
11. Email : watb.bjw.soa@gmail.com
12. Tipe Lalu Lintas Penerbangan : VFR
13. Keterangan : Tersedia Ground Handling

2.2.3 Jam operasi

1. Administrasi Bandar Udara : Senin – Jumat
23.00 – 09.00 UTC
07.00 – 16.00 WITA
2. Handling : 23.00 – 09.00 UTC
3. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
4. Keterangan : *Advance and extend operation hours on request*

2.2.4 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara

1. Fasilitas kargo dan handling : NIL
2. Bahan bakar/oli/tipe : NIL
3. Fasilitas Pengisian bahan bakar / Kapasitas : NIL
4. Ruang Hangar untuk Kunjungan Pesawat Udara : NIL
5. Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara : NIL
6. Keterangan : NIL

2.2.5 Fasilitas penumpang pesawat udara (*passenger facilities*)

1. Hotel : 27 Km di Kota Bajawa
2. Restaurant : Tersedia Kantin

3. Transportasi : Transportasi Umum, Mobil Sewa
4. Fasilitas Kesehatan : Puskesmas 4 km dari Bandara
5. Bank dan Kantor Pos : Di Kota
6. Kantor Pariwisata : Di Kota
7. Keterangan : Tersedia *VIP Room*

2.2.6 Pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran

1. Kategori PKP – PK : Kategori IV
2. Peralatan Penyelematan : - 2 Unit *Foam Tender* Tipe IV
- 1 Unit *Foam Tender* Tipe V
- 1 Unit *Nurse Tender*
- 2 Unit Ambulan
- 1 Unit Mobil *Rescue*
3. Kemampuan untuk Menghilangkan Pesawat Cacat : NIL
4. Keterangan : Pemindahan pesawat cacat didukung oleh Bandara I Gusti Ngurah Rai – Bali

2.2.7 Seasonal availability clearing

1. *Type of clearing equipment* : NIL
2. *Clearance priority* : NIL
3. Keterangan : NIL

2.2.8 Apron, taxiway dan check location data

Apron

1. Permukaan : Aspal
2. Kekuatan : 15/F/C/Y/T
3. Dimensi : 167 X 47 M

Taxiway

1. Permukaan : Aspal

2. Kekuatan : 15/F/C/Y/T
3. Dimensi : 63 X 18 M
- ACL Location and Elevation : NIL
- VOR / INS Checkpoint : NIL
- Keterangan : NIL

2.2.9 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu

1. Penggunaan tanda : - ID Sign of ACFT (Tidak identifikasi Guide Pesawat Tersedia)
 Udara, Taxiway Guide Lines, - TWY Guides Lines (Tersedia)
 Visual Docking/parking - Visual Docking (Tersedia)
 Guidance System untuk - Parking Guidance (Tidak parkir pesawat Udara Tersedia)
2. Marka dan Lampu Runway :
 dan Taxiway
 - a. Marka runway : Centre Line, Side Strip, THR, Designation, Aiming Point, RWY End
 - b. Lampu runway : Edge, THR, RWY End
 - c. Marka taxiway : RWY Holding Position, Side Stripe Light
 - d. Lampu taxiway : Taxiway Edge Light
3. Stop Bars : NIL

2.2.10 Aerodrome obstacle

Tabel 2.1 Aerodrome Obstacle
(Aerodrome Manual UPBU Soa Bajawa)

No	Nama Obyek	Ketinggian Hasil Pengukuran		Azimuth dari Thr Terdekat	Letak Terhadap KKOP	Batas Ketinggian KKOP (m)	Keterangan
		M AGL	M AES				
1	Antenna	384.048	42	2000 m	Kawasan di bawah permukaan horizontal dalam	477.42 m AGL	Telkomsel Tower (084241.7S/1210501.5E)
2	Antena	527.609	42	1950 m	Kawasan di bawah permukaan horizontal dalam	477.42 m AGL	Tower Telkomsel (084145.3S/1210211.6E)
3	Bukit/Tebing	465	12	155 m	Permukaan Transisi	457.42 m AGL	Bukit (084217S/1210257E)

2.2.11 Karakteristik fisik runway

Tabel 2.2 Karakteristik Fisik Runway
(AIP UPBU Soa Bajawa)

Designations RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY and coordinates THR geoid undulation
1	2	3	4	5	
1	11	109.06°	1600 x 30	16/F/C/Y/T Asphalt	THR 084219.55S 1210305.46E
2	29	289.06°	1600 x 30	16/F/C/Y/T Asphalt	THR 084236.57S 1210354.96E
THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY		Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)
6	7	8	9	10	
1	THR 1454 ft	NIL	NIL	60 x 90	1720 x 90
2	THR 1421 ft	NIL	NIL	100 x 90	1720 x 90
RESA dimensions (M)		Location and description of arresting system	OFZ	Remarks	
11	12	13	14		
1	NIL	NIL	NIL	NIL	
2	90 x 100	NIL	NIL	NIL	

2.2.12 Declared distance

Tabel 2.3 Declared Distances
(Aerodrome Manual Bandar Udara Soa Bajawa)

1	2	3	4	5	6
RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
11	1600	1660	1600	NU	NU:Not Usable due to Obstacle
29	NU	NU	NU	1600	

2.2.13 Approach dan runway lighting

Tabel 2.4 Approach dan Runway Lighting
(AIP UPBU Soa Bajawa)

RWY Designator		APCH LGT Type, LEN, INTST	THR LGT Colour, WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ, LGT LEN
1	11	NIL	Green	NIL	NIL
2	29	NIL	Green	PAPI, Left	NIL

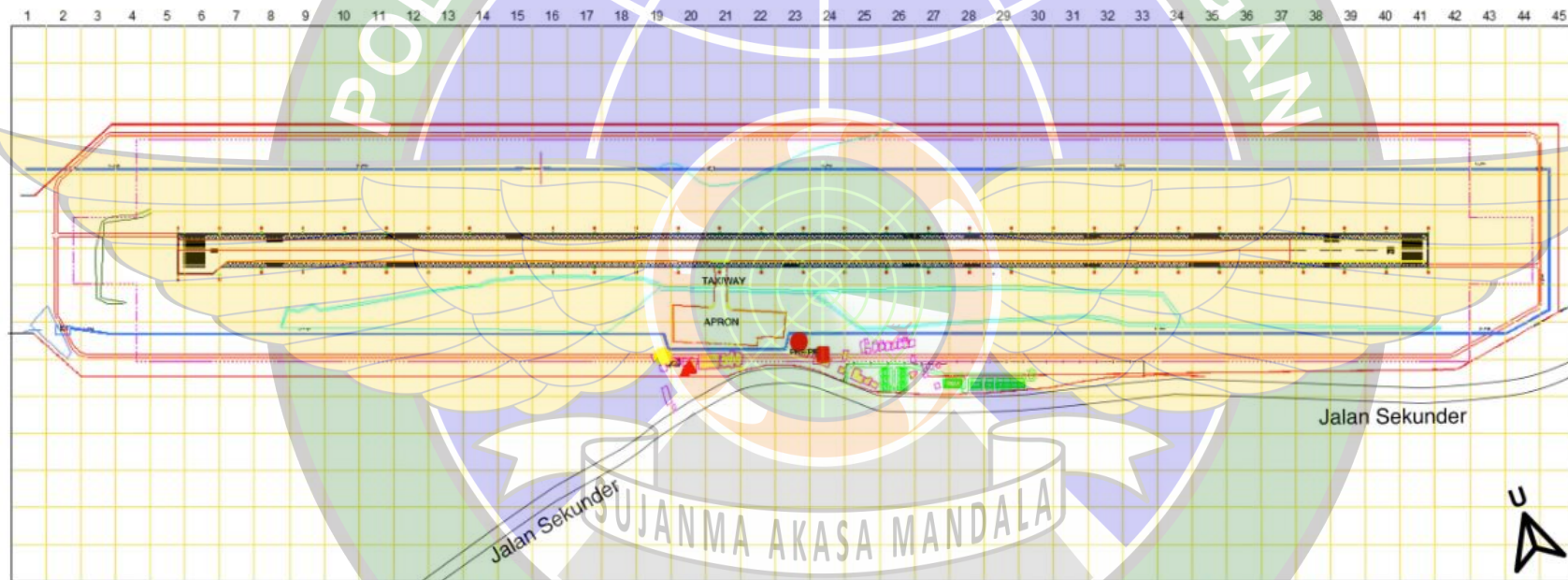
RWY Centre Line LGT LEN, Spacing, Colour, INTST		RWY Edge LGT LEN, Spacing Colour, INTST	RWY End LGT Colour, WBAR	SWY LGT LEN (M) Colour	Remarks
1	NIL	60 m, White and Yellow	Red	NIL	NIL
2	NIL	60 m, White and Yellow	Red	NIL	NIL

2.2.14 Other lighting, secondary power supply

1. *ABN/IBN* : On Top of Tower building,
Location, Characteristic White/Green
2. *LDI Location and LGT* : NIL
Anemometer Location and LGT
3. *TWY Edge and Centre Line* : *Edge* : TWY
LGT *Centre Line* : NIL
4. *Secondary Power Supply /* : Genset 15 Kva, 100 Kva dan 150 Kva
Switch *Switch over time* : 10 Detik
5. *Keterangan* : NIL

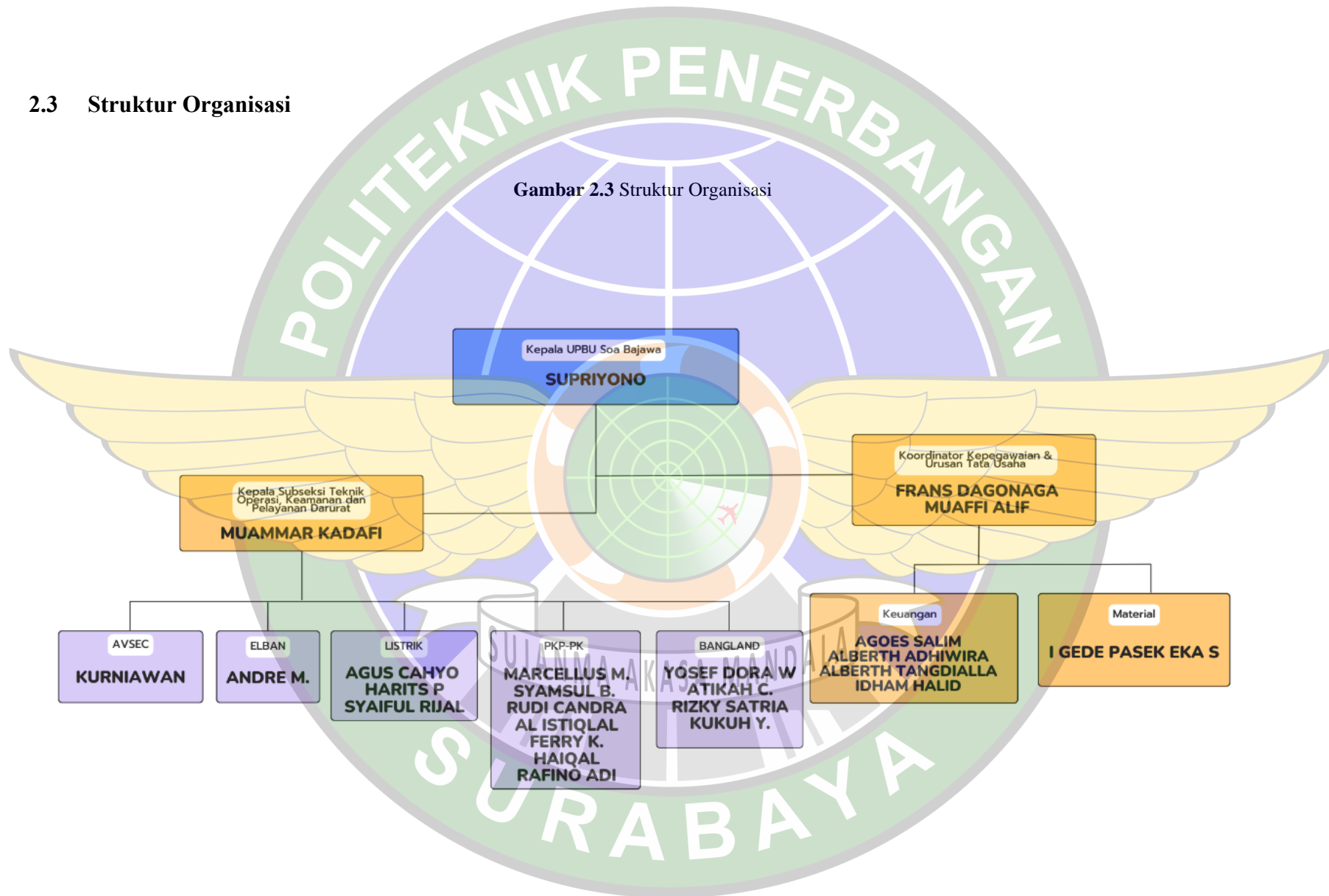
2.2.15 Tata Letak Bandar Udara

Gambar 2.2 Tata Letak Bandar Udara
(AM UPBU Soa Bajawa)



2.3 Struktur Organisasi

Gambar 2.3 Struktur Organisasi



2.4 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan ini, penulis menggunakan beberapa peraturan sebagai pedoman sebagai berikut:

1. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata nana n Kebandarudaraan Nasional.
4. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 77 / VI / 2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.
5. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 161 / IX / 2003 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Perencanaan / Perancangan Landasan Pacu, *Taxiway*, *Apron* pada Bandar Udara.
6. Sukirman, S, 1992, Perkerasan Lentur Jalan Raya.
7. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara.
8. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
9. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 18.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan perairan dengan batas – batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, yang di lengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, kebandar udaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2010. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas - batas tertentu yang digunakan sebagai tempat 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, yang terdiri atas bandar udara umum dan bandar udara khusus yang selanjutnya bandar udara umum disebut dengan bandar udara.

3.2 Fasilitas Bandar Udara

Menurut Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui SKEP/77/VI/2005, fasilitas pokok bandar udara dibagi menjadi 2 yaitu fasilitas sisi udara (*air side*) dan fasilitas sisi darat (*land side*), dan fasilitas penunjang. Fasilitas sisi udara (*air side*) seperti landasan pacu (*runway*) dan

marka landasan pacu, *runway strip/ runway end safety area*, penghubung landasan pacu (*taxiway*), pelataran parkir pesawat udara (*apron*), fasilitas *obstruction restriction*, dan fasilitas drainase. Fasilitas sisi darat (*land side*) seperti terminal, jalan masuk, parkir, dan fasilitas bagasi. Fasilitas penunjang kebutuhan untuk aktivitas lainnya yang ada di bandar udara seperti penginapan/hotel, fasilitas perawatan pada umumnya (perawatan gedung/perkantoran, peralatan dsb), fasilitas pergudangan, fasilitas pengolahan limbah, dan fasilitas lainnya yang menunjang secara langsung maupun tidak langsung kegiatan bandar udara.

3.3 Pengertian *Runway*

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 161 / IX / 2003 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Perencanaan / Perancangan Landasan Pacu, *Taxiway*, *Apron* pada Bandar Udara bahwa *runway* adalah suatu bidang persegi panjang tertentu di dalam lokasi bandar udara yang dipergunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara.

3.4 Pengertian Perkerasan

Perkerasan jalan merupakan upaya pelapisan jalan yang berada di atas permukaan tanah dasar dengan menggunakan berbagai campuran agregat dan bahan perekat yang memiliki nilai elastisitas, dengan komposisi tertentu sehingga didapatkan karakteristik kuat sebagai penopang beban lalu lintas di atasnya. Menurut Sukirman (1992), perkerasan dibagi menjadi menjadi :

1. Perkerasan Lentur atau *Flexible Pavement*

Perkerasan lentur yaitu perkerasan yang menggunakan aspal sebagai bahan pengikat. Lapisan-lapisan perkerasan bersifat memikul dan menyebarkan beban lalu lintas ke tanah dasar. Adapun lapisan perkerasan lentur yang berada paling atas adalah lapisan permukaan *surface course* yang berfungsi sebagai penahan beban roda secara langsung, dengan stabilitas tinggi dan merupakan lapisan aus atau yang menderita gesekan akibat rem kendaraan sehingga mudah menjadi aus.

Kemudian dibawahnya terdapat lapisan pondasi atas *base course* dimana lapisan ini menggunakan material dengan indeks CBR $> 50,0\%$ dan PI plastisitas indeks $< 4\%$, yang tersusun dari material-material alam seperti batu pecah kelas A hingga C, kerikil pecah, stabilitas dengan kapur atau semen. Adapun fungsi sebagai bagian lapisan yang menahan gaya lintang dari beban roda dan menyebarkan beban ke bawahnya, selain itu lapisan *base course* juga berfungsi untuk bantalan dari lapisan permukaan peresapan lapisan pondasi bawahnya.

Lapisan berikutnya merupakan lapisan pondasi bawah *subbase course* merupakan lapisan yang terletak antara lapisan pondasi atas dan tanah dasar yang akan menyebarkan beban roda ke lapisan tanah dasar. Lapisan pondasi bawah ini harus kuat dengan memiliki CBR 20% dan plastisitas indeks $< 10\%$. Selain itu lapisan pondasi bawah ini berfungsi sebagai lapisan peresapan agar air tanah tidak berkumpul di pondasi. Lapisan yang terakhir merupakan lapisan tanah dasar (*supergra*) yang merupakan tanah asli atau tanah yang didatangkan dari tempat lain dengan kadar air optimum dan memiliki ketebalan antara 50-100 cm.

2. Perkerasan kaku atau *Rigid Pavement*

Perkerasan kaku merupakan perkerasan jalan menggunakan bahan ikat *sement portland*, pelat beton dengan atau tanpa tulangan diletakkan di atas tanah dasar dengan atau tanpa pondasi bawah. Adapun jenis-jenis perkerasan kaku dengan beton sebagai lapisan aus meliputi : perkerasan beton semen bersambung tanpa tulangan, perkerasan beton semen bersambung dengan tulangan, perkerasan beton semen bersambung menerus dengan tulangan, perkerasan beton semen pratekan.

3. Perkerasan Komposit atau *Composite Pavement*

Perkerasan komposit merupakan perkerasan kaku yang dikombinasikan dengan perkerasan lentur dengan susunan berupa perkerasan lentur di atas perkerasan kaku, atau perkerasan kaku di atas perkerasan lentur. Perkerasan semacam ini biasa dijumpai pada landasan

udara, dimana landasan udara dituntut untuk dapat menahan beban yang berat dari roda pesawat, namun harus tetap aus.

3.5 Kerusakan Pada Konstruksi Perkerasan

Untuk dapat menganalisis kerusakan perkerasan pada landas pacu, hal yang pertama yang harus dipahami adalah mengidentifikasi kerusakan yang terdapat pada landas pacu, agar dapat diketahui kerusakan perkerasan yang terjadi termasuk dalam kategori berapa dan bagaimana cara perbaikan kerusakan perkerasan tersebut. Berikut beberapa kerusakan konstruksi perkerasan berdasarkan KP 94 Tahun 2015 tentang Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara:

1. Retak memanjang dan melintang (*Long & Trans Cracking*)

Adalah retak individual atau tidak saling berhubungan satu sama lain yang memanjang disepanjang perkerasan. Retak ini bisa nampak sebagai individu maupun sekelompok retakan yang sejajar, berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Beda penurunan pada tanah dasar.
- b) Kembang susut lateral pada lapisan permukaan akibat perbedaan temperatur.
- c) Sambungan memanjang terlalu dekat dengan jalur lintasan
- d) Sambungan memanjang dan/ atau melintang terlalu dangkal.

2. Retak kulit buaya (*Alligator Cracking*)

Lebar celah retak > 3 mm dan saling berangkai membentuk serangkaian kotak-kotak kecil yang menyerupai kulit buaya atau kawat untuk kandang ayam. Umumnya daerah dimana terjadi retak kulit buaya tidak luas. Jika daerah terjadi retak kulit buaya luas, hal ini disebabkan oleh repetisi beban lalu lintas yang melampaui beban yang tidak dapat dipikul oleh lapisan permukaan tersebut. Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Repetisi beban lalu lintas yang melampaui kapasitas konstruksi.
- b) Bahan perkerasan/ kualitas material kurang baik.
- c) Pelapukan permukaan.

- d) Air tanah pada konstruksi perkerasan
- e) Tanah dasar/ lapisan dibawah permukaan kurang stabil.

3. Retak Blok (*Block Cracking*)

Retak blok ini berbentuk blok-blok besar yang saling bersambungan, dengan ukuran sisi blok 0,20 sampai 3 meter, dan dapat membentuk sudut atau pojok yang tajam. Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Perubahan volume campuran aspal yang mempunyai kadar agregat halus tinggi dari aspal penetrasi rendah dan agregat yang mudah menyerap (*absorbtive aggregate*).
 - b) Pengaruh siklus temperatur harian dan pengerasan aspal.
 - c) Retak akibat kelelahan (*fatigue*) pada lapis permukaan / lapis aspal.
- ### 4. Retak slip (*Slippage Crack* / retak bentuk bulan sabit (*Crescent Shape Cracks*))

Kerusakan ini sering disebut dengan *parabolic cracks*, *shear cracks*, atau *crescent shaped cracks*. Bentuk retak lengkung menyerupai bulan sabit atau berbentuk seperti jejak roda disertai dengan beberapa retak. Kadang-kadang terjadi bersama dengan terbenutnya sungkur (*shoving*). Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Ikatan antar lapisan aspal dengan lapisan bawahnya tidak baik yang disebabkan kurangnya aspal/ permukaan agregat berdebu;
 - b) Penggunaan agregat halus terlalu banyak;
 - c) Lapis permukaan kurang padat/ kurang tebal; atau
 - d) Penghamparan pada temperature aspal rendah atau tertarik roda penggerak oleh mesin penghampar aspal/ mesin lainnya.
- ### 5. Retak refiektif sambungan (*Joint reflection crack*)

Kerusakan ini umumnya terjadi pada permukaan perkerasan aspal yang telah dihamparkan di atas perkerasan beton semen (*Cement Concrete*). Retak terjadi pada lapis tambahan (*overlay*) aspal yang mencerminkan pola retak dalam perkerasan beton semen yang berada di

bawahnya. Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Gerakan *vertical* atau *horizontal* pada lapisan di bawah lapis tambahan / *overlay*, yang timbul akibat ekspansi dan kontraksi saat terjadi perubahan temperatur atau kadar air.
 - b) Gerakan tanah pondasi.
 - c) Hilangnya kadar air dalam tanahdasar yang kadar lempungnya tinggi.
6. Pelapukan dan butiran lepas (*Weathering and Raveling*)

Kerusakan konstruksi perkerasan berbentuk lubang (*potholes*) memiliki ukuran yang bervariasi dari kecil sampai besar. Lubang-lubang ini menampung dan meresapkan air sampai ke dalam lapis permukaan yang dapat menyebabkan semakin parahnya kerusakan konstruksi perkerasan. Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Lapis permukaan tipis sehingga lapisan aspal dan agregat mudah lepas akibat pengaruh cuaca.
 - b) Sistem drainase jelek sehingga air banyak yang meresap dan mengumpul dalam lapis perkerasan.
 - c) Retak-retak yang terjadi tidak segera ditangani sehingga air meresap masuk dan mengakibatkan terjadinya lubang-lubang kecil.
7. Lubang (*Pothole*)

Lubang merupakan akibat lanjut dari kerusakan sebelumnya, pada umumnya berawal dari retak yang tidak segera ditangani.

8. Tambalan dan galian utilitas (*Patching and Utility Cuts*)

Tambalan adalah area perkerasan asli yang telah dibongkar dan diganti dengan material pengisi. Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Pemadatan tambalan kurang.
 - b) Pemadatan tambalan kurang.
9. Penurunan Setempat (*Depression*)

Terjadi setempat / tertentu dengan atau tanpa retak, terdeteksi dengan adanya air yang tergenang. Berikut faktor yang menyebabkan terjadinya kerusakan tersebut :

- a) Amblas disebabkan oleh beban yang melebihi kapasitas yang direncanakan,
- b) pelaksanaan yang kurang baik, atau penurunan bagian perkerasan dikarenakan tanah dasar mengalami penurunan/*settlement*.

10. Agregat licin (*Polished Aggregate*)

Agregat licin adalah tergosoknya partikel agregat di perkerasan, sehingga permukaannya menjadi licin karena aus. permukaan pengausan terjadi karena agregat berasal dari material yang tidak tahan aus terhadap gesekan roda.

11. Lendutan dijalur roda (*Rutting*)

Terjadi pada lintasan roda sejajar dengan arah pergerakan pesawat, dapat merupakan tempat menggenangnya air hujan yang jatuh di atas permukaan perkerasan, mengurangi tingkat kenyamanan dan akhirnya timbul retak-retak. Berikut faktor penyebabnya :

- a) Kemungkinan disebabkan oleh lapis perkerasan yang kurang padat, stabilitas rendah, dengan demikian terjadi penambahan pemadatan akibat repetisi beban lalu lintas pada lintasan roda ;
- b) Campuran aspal stabilitas rendah dapat pula menimbulkan deformasi plastis.

12. Keluarnya material aspal ke permukaan (*Bleeding/Flushing*)

Pada temperatur tinggi, aspal menjadi lunak, dan akan terjadi jejak roda, dapat disebabkan pemakaian kadar aspal yang tinggi pada campuran aspal, pemakaian terlalu banyak aspal pada pengerjaan *prime coat* / *tack coat*.

13. Tumpahan minyak (*Oil Spillage*)

Tumpahan minyak adalah kerusakan atau pelunakan permukaan perkerasan aspal di bandar udara yang disebabkan oleh tumpahan

minyak, pelumas, atau cairan yang lain. Tipe kerusakan seperti ini, terutama terjadi pada perkerasan beton aspal di bandar udara.

14. Mengembang (swelling)

Mengembang adalah gerakan ke atas lokal dari perkerasan akibat pengembangan (atau pembekuan air) dari tanah-dasar atau dari bagian struktur perkerasan. Perkerasan yang naik akibat tanah-dasar yang mengembang ini dapat menyebabkan retaknya permukaan aspal. Pengembangan dapat dikarakteristikan dengan gerakan perkerasan aspal, dengan panjang gelombang > 3 m. Berikut faktor penyebabnya :

- a) Mengembangnya material lapisan di bawah perkerasan atau tanah dasar.
- b) Tanah dasar perkerasan mengembang bila kadar air naik, umumnya hal ini terjadi bila tanah pondasi berupa lempung (lempung *montmordlonite*) oleh kenaikan kadar air.

15. Gelombang (*corrugation*)

Gelombang kemungkinan penyebabnya :

- a) Rendahnya stabilitas campuran yang dapat berasal dari terlalu tingginya kadar aspal.
- b) Banyak menggunakan agregat halus, agregat bulat dan licin.
- c) Aspal yang dipakai mempunyai penetrasi yang tinggi.

16. Mengelupas (*Asphalt Stripping*)

Asphalt stripping (mengelupas) dapat terjadi karena tidak sempurnanya pekerjaan lapis *tack coat*, sehingga lapis tambahan / *overlay* mengelupas baik dipicu oleh beban pesawat maupun pelapukan.

17. Erosi semburan (*Jet Blast Erosion*)

Erosi jet blast adalah kerusakan perkerasan beton aspal pada bandar udara. Kerusakan ini menyebabkan area permukaan aspal menjadi gelap, ketika pengikat aspal telah terbakar atau terkarbonisasi. Area terbakar lokal mempunyai kedalaman yang bervariasi sampai sekitar 0,5 in (12,7 mm). Erosi semburan ringan (tidak berpotensi menyebabkan material

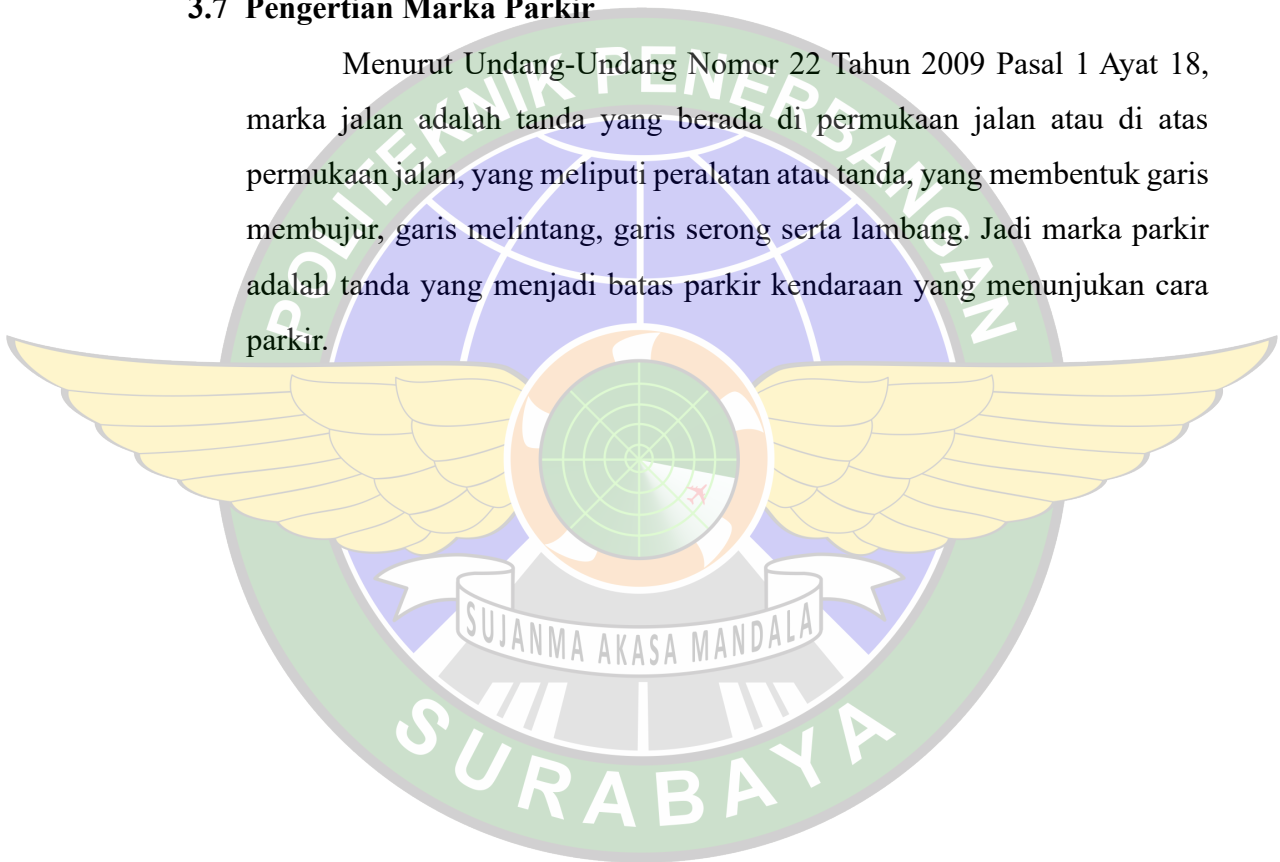
lepas lebih lanjut dan beda tinggi $< 0,8$ cm) dilakukan pembersihan area permukaan dan pengamatan terjadwal secara intensif.

3.6 Pengertian Parkir

Menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

3.7 Pengertian Marka Parkir

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 18, marka jalan adalah tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan, yang meliputi peralatan atau tanda, yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang. Jadi marka parkir adalah tanda yang menjadi batas parkir kendaraan yang menunjukkan cara parkir.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan *On the Job Training* yang dilaksanakan di kantor Unit Bangunan dan Landasan UPBU Soa Bajawa. Pelaksanaan *On the Job Training* Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI B dilaksanakan kurang lebih selama 5 bulan dimulai pada 4 April 2023 sampai dengan 31 Agustus 2023. Jam kerja bagi taruna *On the Job Training* dimulai pada pukul 08.00 WITA – 14.00 WITA atau sampai pesawat terakhir lepas landas.

Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada ruang lingkup unit bangunan dan landasan, yakni fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara selama pelaksanaan *On the Job Training*. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* di UPBU Soa Bajawa :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu bandar udara (di darat) yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. Fasilitas sisi darat tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* pada sisi darat:

A. Terminal Bandar Udara

Suatu terminal bandar udara merupakan bangunan di bandar udara di mana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Gedung terminal juga merupakan bagian dari bandara yang difungsikan untuk memenuhi berbagai keperluan penumpang dan barang, mulai dari tempat pelaporan tiket,

penjualan tiket, ruang tunggu, penjualan souvenir, informasi, komunikasi, dan sebagainya.



Gambar 4.1 Terminal

Terminal Bandar Udara Soa Bajawa memiliki luas gedung sebesar 400 m². Terminal Bandar Udara Soa Bajawa di dalamnya memuat bagian – bagian seperti :

a. Area Keberangkatan

Area Keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju area *Security Check Point*.



Gambar 4.2 Area Keberangkatan

b. *Area Security Check Point*

Security check point merupakan titik pemeriksaan keamanan sebelum masuk ruang *check-in* dan ruang tunggu. *Security check point* pertama diletakkan di batas antara ruang publik dan area *check-in*, sementara *security check point* kedua ditempatkan di area sebelum memasuki ruang tunggu.



Gambar 4.3 *Security Check Point 1*



Gambar 4.4 *Security Check Point 2*

c. *Ruang Check-in*

Merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Di Bandar Udara Soa Bajawa menyediakan area *check-in* dengan 4 meja *check in* Counter untuk maskapai penerbangan yang beroperasi di bandara ini yakni *Citilink* dan *Wings Air*.



Gambar 4.5 Ruang Check-in

d. 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 hanya berisikan orang - orang yang merupakan penumpang dan juga para *crew* terminal.



Gambar 4.6 Ruang Tunggu Keberangkatan

e. Area Kedatangan

Merupakan tempat atau area 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 4.7 Area Kedatangan

B. Gedung Oprasional

Gedung Operasional yang ada di Bandar Udara Soa Bajawa meliputi Gedung *Power House*, Gedung PKP-PK, Gedung *Workshop*, dan Gedung Administrasi. Berikut adalah spesifikasi gedung operasional yang ada di Bandar Udara Soa Bajawa :

a. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung *Power House* juga menyimpan alat dan bahan penunjang kegiatan operasional bandar udara seperti *genset* (*generator set*), panel listrik, transformator (*trafo*) dan AKI (Akumulator).

Bandar Udara Soa Bajawa sering mengalami mati listrik jadi *genset* harus selalu siaga. Gedung *Power House* di Bandar Udara Soa Bajawa memiliki jadwal *warming up genset*.



Gambar 4.8 Gedung *Power House*

b. Gedung PKP-PK

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau gedung yang terletak di lokasi yang penempatannya strategis, yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4.9 Gedung PKP-PK

c. Gedung *Workshop*

Gedung workshop adalah gedung yang digunakan sebagai tempat menyimpan alat penunjang kegiatan perbaikan dan pemeliharaan bandar udara. Gedung ini juga digunakan untuk parkir maupun perbaikan kendaraan dan alat berat bandar udara.



Gambar 4.10 Gedung *Workshop*

d. Gedung Administrasi

Gedung Administrasi adalah gedung yang mengurus semua tentang administrasi bandara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di UPBU Soa Bajawa.



Gambar 4.11 Gedung Administrasi

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik. Setiap orang, barang dan kendaraan yang akan memasuki sisi udara harus melalui pemeriksaan keamanan atau memiliki izin khusus atau biasa disebut dengan *Sterile Area*. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* pada sisi udara :

a. *Runway*

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 dan lepas landas pesawat udara. *Runway* pada UPBU Soa Bajawa memiliki panjang 1600 m dengan lebar 30 m, *runway* pada bandara ini memiliki nilai PCN 15/F/C/Y/T.



Gambar 4.12 Runway
(Google Earth, di akses tanggal 12 Juli 2023)

b. *Taxiway*

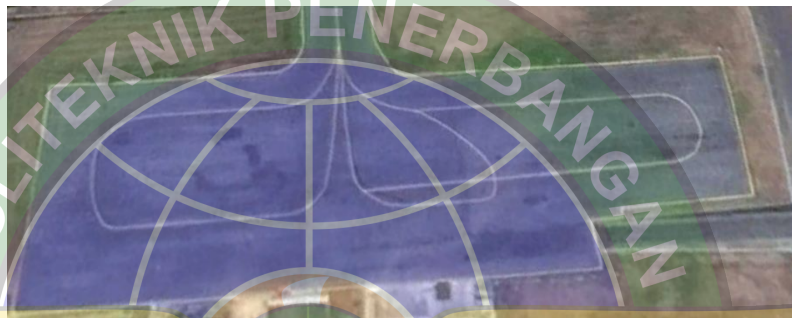
Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, terminal atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Pada UPBU Soa Bajawa *Taxiway* memiliki ukuran 63 x 18 m dengan nilai PCN 15 F/C/Y/T.



Gambar 4.13 Taxiway
(Google Earth, di akses tanggal 12 Juli 2023)

c. *Apron*

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang, selain untuk parkir, *apron* juga di gunakan peralatan pendukung pesawat untuk melayani pesawat yang berada di area *apron*. *Apron* pada UPBU Soa Bajawa memiliki ukuran 167 x 47 m menggunakan konstruksi *flexible pavement* dengan nilai PCN 15 F/C/Y/T.



Gambar 4.14 Apron
(Google Earth, di akses tanggal 12 Juli 2023)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan Landasan angkatan VI B Politeknik Penerbangan Surabaya di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa selama 5 bulan dapat dilihat pada tabel 4.1 di bawah:

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

No.	Hari, Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1.	4 April 2023	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> dan Menghadap Kepala UPBU Soa Bajawa Nusa Tenggara Timur	-
2.	5 April 2023 – 08 Agustus 2023	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah disepakati
4.	18 Agustus 2023	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i>	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di kantor UPBU Soa Bajawa secara daring

4.3 Permasalahan

Untuk meningkatkan pelayanan penerbangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa dan untuk mengurangi risiko kecelakaan pada pesawat udara yang melakukan proses lepas landas (*take-off*) maupun mendarat (*landing*) maka Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa menyediakan fasilitas yang berfungsi sebagai penunjang pesawat udara yang melakukan pelayanan dengan standar yang dipersyaratkan. Dalam pelaksanaan *On the Job Training*, pengecekan fasilitas bandar udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya.

Selama taruna melaksanakan *On the Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, taruna menemukan permasalahan pada fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat, permasalahan tersebut yaitu :

4.3.1 Kondisi Permukaan *Threshold*

Dalam pelaksanaan *On the Job Training*, penulis menemukan adanya permasalahan di permukaan *threshold* 11.

Penulis memperkirakan kondisi permukaan *threshold* 11 yang retak dan bergelombang akibat tanah dasar yang kurang baik atau kenaikan air di tanah pondasi. Kerusakan ini memiliki luas area 3 meter x 1,8 meter.



Gambar 4.15 Kondisi Area *Threshold* 11 yang Retak dan Bergelombang



Gambar 4.16 Posisi Kerusakan *Threshold*

Penulis juga melihat KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara untuk membantu dalam penganalisisan masalah.

4.3.2 Kondisi Marka Parkir Terminal Bandara

Permasalahan selanjutnya yang penulis lihat adalah pudarnya marka pada area parkir kendaraan. Dalam area parkir, marka parkir memiliki peranan penting untuk menciptakan ketertiban dan kelancaran dalam parkir kendaraan. Marka parkir memiliki fungsi sebagai berikut :

1. Dengan adanya marka parkir, pengendara dapat dengan mudah menemukan ruang parkir yang tersedia.
2. Marka parkir juga membantu mencegah pengendara parkir sembarangan. Marka parkir yang jelas membuat pengendara parkir dengan rapi dan mengurangi kemungkinan kemacetan saat menurunkan penumpang.
3. Marka parkir yang jelas juga memiliki fungsi untuk mengurangi kebingungan pengendara mencari tempat parkir sehingga tidak menghabiskan waktu untuk mencari tempat parkir.



Gambar 4.17 Kondisi Marka Parkir yang Sudah Pudar

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pemberian Tanda dan Perencanaan Perbaikann pada *Threshold* 11 yang Bergelombang dan Retak

Movement area merupakan daerah pergerakan pesawat berupa *runway*, *taxiway*, dan *apron*. Daerah ini merupakan daerah vital pesawat, oleh sebab itu dilakukan pengawasan dan perbaikan jika terjadi kerusakan pada area ini. Pada permasalahan ini penulis memberikan marka pada kerusakan untuk memberikan tanda kepada pilot untuk menghindari kerusakan tersebut, guna menghindari dari kecelakaan pesawat.

Pada permasalahan ini penulis melihat KP 94 Tahun 2015 tentang Pemeliharaan Konstruksi Perkerasaan Bandar Udara untuk membantu menganalisis kerusakan yang terjadi pada permukaan

threshold. Penulis memperkirakan penyebabnya karena tanah dasar yang kurang baik. Penulis juga merencanakan perbaikan pada kerusakan tersebut. Perbaikan yang penulis rencanakan adalah *patching*. Alat – alat dan bahan yang digunakan untuk *patching* dan menggali tanah dasar sebagai berikut :

a. Kapur Tulis

Kapur tulis dapat digunakan sebagai alat untuk membuat garis sebesar luasan area kerusakan sebelum melakukan pekerjaan *patching*.

b. *Jack Hammer*

Jack hammer adalah alat konstruksi atau mesin yang dirancang secara khusus untuk menghancurkan material keras seperti beton, aspal, batu bata dan bahan padat lainnya.

c. Sekop

Sekop biasa digunakan untuk menggali, mengangkat dan memindahkan material bangunan berupa tanah, kerikil, pasir.

d. Gerobak Sorong

Gerobak sorong biasanya digunakan memindahkan material bangunan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cara di dorong.

e. Pasir

Pasir merupakan bahan campuran penting dalam pembuatan material cetak seperti beton, batako, *paving block*, dan lain lain.

f. Semen

Semen adalah zat yang digunakan untuk merekatkan batu, bata, batako maupun bahan campuran dalam pembuatan beton.

g. *Stamper* Kuda

Stamper kuda merupakan alat konstruksi untuk melakukan pemadatan tanah maupun aspal. Mesin ini bergerak secara vertikal untuk memadatkan tanah.

Tahapan pekerjaan dilaksanakan pada saat siang hari atau setelah pesawat terakhir. Berikut tahapan pekerjaan perbaikan permukaan *threshold* 11 di Bandar Udara Soa Bajawa :

1. Langkah pertama adalah gunakan perlengkapan keamanan bagi setiap pekerja.
2. Beri tanda seluas area. Jika area tidak simetris, bisa diberi tanda tiap – tiap pojok.
3. Gunakan *jack hammer* untuk membongkar permukaan aspal. Hati – hati dan selalu fokus saat menggunakan alat ini karena alat ini memberikan getaran yang hebat saat digunakan.
4. Setelah permukaan aspal terbongkar, ambil dan angkat sisa pembongkaran menggunakan sekop.
5. Lalu pindahkan sisa pembongkaran aspal menggunakan gerobak sorong ke area pembuangan.
6. Karena tanah terlihat sangat berongga, lakukan pemadatan terlebih dahulu menggunakan *stamper* kuda.
7. Setelah memadatkan tanah menggunakan *stamper* kuda, permukaan tanah mengalami penurunan. Masukkan adukan semen ke dalam lubang galian.
8. Setelah itu tunggu semen mengeras dan membentuk beton.
9. Semprotkan lapis resap pengikat (*prime coat*) menggunakan *asphalt sprayer* secara merata.
10. Lalu masukan tebarkan aspal diatas permukaan yang telah disemprotkan *prime coat*, campuran aspal harus ditebarkan setara dengan lapisan aspal sekitar lokasi.
11. Setelah itu padatkan dengan *stamper* kuda, karena sudah mendapatkan izin dari mandor pekerjaan.

12. Langkah terakhir adalah membersihkan area agar tidak menjadi *foreign object debris* atau objek yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

4.4.2 Pengecatan Ulang Marka Parkir di Terminal Bandara

Marka parkir di area terminal Bandar Udara Soa Bajawa sudah sangat pudar, sehingga perlu dilakukan pengecatan ulang. Alat – alat dan bahan yang digunakan untuk pekerjaan pengecatan ulang marka parkir di area terminal Bandar Udara Soa Bajawa :

a. Kuas Cat 3 Inch

Kuas cat 3 inch digunakan untuk mengecat marka parkir. Dengan luas area yang dapat dijangkau, kuas dapat mempercepat saat pengecatan.

b. Kuas Cat 1 Inch

Kuas cat 1 inch digunakan untuk proses *detailing* dan *finishing* marka parkir. Kuas ini membantu merapikan bagian tepi marka yang tidak tersentuh oleh kuas 3 inch.

c. *Thinner*

Thinner merupakan cairan yang dapat mengencerkan cat. Tanpa adanya *thinner* maka cat tidak dapat diaplikasikan ke sebuah permukaan.

d. Cat *Roadline Paint* Putih

Cat *roadline paint* merupakan cat yang berbahan dasar karet terklorinasi, sehingga menghasilkan lapisan yang keras dan fleksibel. Cat ini juga sangat cocok digunakan untuk marka jalan dan parkir karena sifatnya yang cepat kering.

e. Ember

Ember merupakan wadah yang digunakan untuk mencampur cairan cat dan *thinner*.

f. Kanal C

Kanal c digunakan untuk membantu pengecatan marka agar tidak semrawut dan rapi.

g. Sapu

Sapu memiliki fungsi untuk membersihkan debu dan kotoran yang ada di permukaan marka parkir.

h. Cone Jalan

Cone jalan memiliki fungsi sebagai batas suatu pekerjaan.

Tahapan pekerjaan dilaksanakan pada sore hari. Berikut merupakan tahapan pekerjaan pengecatan ulang marka parkir di area terminal Bandar Udara Soa Bajawa :

1. Tahap awal adalah dilakukannya pembersihan permukaan marka parkir dengan sapu.
2. Setelah itu dilakukan pencampuran antara cat dan *thinner*. Pastikan kekentalannya pas agar dapat menghemat bahan.
3. Lalu taruh kanal c tepat di tepi marka untuk membuat hasil cat rapi.
4. Setelah menata kanal c, proses pengecatan dapat dimulai dengan kuas 3 inch
5. Untuk proses *detailing* dan *finishing* gunakan kuas 1 inch. Ukuran kuas 1 inch sangat membantu menjangkau area yang tidak terkena cat saat menggunakan kuas 3 inch.

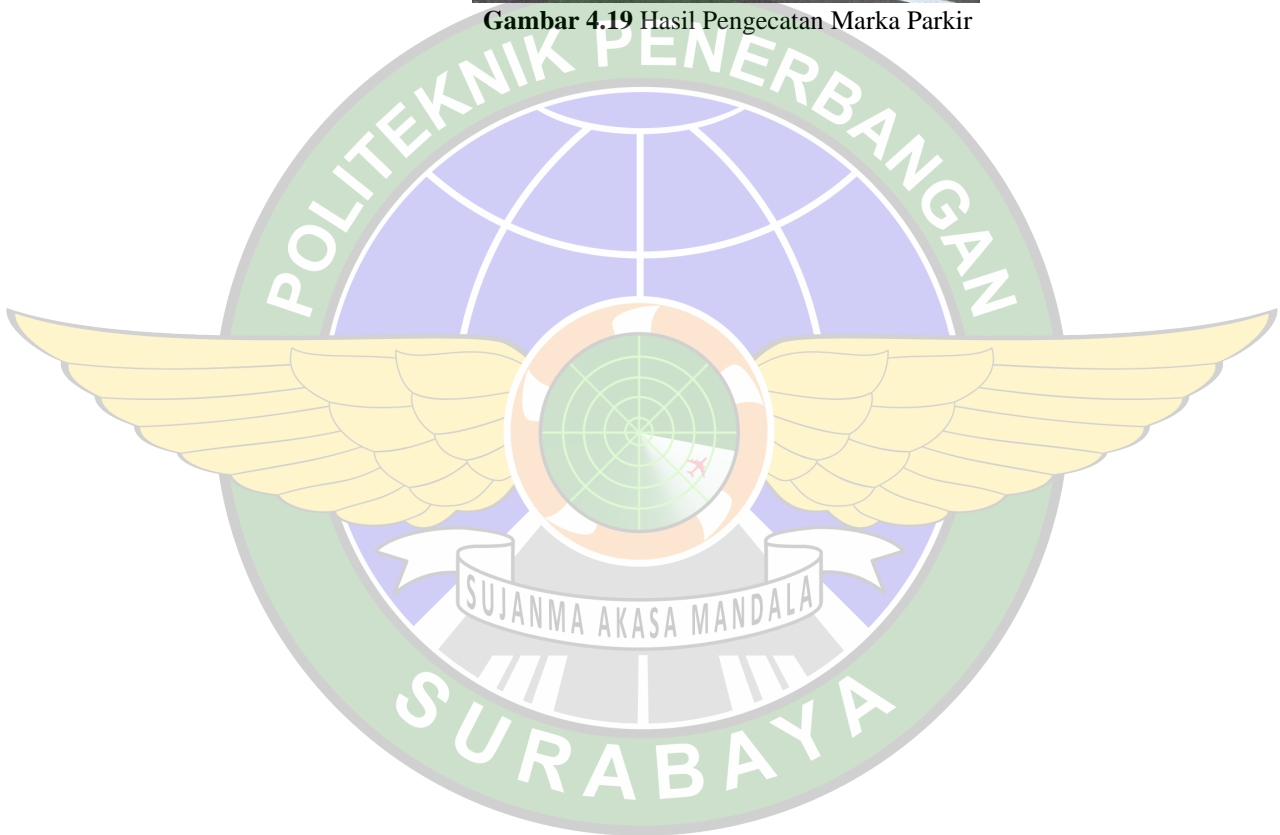


Gambar 4.18 Proses Pengecatan Marka Parkir

6. Setelah selesai pengecatan jangan lupa beri tanda cat masih basah dengan menaruh *cone* jalan di depan marka parkir.



Gambar 4.19 Hasil Pengecatan Marka Parkir



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengamatan dan analisa yang penulis lakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, penulis memberikan beberapa kesimpulan seperti berikut :

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

1. Dengan adanya perbaikan permukaan *threshold* 11 yang bergelombang dan retak akibat tanah dasar yang kurang baik maka akan mengurangi risiko kecelakaan pada pesawat saat akan melakukan *maneuvering* di *turning pad area*.
2. Pengecatan pada area parkir terminal bandara memberikan keuntungan seperti : pengemudi yang parkir sesuai dengan marka yang telah ditentukan, tidak membuat kemacetan saat melakukan parkir karena marka yang jelas, dan pengemudi tidak menghabiskan waktu untuk mencari parkir.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* Secara Keseluruhan

Selama lima bulan penulis melakukan *On the Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, penulis mendapat ilmu untuk bekerja profesional, menemukan solusi yang efisien dalam menyelesaikan masalah, melatih komunikasi, melakukan koordinasi antar unit di lapangan, dan memiliki rasa tanggung jawab untuk keselamatan dan keamanan penerbangan yang diharapkan oleh para pengguna jasa penerbangan.

5.2 Saran

Penulis berharap saran dan masukan menjadi pertimbangan pihak Bandar Udara Soa Bajawa untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan. Penulis memberikan beberapa saran seperti berikut :

5.2.1 Saran Permasalahan

Melakukan perbaikan pada fasilitas sisi udara, karena pada fasilitas sisi udara memerlukan konstruksi yang sesuai dengan regulasi yang mengatur. Di Bandar Udara Soa Bajawa pada fasilitas sisi udara banyak mengalami kerusakan seperti retak setempat di area *aiming point*, pagar perimeter yang berlubang, cat marka yang terkelupas di area *runway strip*, ujung *threshold*, dan *taxiway edge marking*. Kerusakan tersebut masih taraf normal jika tidak segera diperbaiki maka kerusakan tersebut bisa membesar dan meningkatkan risiko kecelakaan pesawat.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* Secara Keseluruhan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, penulis memberi saran seperti berikut :

1. Kesigapan pihak bandara untuk menangani temuan – temuan permasalahan di area bandara. Banyak temuan yang penulis temukan di lapangan, mulai dari sisi udara maupun sisi darat. Pihak bandara harus segera merencanakan perbaikan agar meningkatkan keamanan dan kenyamanan suatu pelayanan jasa penerbangan.
2. Menjaga koordinasi antar unit yang berada di ruang lingkup Bandar Udara Soa Bajawa. Menjaga koordinasi antar unit di lingkungan kerja sangat penting untuk mencapai keharmonisan dan kenyamanan saat bekerja, sehingga saat terjadi permasalahan akan mudah terselesaikan.
3. Perlu diadakannya diklat atau pelatihan bagi para pegawai di seluruh unit yang ada di Bandar Udara Soa Bajawa. Diklat atau pelatihan sangat penting untuk meningkatkan kemampuan para pegawai yang ada di Bandar Udara Soa Bajawa

DAFTAR PUSTAKA

Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Soa Bajawa Tahun 2021.

Aerodrome Manual (AM) Bandar Udara Soa Bajawa Tahun 2021.

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Jakarta.

Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional. Jakarta.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 77/ VI / 2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. Jakarta.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP / 161 / IX / 2003 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Perencanaan / Perancangan Landasan Pacu, *Taxiway, Apron* pada Bandar Udara. Jakarta.

Sukirman, S, 1992, *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Nova, Bandung.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara. Jakarta.

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 18. Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran 1

Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Pande Putu Setiawan
NIT : 30721041
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, Nusa Tenggara Timur

April 2023

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan
1.	Selasa, 4 April 2023	- Taruna tiba dilokasi OJT
2.	Rabu, 5 April 2023	- Pengenalan pegawai, personel dan karyawan UPBU Soa Bajawa - Pengenalan prosedur dan SOP UPBU Soa Bajawa - Pengenalan dan peninjauan seluruh fasilitas yang ada pada UPBU Soa Bajawa
3.	Kamis, 6 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembongkaran ruangan ibu menyusui
4.	Jumat, 7 April 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
5.	Sabtu, 8 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
6.	Senin, 10 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Inspeksi bersama auditor
7.	Selasa, 11 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembuatan berita acara untuk kelengkapan administrasi otban
8.	Rabu, 12 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput di sisi darat
9.	Kamis, 13 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU

		- Pembersihan area drainase
10.	Jumat, 14 April 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembersihan area drainase
11.	Sabtu, 15 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
12.	Senin, 17 April 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
13.	Selasa, 18 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Perawatan mower
14.	Rabu, 19 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Perawatan kursi
15.	Kamis, 27 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>runway</i>
16.	Jumat, 28 April 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembersihan area <i>runway</i>
17.	Sabtu, 29 April 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU

Mengetahui,
Supervisor

Rizky Satria Yudha, A.Md
NIP. 20001005 202210 1 001

Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Pande Putu Setiawan
NIT : 30721041
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa,
 Nusa Tenggara Timur

Mei 2023

1.	Senin, 1 Mei 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
2.	Selasa, 2 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
3.	Rabu, 3 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
4.	Kamis, 4 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>landside</i>
5.	Jumat, 5 Mei 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
6.	Sabtu, 6 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
7.	Senin, 8 Mei 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
8.	Selasa, 9 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
9.	Rabu, 10 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>landside</i>
10.	Kamis, 11 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
11.	Jumat, 12 Mei 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
12.	Sabtu, 13 Mei 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemasangan kotak P3K di kantor administrasi

13.	Senin, 15 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
14.	Selasa 16 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemasangan kotak P3K di ruang tunggu
15.	Rabu, 17 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemasangan kotak P3K di ruang bangland
16.	Kamis, 18 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
17.	Jumat, 19 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
18.	Sabtu, 20 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
19.	Senin, 22 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
20.	Selasa, 23 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
21.	Rabu, 24 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
22.	Kamis, 25 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
23.	Jumat, 26 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
24.	Sabtu, 27 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemasangan pipa bawah tanah
25.	Senin, 29 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
26.	Selasa, 30 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
27.	Rabu, 31 Mei	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron.

	2023	- Mengisi Checklist FSD dan FSU
--	------	---------------------------------

Mengetahui,
Supervisor

Rizky Satria Yudha, A.Md
NIP. 20001005 202210 1 001



Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Pande Putu Setiawan
NIT : 30721041
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, Nusa Tenggara Timur

Juni 2023

1.	Senin, 5 Juni 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
2.	Selasa, 6 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area talut
3.	Rabu, 7 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
4.	Kamis, 8 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>landside</i>
5.	Jumat, 9 Juni 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
6.	Sabtu, 10 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
7.	Senin, 12 Juni 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
8.	Selasa, 13 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Penyekatan ruangan avsec
9.	Rabu, 14 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Penyekatan ruangan avsec
10.	Kamis, 15 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Penyekatan ruang avsec
11.	Jumat, 16 Juni 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU

		- Penyekatan ruang avsec
12.	Sabtu, 17 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
13.	Senin, 19 Juni 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
14.	Selasa, 20 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
15.	Rabu, 21 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembuatan meja untuk avsec dan bangland
16.	Kamis, 22 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembuatan meja untuk avsec dan bangland
17.	Jumat, 23 Juni 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
18.	Sabtu, 24 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Giat kerja bakti kantor bangland
19.	Senin, 26 Juni 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>landside</i>
20.	Selasa, 27 Juni 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Kegiatan padat karya

Mengetahui,
Supervisor

Rizky Satria Yudha, A.Md
NIP. 20001005 202210 1 001

Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Pande Putu Setiawan
NIT : 30721041
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa,
 Nusa Tenggara Timur

Juli 2023

1.	Sabtu, 1 Juli 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
2.	Senin, 3 Juli 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
3.	Selasa, 4 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
4.	Rabu, 5 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
5.	Kamis, 6 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
6.	Jumat, 7 Juli 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
7.	Sabtu, 8 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Giat kerja bakti kantor bangland
8.	Senin, 10 Juli 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
9.	Selasa, 11 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
10.	Rabu, 12 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>landside</i>
11.	Kamis, 13 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
12.	Jumat, 14 Juli 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron.

		- Mengisi Checklist FSD dan FSU
13.	Sabtu, 15 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
14.	Senin, 17 Juli 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
15.	Selasa, 18 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
16.	Kamis, 20 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pengelasan pagar pada area DVOR
17.	Jumat, 21 Juli 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
18.	Sabtu, 22 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Giat kerja bakti kantor bangland
19.	Senin, 24 Juli 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
20.	Selasa, 25 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
21.	Rabu, 26 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>landside</i>
22.	Kamis, 27 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
23.	Jumat, 28 Juli 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemasangan meja resepsionist dan meja rapat
24.	Sabtu, 29 Juli 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemasangan tulisan
25.	Senin, 31 Juli 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU

Mengetahui,
Supervisor

Rizky Satria Yudha, A.Md
NIP. 20001005 202210 1 001



Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Pande Putu Setiawan
NIT : 30721041
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa, Nusa Tenggara Timur

Agustus 2023

No.	Hari, Tanggal	Uraian Kegiatan
1.	Selasa, 1 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
2.	Rabu, 2 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
5.	Kamis, 3 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembersihan area talut
6.	Jumat, 4 Agustus 2023	- Senam pagi dan olahraga bersama - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
7.	Sabtu, 5 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
9.	Senin, 7 Agustus 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
10.	Selasa, 8 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
11.	Rabu, 9 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
12.	Kamis, 10 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
13.	Jumat, 11	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron.

	Agustus 2023	- Mengisi Checklist FSD dan FSU
14.	Sabtu, 12 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pembersihan area talut
15.	Senin, 14 Agustus 2023	- Apel Pagi - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
16.	Selasa, 15 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput area <i>airside</i>
17.	Rabu, 16 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
18.	Kamis, 17 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Pemotongan rumput <i>landside</i>
19.	Jumat, 18 Agustus 2023	- Giat kerja bakti di area terminal, apron dan kantor - Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU
20.	Sabtu, 19 Agustus 2023	- Inspeksi Pagi Landasan, Taxiway, Apron. - Mengisi Checklist FSD dan FSU - Giat kerja bakti kantor bangland dan workshop
21.	Minggu, 20 Agustus 2023	- Selesai

Mengetahui,
Supervisor

Rizky Satria Yudha, A.Md
NIP. 20001005 202210 1 001



Lampiran 2

Foto Kegiatan *On the Job Training* UPBU Soa Bajawa

	
<p>Foto bersama setelah apel pagi</p>	<p>Penyekatan ruang avsec</p>
	
<p>Perbaikan <i>tractor mower</i></p>	<p>Pengukuran <i>threshold</i> 11</p>
	

Inspeksi pagi	Pemotongan rumput area sisi darat
	
Pemotongan rumput area talut	Pembuatan akses jalan menuju ph
	
Pemotongan rumput area samping runway stripe menggunakan tractor mower	Perawatan bangku ruang tunggu
	

Pencucian <i>tractor mower</i>	Inspeksi dan pengamatan bersama Otoritas Bandara
	
Pengisian air pada truk tangki	Pembongkaran ruangan ibu menyusui
	
Pemasangan tulisan	Perbaikan pagar parimeter