

**PENGECATAN MARKA *PARKING STAND* DAN PEMELIHARAAN
FASILITAS PARKIR SISI DARAT DI BANDAR UDARA SULTAN
MUHAMMAD KAHARUDDIN SUMBAWA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 04 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh :

BOBBY LESMANA
NIT 30721005

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

2023

**PENGECATAN MARKA *PARKIG STAND* DAN PEMELIHARAAN
FASILITAS SISI DARAT DI BANDAR UDARA SULTAN MUHAMMAD
KAHARUDDIN SUMBAWA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 04 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh :

BOBBY LESMANA
NIT 30721005

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

2023

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGECATAN MARKA *PARKING STAND* DAN PEMELIHARAAN FASILITAS PARKIR SISI DARAT DI BANDAR UDARA SULTAN MUHAMMAD KAHARUDDIN SUMBAWA

Oleh :

BOBBY LESMANA

NIT . 30721005

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh :

Supervisor 1/OJT 1

Supervisor 2/OJT 1

Dosen Pembimbing



Yayat Ruhiyat

NIP. 19710820 199203 1 002



Harianto

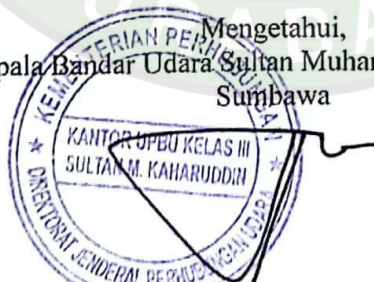
NIP. 19850301 200604 1 002



Dr. Ir. Siti Fatimah, M.T

NIP. 19660214 199003 2 001

Mengetahui,
Kepala Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin
Sumbawa



Tri Pono Basuki Wijianto, S.ST

NIP. 19810917 200212 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji :

Ketua

Sekretaris

Anggota



Dr. Ir. Siti Fatimah, MT
NIP. 19660214 199003 2 001



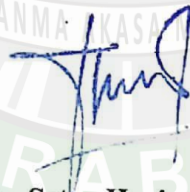
Yayat Ruhiyat
NIP. 19710820 199203 1 002



Harianto
NIP. 19850301 200604 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi



Dr. Ir. Setyo Hariyadi, S.P., S.T., M.T.

NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan hidayat-NYA sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa. *On The Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan merupakan penerapan terhadap ilmu dan keterampilan yang didapat penulis selama proses perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI A di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa. Laporan ini merupakan catatan kami selama melakukan *On The Job Training* (OJT) di di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa.

Adapun manfaat yang penulis dapat dari bimbingan dan pengarahan selama pengerjaan laporan *On The Job Training* (OJT) merupakan pengalaman yang sangat berharga bagi penulis oleh sebab itu pada kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu kelancaran OJT *On The Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan ini, khususnya kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa (Allah Swt), Sang Maha Pencipta yang telah memberikan anugerah dan lindungan.
2. Kedua Orang Tua dan rekan penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa secara ikhlas demi kelancaran *On The Job Training* (OJT) dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Setyo Hariyadi, S.P., S.T., M.T selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah menizinkan penulis untuk melaksanakan *On The Job Training* (OJT).
5. Ibu Dr. Ir. Siti Fatimah, M.T selaku dosen pembimbing dan dosen peguji *On The Job Training* (OJT).

6. Bapak Tri Pono Basuki Wijianto, S.ST selaku Kepala Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan *On The Job Training* (OJT)
7. Bapak Yayat Ruhayat selaku Perencanaan Ahli Pertama dan Supervisor yang telah memberikan pengarahan dan pengetahuan tentang kegiatan operasional teknik di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa
8. Bapak Kukuh Dwi Pramogi, S.ST selaku Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa
9. Bapak Harianto selaku Koordinator Unit Bangunan Landasan dan *Supervisor* dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)
10. Ibu Dr. Ir. Siti Fatimah, M.T selaku dosen pembimbing dan dosen peguji *On The Job Training* (OJT).
11. Seluruh Karyawan dan Staf di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa.
12. Seluruh teknisi Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan baik isi maupun sistematikanya. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini bermfaat bagi pembaca, khususnya yang melaksanakan *On The Job Trainning* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa.

Sumbawa, 31 Agustus 2023

BOBBY LESMANA
NIT:30721005

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Tujuan dan manfaat pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3.1 Manfaat pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	4
2.1 Gambaran Umum Lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
2.1.1 Tata Letak Bandar Udara <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
2.2 Data Umum Bandara	6
2.2.1 <i>Aerodrome Manual</i>	6
b. Struktur Organisasi	16
BAB III TINJAUAN TEORI	17
3.1 Bandar Udara	17
3.1.1 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara	17
3.1.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara	17
3.1.3 Keselamatan Penerbangan	18
3.2 Pemeliharaan Sisi Udara (Pengecatan Marka <i>Parking Stand</i>)	18
3.2.1 Marka <i>Parking Stand</i>	18
3.2.2 Spesifikasi Teknis Pekerjaan	22
3.3 Pemeliharaan Sisi Darat (Fasilitas Parkir)	22
3.3.1 Pengertian, Fungsi, dan Bagian Kereb/ Kanstin	22
3.3.2 Tipe Kereb	24
3.3.3 Cara Perawatan dan Pemeliharaan Kanstin	25
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	26
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>One The Job Training</i> (OJT)	26

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara	26
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	28
4.2 Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	33
4.3 Permasalahan.....	33
4.3.1 Pengecatan marka <i>parking stand</i>	33
4.3.2 Pemeliharaan Fasilitas parkir.....	34
4.4 Penyelesaian Masalah 34	
4.4.1 Pengecatan marka <i>Parking stand</i>	34
4.4.2 Langkah-Langkah Pemasangan Kanstin.....	43
BAB V PENUTUP.....	47
5.1 Kesimpulan.....	47
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	47
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	47
5.2 Saran.....	48
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	48
5.2.2 Saran Pelaksanan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	48
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa	5
Gambar 2. 2 Bagan Stuktur Organisasi Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa	16
Gambar 3. 1 Garis Lead-In dan Lead-Out Lines untuk Pesawat Paling Kritis....	19
Gambar 3. 2 Lead-In Dan Lead-Out Line Untuk Beberapa Parking Stand Tidak Kritis.....	19
Gambar 3. 3 Aircraft Stand Number Designation (Huruf)	20
Gambar 3. 4 Aircraft Stand Number Designation (Angka)	20
Gambar 3.5 Pilot Stop Line (tidak ada marshaller)	21
Gambar 3. 6 Marshaller Stop Line.....	22
Gambar 3. 7 Komponen dan bagian bagian kereb.....	23
Gambar 3. 8 Kereb tegak tanpa komponen horizontal (Tipe A1nh).....	24
Gambar 4. 1 Gedung Terminal	28
Gambar 4. 2 Loket Penerbangan Bandar Udara	29
Gambar 4. 3 Check-in area	30
Gambar 4. 4 Ruang Tunggu Keberangkatan.....	30
Gambar 4. 5 Parking Area.....	31
Gambar 4. 6 Bangunan Kantor	32
Gambar 4. 7 Gedung AVSEC.....	32
Gambar 4. 8 Gedung Bangland.....	33
Gambar 4. 9 Lokasi Pengecatan Parking stand.....	34
Gambar 4. 10 Pencampuran cat dengan air.....	37
Gambar 4. 11 Penghapusan marka existing.....	38
Gambar 4. 12 Hasil penghapusan marka existing.....	38
Gambar 4. 13 Gambar Pengecatan parking stand.....	38
Gambar 4. 14 Pengukuran parking stand.....	39
Gambar 4. 15 Pembersihan area pengecatan	39
Gambar 4. 16 Pengecatan lead in-lead out.....	40
Gambar 4. 17 Pengecatan aircraft stand	40
Gambar 4. 18 Pengecatan parking stand tidak kritis (secondary).....	41
Gambar 4. 19 Pengecatan pilot stop line	41
Gambar 4. 20 Parking stand existing	42
Gambar 4. 21 Hasil pengecatan 5 parking stand	42
Gambar 4. 22 Lokasi pemasangan kanstin	43
Gambar 4. 23 Proses pembersihan alas kanstin.....	44
Gambar 4. 24 Proses pencampuran mortar	44
Gambar 4. 25 Proses pemasangan mortar.....	45
Gambar 4. 26 Proses pemasangan kanstin.....	45
Gambar 4. 27 Hasil pemasangan kanstin.....	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Aerodrome Obstacle	9
Tabel 2. 2 Meteorological Information Provide	10
Tabel 3. 1 Clearances antara pesawat udara dengan bangunan	18
Tabel 3. 2 Pilot Stop Line	21
Tabel 4. 1 Alat dan Bahan Pengecatan marka parking stand.....	34
Tabel 4. 2 Kebutuhan Pail Cat.....	35
Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Pemasangan Kanstin	43



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau 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, Termuat dalam Undang-undang Republik Indonesi no.1 tahun 2009 pada pasal 1 ayat 33.

Bandar Udara ditata dalam satu kesatuan tatanan kebandar-udaraan nasional guna mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang andal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah, maka dalam penyusunan tatanan kebandar-udaraan perlu memperhatikan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi kelestarian lingkungan, keamanan dan keselamatan penerbangan.

Tatanan keBandar Udaraan nasional sekurang-kurangnya memuat fungsi, penggunaan, klasifikasi, status, penyelenggaraan, dan kegiatan Bandar Udara, keterpaduan intra dan antar moda transportasi dan keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya. Sejalan dengan tatanan kebandar-udaraaan dalam peningkatan keamanan dan keselamatan penerbangan serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya diperlukan adanya drainase, yaitu salah satu bagian dari fasilitas sisi udara yang penting untuk memastikan keamanan daerah sisi udara saat terjadinya perubahan cuaca.

Dengan kondisi saat ini Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa sudah memiliki fasilitas drainase, pemindahan drainase ini agar dapat mengalir sampai pembuangan, sehingga tidak mengganggu pengoperasian fasilitas yang lain.

1.2 Tujuan dan manfaat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun maksud dan tujuan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yaitu mengaplikasikan ilmu yang telah diberikan dosen di kampus di lingkungan kerja Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa. Adapun tujuan dan manfaat dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) antara lain sebagai berikut.

1.2.1 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

- a. Menerapkan teori yang telah didapatkan pada saat proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya ke dalam dunia kerja yang sesungguhnya.
- b. Menghasilkan tenaga kerja yang memiliki tingkat pengetahuan, keterampilan dan etos kerja yang baik.
- c. Sebagai bekal dan sekaligus pengalaman untuk terjun ke dunia kerja yang sesungguhnya.
- d. Menjadikan para taruna dapat menjalin kerjasama serta komunikasi di dunia kerja dengan rekan kerja.

1.3 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

- a. Undang – undang Nomor 12 Tahun 2012 tanggal 10 Agustus 2012 tentang pendidikan tinggi.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2010 tentang Pengelolaan dan Penyelenggaraan Pendidikan sebagaimana telah diubah dengan nomor 17 tahun 2010.
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan tinggi dan pengelolaan penurunan tinggi.
- d. Peraturan pemerintah nomor 51 tahun 2012 tentang sumber daya manusia di bidang transportasi (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 5310).

1.3.1 Manfaat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

- a. Para taruna diharapkan mempunyai kemampuan kompetensi yang unggul sesuai standar nasional dan internasional.
- b. Para taruna dapat mengetahui dan beradaptasi dalam dunia kerja pada bandara-bandara.
- c. Para taruna dapat mengaplikasikan teori yang telah didapatkan pada saat di politeknik penerbangan Surabaya.
- d. Para taruna dapat menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
- e. Memberikan gambaran kepada taruna akan profesi yang akan digeluti pada saat di dunia kerja.
- f. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi di tempat OJT.
- g. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dengan pihak Bandar Udara.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Gambaran Umum Lokasi *On The Job Training* (OJT)

Kabupaten Sumbawa Ini adalah salah satu kabupaten yang terletak di Provinsi Nusa Tenggara Barat yang menawarkan keindahan alam serta kekayaan budayanya, serta pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Sumbawa yang cukup pesat memberi pengaruh terhadap mobilitas masyarakat di Sumbawa atau sekitarnya. Kekayaan alam dan budaya yang dimiliki Kabupaten Sumbawa menjadi salah satu pusat yang mempengaruhi akan majunya Kabupaten Sumbawa dan menjadi salah satu tempat yang banyak dikunjungi wisatawan lokal maupun mancanegara.

2.1.1 Tata Letak Bandar Udara *On The Job Training* (OJT)

Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin pada tahun 1943 digunakan sebagai kepentingan militer, dengan sebutan awal Bandar Udara Brangbiji, Karena lokasi Bandar Udara berada pada desa Brangbiji. Dengan luas lahan seluas 300 Ha dengan konstruksi terdiri dari timbunan batu karang dan dilapisi dengan pasir batu dihamparan gebalan rumput. 1949 Lapangan Terbang Brangbiji pengoperasiannya diserahkan kepada Dinas Pekerjaan Umum dan melayani penerbangan sipil yang dioperasikan oleh KLM dengan menggunakan pesawat jenis Heron dan Dakota. 1966 Maskapai merpati Airlines melakukan penerbangan perdana menggunakan pesawat Pilatus porter dan Twin Otter.

1969 Maskapai Garuda menggunakan Pesawat dengan kapasitas lebih besar Convair 340, Convair 440, dan Fokker 27 dengan rute penerbangan Surabaya-Denpasar-Sumbawa-Maumere-Ujung pandang-PP dan Surabaya- Denpasar-Sumbawa-Waingapu-Kupang-PP. dan 2014 Perubahan Nama Bandar Udara Brangbiji menjadi Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa. Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa terletak di Jl. Garuda No 41, Kel. Lembeh Kec. Sumbawa Kab. Sumbawa – Nusa Tenggara Barat dengan kode pos 84313. Telepon induk (0371) 21792. Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa terletak di pusat kota Sumbawa, tepatnya terletak pada koordinat

08°29'38,438" Lintang Selatan (LS) dan 117°24'59.258" Bujur Timur (BT). Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) terletak antara 115°45'-119°10' BT dan antara 8°05'-9°05' LS. Wilayah utara berbatasan dengan laut Jawa, di Selatan dengan Samudera Hindia, di Timur dengan Selat Sepadan di Barat dengan Selat Lombok. Luas wilayah keseluruhan 29.159,04 km² yang terdiri atas daratan 20.153,07 km² dan lautan 29.159,04 km². Sumbawa juga dikelilingi dengan ratusan pulau kecil. Pulau-pulau kecil tersebut diantaranya Gili Air, Gili Meno, Gili Trawangan, Gili Gede, Gili Nanggu, Gili Tangkonh, Pulau Moyo, Pulau Bungin, Pulau Satonda, Pulau Kaung, Pulau Panjang dan masih banyak lagi.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa
(Sumber: *Goggle Earth*, 2023)

2.2 Data Umum Bandara

Berikut adalah data umum yang ada pada Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa.

2.2.1 *Aerodrome Manual*

a. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WADS
2. Nama Bandar Udara : Sultan Muhammad Kaharuddin
3. Nama Kota : Sumbawa Besar

b. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinator titik referensi : $08^{\circ}29'19''$ S
Aerodrome Reference Point : $117^{\circ}24'51''$ E
2. Arah dan Jarak Ke Kota : $\pm 2,5$ km Sumbawa Besar
3. Elevasi : 38 ft
4. Nama penyelenggara
Bandar Udara : Bandar Udara Sultan Muhammad
Kaharuddin Sumbawa
5. Alamat Bandar Udara : Desa Lempeh, Kecamatan Sumbawa,
Kabupaten Sumbawa
- F. Telephone : (0371) 21792, 23692
- G. Fax : (0371) 24101
- H. Telex : -
- I. *E-mail* : swqairport@gmail.com
- J. Frekuensi Tower : ADC 122.8 Mhz
- K. KODE IATA : SWQ

- 
- c. Jam Operasi
1. Pelayanan pesawat udara : 07.00 – 17.00 WITA /
 2. Administrasi Bandar Udara : Senin – Jumat 07.00 – 16.00 WITA
 3. Kesehatan : 07.00 – 17.00 WITA / 23.00 – 09.00 UTC
- D. Handling : 07.00 – 17.00 WITA / 23.00 – 09.00 UTC
- E. Keamanan Bandar Udara : 24 jam
- d. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)
1. Hotel : Di Kota
 2. Kantin : Di Bandara
 3. Transportasi : Angkutan Kota
 4. Pelayanan Bagasi : Tersedia (*conveyor, lost & found*)
- e. Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)
1. Katogeri PKP - PK : Category IV
 2. Fasilitas PKP – PK : - 1 Unit *FoamTender Type IV*
- 1 Unit *Nurse Tender*
- 1 Unit *Ambulance*
 3. Ketersediaan Peralatan pemindahan pesawat udara rusak : Tidak tersedia
- f. Seasonal Availability Clearing
1. *Type of clearing equipment* : NIL
 2. *Clearence priority* : NIL
 3. Keterangan : NIL

g. *Apron, Taxiway dan Check Location Data Permukaan Apron dan Kekuatan (strength)*

1. *APRON*

<i>Apron</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Hotmix</i>
	Strength	: PCN 30 F/C/X/T
	Dimensi	: 140 M ¹ x 80 M ¹
	Permukaan	: <i>Asphalt Hotmix</i>
	Strength	: PCN 20 F/C/Y/T
	Dimensi	: 100 M ¹ x 80 M ¹

2. *TAXIWAY*

<i>Taxiway Alpha</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Hotmix</i>
	Strength	: PCN 30 F/C/X/T
	Dimensi	: 83 M ¹ x 23 M ¹
<i>Taxiway Bravo</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Hotmix</i>
	Strength	: PCN 20 F/C/Y/T
	Dimensi	: 83 M ¹ x 23 M ¹

ACL Location and Elevation : NIL

VOR/Ins Check Point : NIL

h. *Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu*

1. *Penggunaan tanda identifikasi* : Tersedia

2. *marka dan lampu runway serta*

marka taxiway dan lampu taxiway : -Tersedia (Marka runway)

-Tersedia (Lampu runway)

-Tersedia (Marka taxiway)

-Tersedia (Lampu taxiway)

3. *Stop bars* : NIL

i. Lokasi dan designation of standard taxi routes

1. Lokasi di seluruh *taxiway* Bandar Udara Sultan MuhammadKaharuddin Sumbawa

2. Tower Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa mengatur pergerakan pesawat

3. Keberangkatan dan kedatangan pesawat sipil menggunakan *Taxiway*

j. *Aerodrome Obstacle*

Tabel 2. 1 Aerodrome Obstacle

In Area 2					
OBST ID/ Designation	OBST Type	OBST Position	ELEV/HGT	Markings/Type Colour	Remarks
1	2	3	4	5	6
NIL	<i>Antenna</i>	082916.3S 1172508.0E	274 ft	NIL	BTS 1
NIL	<i>Antenna</i>	082915.5S 1172507.1E	263 ft	NIL	BTS 2
NIL	<i>Antenna</i>	082830.6S 1172350.3E	111 ft	NIL	BTS 3
NIL	<i>Antenna</i>	083017.8S 1172436.5E	149 ft	NIL	BTS 4
NIL	<i>Antenna</i>	083014.8S 1172440.5E	179 ft	NIL	BTS 5
NIL	<i>Antenna</i>	083014.8S 1172457.6E	169 ft	NIL	BTS 6
NIL	<i>Building</i>	082903.8S 1172438.6E	100 ft	NIL	Mosque
NIL	<i>Building</i>	083143.4S 1172545.4E	364 ft	NIL	Tower on the hill

NIL	<i>Building</i>	082948.6S 1172507.0E	22 ft	NIL	NIL
NIL	<i>Hill</i>	083109.8S 1172543.0E	233 ft	NIL	NIL

(**Sumber:** Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Sultan
Muhammad Kaharuddin 2022)

k. *Meteorological Information Provide*

Tabel 2. 2 *Meteorological Information Provide*

<i>Asstociated MET Office</i>	: station BMKG Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa
<i>Hours of service MET office outside hours</i>	: H24
<i>Office responsible for TAF preparation period of validity</i>	: Met Station I Gusti Ngurah Rai
<i>Type of landing forecasts interval of issuance</i>	: Hourly
<i>Briefing/ consultion provided</i>	: Personal Briefing, Telephone
<i>Flight documentation language used</i>	: Chart/ English
<i>Charts and other information available for providing information</i>	: Telemetry Meteorology FMT 6 Stand by Set
<i>ATS units provided within information</i>	: AFIS
<i>Additional information (limitation of service etc)</i>	: Met Riport For Take Off and Landing, Climafolobocal Aerodrome Summary Tabulan Form A,B,C,D,E mode Uppen Wind : 00.00 . 06.00 : 12.00 — 18.00

(**Sumber:** Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Sultan
Muhammad Kaharuddin 2022)

l. *Karakteristik Fisik Runway*

Karakteristik fisik *runway* pada Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa berisi rincian data mengenai dimensi, elevasi dan slope pada airside pada Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa yang dapat di lihat pada tabel 2.3.

Tabel 2. 3 Karakteristik Fisik Runway

Designation RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strenght (PCN) and Surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation
1		2	3	4	5
1	14	140.33°	1 800 x 30	30/F/C/X/T Asphalt	THR 082853.36S 1172421.73E
2	32	140.33°	1 800 x 30	30/F/C/X/T Asphalt	THR 082853.36S 1172421.73E

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 20 ft	NIL	NIL	60 x 30	1920 x 120
2	THR 38 ft	NIL	NIL	150 x 30	1920 x 120

RESA dimensions (M)		Location and description of arresting system	OFZ	Remarks
11		12	13	14
1	90 x 60	NIL	NIL	NIL
2	90 x 60	NIL	NIL	NIL

(Sumber: Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar
Udara Sultan Muhammad Kaharuddin 2022)

m. Declared Distance

Data *Declared Distance* TORA, TODA, ASDA dan LDA di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa dapat di lihatpada tabel 2.4

Tabel 2. 4 Declared Distance

RWY DESIGNATOR	TORA	TODA	ASDA	LDA
14	1800 M	1860 M	1800 M	1800 M
32	1800 M	1950 M	1800 M	1800 M

(**Sumber:** *Aeronautical Information Publication (AIP)* Bandar Udara

Sultan Muhammad Kaharuddin 2022)

n. Approach and Runway Lighting

Spesifikasi *approach and runway lighting* pada Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa pada tabel 2.5.

Tabel 2. 5 Approach and Runway Lighting

1	2	3	4	5
RWY Designator	APCH LIGHT Type LEN	THR LGT Color Color WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGTLEN
14	2.25 x 40.4 m Sequence flashing light/Clear	Green	PAPI left one side	NIL
32	NIL	Green	PAPI left one side	NIL

RWY Centerline LGT Length Spacing g Color	RWY Edge LGT LEN Spacing Color	RWY End LGT Color WBAR	SWY LGT LEN (M) Color	Remarks
NIL	Yellow; 60 m along 300 m fm both THR and continue with clear, 60 m	Red	NIL	NIL
NIL	Yellow; 60 m along 300 m fm both THR and continue with clear, 60 m	Red	NIL	NIL

(**Sumber:** Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara
Sultan Muhammad Kaharuddin 2022)

- o. Other Lighting, Secondary power Supply
 1. *ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation* : NIL
 2. *LDI location and LGT anemometer* : NIL
 3. *location and LGT* : NIL
 4. *TWY edge and centre line LGT* : Edge : TWY A, B
 5. *Secondary power supply/switch over time* : Genset 250 kVA and 125 kVA

p. Helicopter Landing Area

Tabel 2. 6 *Helicopter Landing Area*

1	<i>Coordinate TLOF of THR FATO</i>	<i>NIL</i>
2	<i>Geoid Undulation</i>	<i>NIL</i>
3	<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	<i>NIL</i>
4	<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	<i>NIL</i>
5	<i>True BRG of FATO</i>	<i>NIL</i>
6	<i>Declared distance available</i>	<i>NIL</i>
7	<i>APP and FATO Lighting</i>	<i>NIL</i>

(**Sumber:** *Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin 2022*)

q. Dimensi RESA

Tabel 2. 7 Dimensi RESA

Nomor Runway	Dimensi	Keterangan
14	1800 m x 30 m. (Resa	Baru dalam tahap pengerjaan RESA Runway 14 lahannya ada, namun belum ditimbun.
32	NIL	-

(Sumber: *Aeronautical Information Publication (AIP)* Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin 2022)

1. Jarak Intersection-Take off dari setiap runway

Tidak tersedia

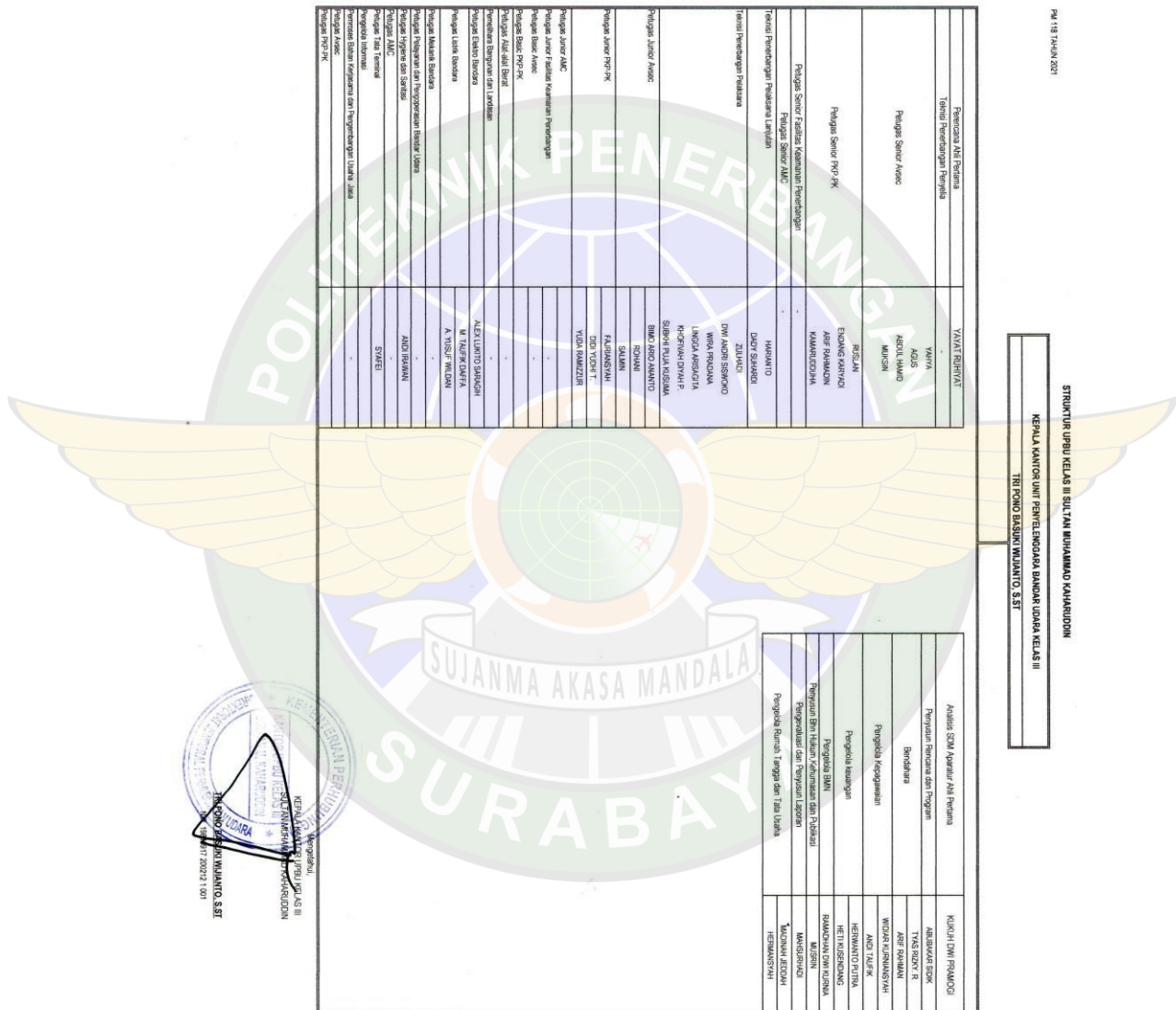
2. Koordinat Intersection-Taxiway

Tidak tersedia

3. Lokasi untuk *pre-flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di Apron

Tidak tersedia

Struktur organisasi Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa dapat dilihat pada gambar 2.2.



Gambar 2. 2 Bagan Stuktur Organisasi Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa

(**Sumber** : Memorandum Serah Terima Jabatan Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar Udara, populer disingkat sebagai bandara merupakan sebuah fasilitas di mana pesawat udara dan helicopter dapat lepas landas dan mendarat. Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization), Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

3.1.1 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Fasilitas sisi Darat Bandar Udara pada Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu Bandar Udara adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat meliputi:

- a. Bangunan terminal penumpang.
- b. Bangunan terminal kargo
- c. Gedung operasi
- d. Jalan masuk (*access road*)
- e. Tempat parkir kendaraan umum
- f. Pergudangan

3.1.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Fasilitas sisi Udara Bandar Udara pada Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa 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. Fasilitas sisi udara meliputi:

- a. Runway
- b. Taxiway
- c. Apron

- d. Runway Stripe
- e. Resa

3.1.3 Keselamatan Penerbangan

Menurut UU Nomor 1 2009 Tentang Penerbangan, Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3.2 Pemeliharaan Sisi Udara (Pengecatan Marka *Parking Stand*)

3.2.1 Marka *Parking Stand*

Berdasarkan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara KP Nomor 326 Tahun 2019. Marka adalah Simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika.

Aircraft stand agar memberikan area bebas minimum antar pesawat udara yang menggunakan stand dan juga antara pesawat udara dengan bangunan yang berdekatan atau objek tetap lainnya sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Clearances antara pesawat udara dengan bangunan

Code letter	Clearance (m)
A	3.0
B	3.0
C	4,5
D	7,5
E	7,5
F	7,5

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

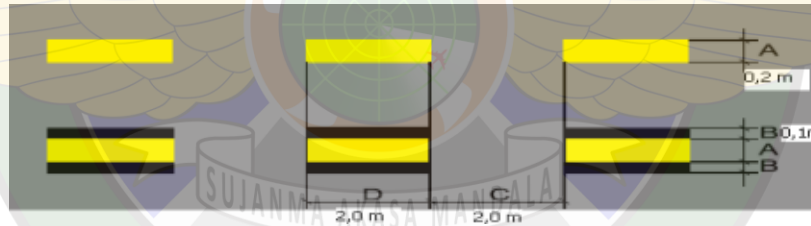
a. Marka Apron *Lead In* Dan *Lead Out Line*

Lead-in, *turning* dan *lead-out lines* adalah garis yang tidak terputus dan memiliki lebar tidak kurang dari 15 cm. Apabila terdapat satu atau lebih *stand marking* yang tumpang tindih pada sebuah *stand marking* lainnya, maka garis-garis ini harus tidak terputus untuk pesawat yang paling kritis dan garis untuk pesawat lainnya putusputus. Warna (hitam) pada *Lead-in*, *turning* dan *lead-out lines* harus ditambahkan untuk mengontraskan jika dicat pada permukaan beton.



Gambar 3. 1 Garis Lead-In dan Lead-Out Lines untuk Pesawat Paling Kritis

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)



Gambar 3. 2 Lead-In Dan Lead-Out Line Untuk Beberapa Parking Stand Tidak Kritis

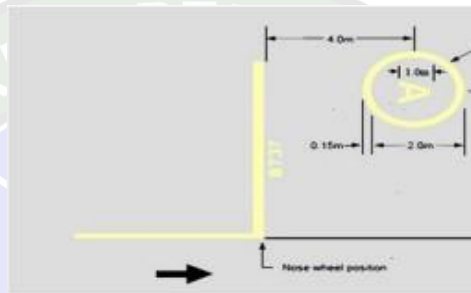
(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

b. Marka *Aircraft Stand*

Marka aircraft stand harus disediakan untuk posisi parkir yang telah ditetapkan pada apron yang diperkeras. Marka aircraft stand pada apron yang diperkeras harus terletak untuk bias memberikan jarak aman, ketika nose wheel mengikuti marka aircraft stand tersebut. Marka aircraft stand harus memasukkan unsur-unsur sebagai berikut: stand identification, taxilane centerline, lead-in line, lead-out line, Taxi Lead-in line Designation, turn bar, turning line, alignment bar dan stop line seperti yang dipersyaratkan dalam konfigurasi parkir dan untuk melengkapi alat bantu parkir lainnya. Identification aircraft stand (huruf dan/angka)

digunakan untuk memberikan informasi tambahan pada apron yang diperkeras dimana ada lebih dari satu posisi parkir pesawat udara dan harus dijadikan bagian dari lead-in line dengan jarak yang dekat setelah awal dari lead-in line tersebut.

Keberadaan dan tinggi dari identification tersebut harus memadai untuk bisa dibaca dari kokpit pesawat udara yang menggunakan aircraft stand tersebut.



Gambar 3. 3 Aircraft Stand Number Designation (Huruf)

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)



Gambar 3. 4 Aircraft Stand Number Designation (Angka)

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

c. *Pilot Stop Line*

Pilot stop line disediakan jika tidak ada marshaller. Perletakan Pilot stop line harus ditempatkan sedemikian rupa dengan memperhatikan kebutuhan fasilitas pelayanan pushback /towing, jika diperlukan, sehingga saat pesawat udara dihentikan, garis tersebut berada tepat di sebelah kiri penerbang. Pilot stop line harus memiliki panjang 6 m dan offset dari alignment line.

Jika segala jenis pesawat udara akan ditempatkan pada satu posisi parkir, maka offset untuk code letter C harus digunakan dan Markanya diperpanjang hingga 11 m.

Tabel 3. 2 Pilot Stop Line

Reference Code Letter	Offset X
A,B	0 m
C	5 m
D	10 m
E	10 m

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

Aircraft type designation harus dibuat dengan huruf warna kuning dengan tinggi 1 m dan jarak 0,15 m di bawah penerbang stop line, sebagaimana diperlihatkan di bawah ini.



Gambar 3.5 Pilot Stop Line (tidak ada marshaller)

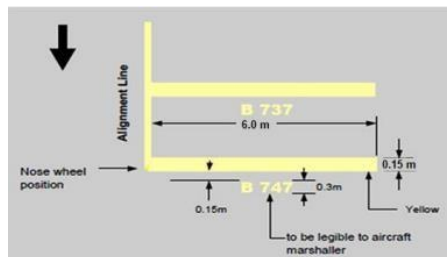
(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

d. Marshaller Stop Line

Marshaller Stop line harus ditempatkan dimana nose wheel pesawat udara berhenti, pada sisi kanan dari, dengan posisi tegak lurus terhadap alignment line, sebagaimana yang dilihat oleh marshaller pada posisi menghadap pesawat udara yang datang.

Aircraft type designation harus berwarna kuning, dengan tinggi huruf 0,3 m dan jarak 0,15 m di bawah stop line. Hurufnya harus dapat dibaca oleh marshaller

yang menghadap ke pesawat udara yang datang, sebagaimana diperlihatkan dalam gambar dibawah ini.



Gambar 3. 6 Marshaller Stop Line

(Sumber : KP 326 Tahun 2019)

3.2.2 Spesifikasi Teknis Pekerjaan

Menurut KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandara Udara menjelaskan bahwa Material marka yang digunakan harus terlebih dahulu disetujui oleh Direksi Teknis. Marka yang diajukan untuk persetujuan mencakup, tipe, warna (nomor warna), takaran aplikasi, tambahan Glass Beads jika diperlukan termasuk tipe dan takaran aplikasinya.

Cat dapat berupa *waterbased*, *epoxy*, *methacrylate* atau *solvent-base* dengan ketentuan pemakaian dan persyaratan sebagai berikut:

Penggunaan *waterbased paints*:

Type I digunakan untuk lokasi dimana pesawat bergerak pelan.

Type II digunakan pada lokasi dimana curing lebih cepat diperlukan.

Type III digunakan pada lokasi yang membutuhkan lapisan tebal dan lebih tahan lama.

3.3 Pemeliharaan Sisi Darat (Fasilitas Parkir)

3.3.1 Pengertian, Fungsi, dan Bagian Kereb/ Kanstin

Menurut SNI 2442:2008 tentang Spesifikasi kereb beton untuk jalan, kereb adalah bagian dari jalan berupa struktur vertical dengan bentuk tertentu yang digunakan sebagai pelengkap jalan untuk memisahkan badan jalan dengan fasilitas lain, seperti jalur pejalan kaki, median, separator, pulau jalan, maupun tempat parkir. Kereb pada umumnya dipergunakan pada berbagai tipe jalan perkotaan

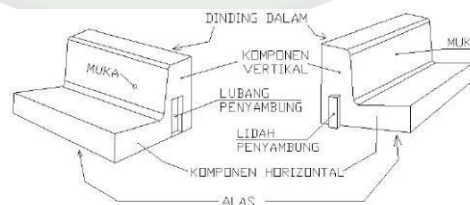
untuk kepentingan keselamatan dan pemanfaatan jalan. Konfigurasi kereb bersangkutan dengan tipe, bentuk, dan dimensi kereb harus diatur secara optimum, sehingga rangkaian kereb dapat berfungsi:

- a. Sebagai pembatas tepian jalan agar dapat memudahkan pengemudi untuk mengidentifikasi jalur lalu lintas
- b. Sebagai pembatas dan fasilitas pejalan kaki untuk melindungi agar pejalan kaki tidak tertabrak oleh kendaraan yang mengalami lepas kendali
- c. Sebagai bagian dari system drainase untuk mengalir air permukaan sehingga perkerasan jalan terbebas dari genangan
- d. Sebagai elemen estetika dari jalan sehingga harmonis dengan lingkungan disekitarnya.

Bagian-bagian dari kereb yang merupakan parameter penting yang banyak diatur dalam standar ini terdiri atas:

- a. Alas
- b. Dinding dalam
- c. Muka
- d. Penyambung, dan
- e. Parit

Komponen, bentuk dasar, dan bagian bagian kereb adalah seperti berikut:



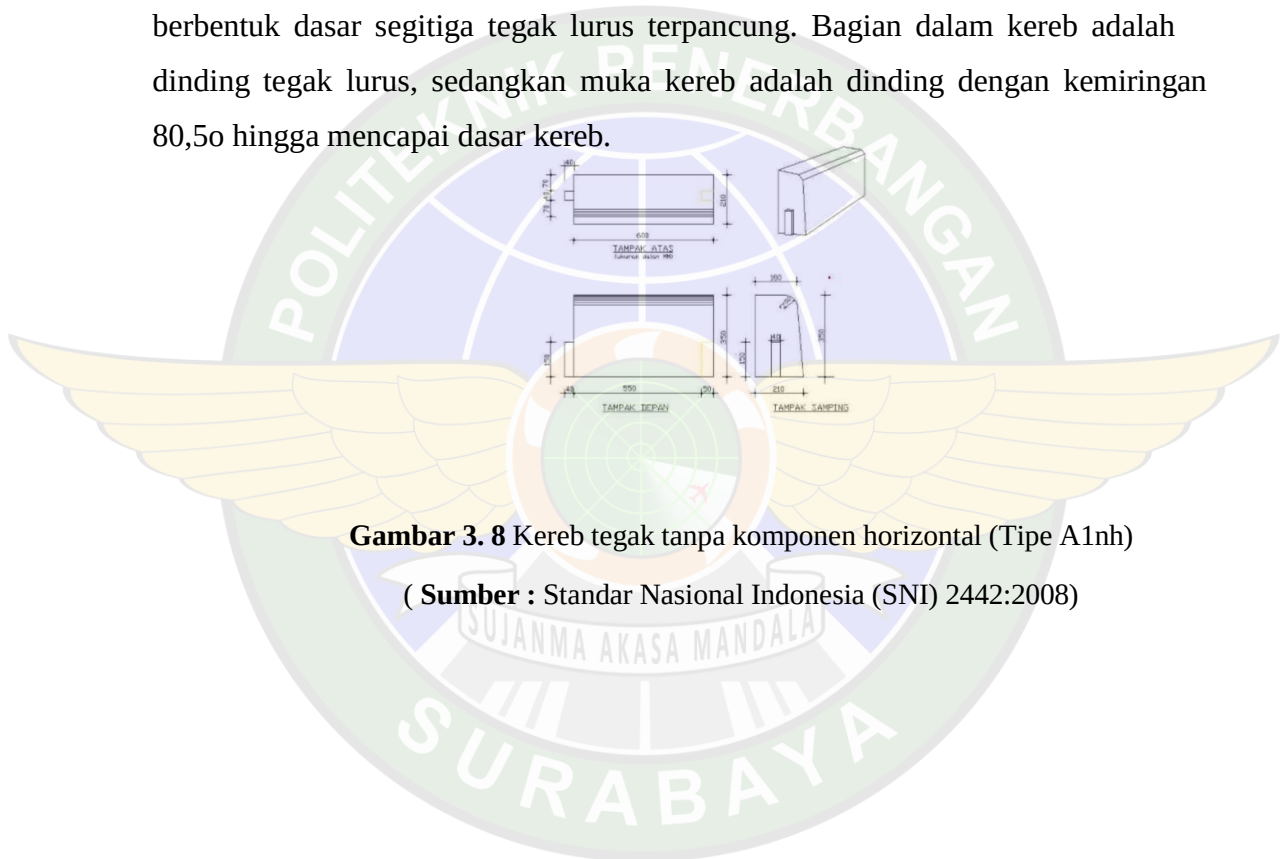
Gambar 3. 7 Komponen dan bagian bagian kereb.

(**Sumber** : Standar Nasional Indonesia (SNI) 2442:2008)

3.3.2 Tipe Kereb

Perbedaan tipe kereb didasarkan pada tinggi dan perbedaan tinggi dinding dalam, kelandaian muka, tingkat halangan yang mungkin ditimbulkan oleh komponen vertikal, dan ada tidaknya lubang masuk (*inlet*) untuk mengalirkan air. Dari variasi parameter tersebut, kereb terdiri atas 4 tipe utama yaitu kereb tegak, kereb miring, kereb penghubung, dan kereb peninggi.

Kereb tegak tanpa komponen horizontal (A1nh) adalah Kereb tegak berbentuk dasar segitiga tegak lurus terpancung. Bagian dalam kereb adalah dinding tegak lurus, sedangkan muka kereb adalah dinding dengan kemiringan 80,5o hingga mencapai dasar kereb.



Gambar 3. 8 Kereb tegak tanpa komponen horizontal (Tipe A1nh)

(**Sumber** : Standar Nasional Indonesia (SNI) 2442:2008)

3.3.3 Cara Perawatan dan Pemeliharaan Kanstin

Berikut adalah beberapa tips perawatan dan pemeliharaan kanstin:

a. Pembersihan dan Penghilangan Kotoran

1. Rutin membersihkan permukaan kanstin dengan sapu atau sikat untuk menghilangkan debu, kotoran, dan sampah yang menempel.
2. Gunakan air bersih dan deterjen ringan untuk membersihkan noda atau kotoran yang sulit dihilangkan. Hindari penggunaan bahan pembersih yang mengandung bahan kimia keras yang dapat merusak permukaan kanstin.
3. Jika terdapat tumpahan minyak atau noda yang sulit dihilangkan, gunakan pelarut khusus yang direkomendasikan oleh produsen kanstin.

b. Perbaikan dan Penggantian

1. Periksa secara berkala kondisi kanstin, termasuk sambungan dan retakan yang mungkin terjadi.
2. Jika terdapat kerusakan seperti retakan yang signifikan atau pecahan, segera perbaiki atau ganti kanstin yang rusak untuk menjaga kekuatan dan penampilan estetika kanstin.

c. pengecatan dan Penyegehan

1. Jika kanstin terbuat dari beton yang belum dicat, pertimbangkan untuk melakukan pengecatan sebagai perlindungan tambahan dan untuk meningkatkan tampilan estetika.
2. Gunakan cat yang sesuai dengan permukaan kanstin dan ikuti petunjuk penggunaan dari produsen cat.
3. Untuk kanstin yang telah dicat sebelumnya, periksa secara berkala kondisi cat dan lakukan pengecatan ulang jika diperlukan.
4. Jika diperlukan, gunakan lapisan pelindung atau penyegehan pada permukaan kanstin untuk menjaga daya tahan terhadap cuaca dan lingkungan.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan *One The Job Training* (OJT)

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang diikuti oleh taruna yang dilaksanakan di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VI A dilaksanakan mulai tanggal 04 April sampai 31 Agustus 2023. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan di tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT). Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

a. Fasilitas Landas Pacu (*Runway*)

Fasilitas ini adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, *runway end safety area (RESA)* *stopway*. Jenis perkerasan landas pacu terdiri dari dua jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible*) dan perkerasan kaku (*rigid*).

1. *Runway Shoulder* bahu landas pacu adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi hembusan jet dan menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara bagian perkerasan dan *runway strip*.
2. *Stopway* adalah suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir landas pacu bagian tinggal landas yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.
3. *Turning area* adalah bagian dari landas pacu yang digunakan untuk lokasi pesawat melakukan gerakan memutar balik untuk membalik arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di *apron*. Standar besaran *turning area* tergantung pada ukuran pesawat yang dilayaninya.

4. *Runway strip* adalah luasan bidang tanah yang menjadi daerah landaspacu yang penentuannya tergantung pada panjang landas pacu dan jenis instrumen pendaratan (*precision aproach*) yang dilayani.

5. RESA (*Runway End Safety Area*) adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dan membatasi bagian ujung *runway strip* yang ditujukan untuk mengurangi resiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati landas pacu saat melakukan kegiatan pendaratan maupunlepas landas.

6. Marka landas pacu yang meliputi *Runway designation marking*, *Threshold marking*, *Runway centre line marking*, *Runway side stripe marking*, *Aiming point marking*, *Touchdown zone marking*, dan *Exit guidance line marking*. Tiap-tiap bagian mempunyai persyaratan teknis tertentu agar dapat memberikan kinerja operasional yang handal.

b. Fasilitas penghubung landas pacu (*Taxiway*)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai saranapenghubung antara *runway* dan *apron*.

c. Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (*Apron*)

Apron adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. *Apron* merupakan bagian Bandar Udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteritik terminal tersebut. Beberapa pertimbangannya antara lain:

1. Menyediakan jarak paling pendek antara landas pacu dan tempat pesawat berhenti.
2. Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan.
3. Memberikan cukup cadangan daerah pengembangan yang dibutuhkan jika nantinya terjadi peningkatan permintaan penerbangan atau perkembangan

teknologi pesawat terbang.

4. Memberikan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan pengguna secara maksimum.
 5. Meminimalkan dampak lingkungan.
- d. Gedung *PK-PPK*

Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah salah satu unit kerja yang terdapat dalam struktur organisasi bandar udara. Unit mempunyai tugas melakukan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadaman kebakaran.

- e. Gedung AAB

Gedung AAB adalah Gedung yang digunakan sebagai kantor petugas unit Alat-Alat Berat, serta untuk penyimpanan dan perbaikan alat-alat berat.

- f. Gedung *Power House* (PH)

Gedung Power House (PH) adalah gedung yang digunakan untuk tempat pembangkit listrik bandara dan instalasi listrik bandara

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

- a. Gedung Terminal Bandar Udara

Terminal Bandara atau *concourse* adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat *counter check-in* dan ruang tunggu serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Memiliki spesifikasi gedung terminal sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Gedung Terminal

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

Suatu terminal Bandar Udara merupakan sebuah bangunan di Bandar Udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat.

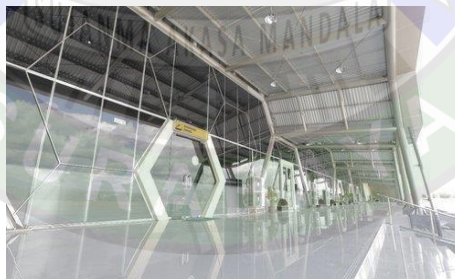
Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan. Pengguna jasa transportasi udara akan melalui perjalanannya di gedung terminal keberangkatan Bandar Udara asal dan akan mengakhiri perjalanannya di gedung terminal kedatangan di Bandar Udara tujuan.

Gedung terminal kedatangan di Bandar Udara dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara, seperti: Locket penerangan atau informasi Bandar Udara, Ruang Tunggu VIP, Restoran, toilet, dan lain sebagainya.

Secara umum pada gedung terminal Bandar Udara dibagi menjadi tiga wilayah yaitu:

1. *Public Area*

Public Area adalah wilayah dari Bandar Udara yang dapat digunakan untuk umum. Area ini merupakan wilayah yang berbeda dibagian depan terminal antara lain : Locket penerbangan Bandar Udara, terminal keberangkatan dan kedatangan, restoran atau tempat perbelanjaan oleh-oleh, ATM, toilet, dan lain-lainnya.



Gambar 4. 2 Locket Penerbangan Bandar Udara

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

2. *Restricted Public Area*

Restricted Public Area adalah wilayah Bandar Udara yang dapat dipergunakan untuk umum tapi terbatas. Wilayah ini berada dibagian dalam terminal dan dimanfaatkan untuk pelayanan penumpang yang akan berangkat maupun telah datang. Selain penumpang atau calon penumpang yang diijinkan memasuki area ini adalah para petugas yang memiliki dan menggunakan pas bandara atau yang telah mendapat ijin dari administrator atau petugas yang tersedia.



Gambar 4. 3 *Check-in area*

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

3. *Non Public Area*

Non Public Area adalah wilayah Bandar Udara yang tidak boleh dimasuki oleh masyarakat umum, kecuali penumpang yang tinggal menunggu proses memasuki pesawat udara atau penumpang yang baru datang yang harus menyelesaikan dokumen perjalanan dan akan mengambil bagasi. Ini berlaku pula bagi petugas Bandar Udara sesuai peraturan yang berlaku. Fasilitas pelayanan yang tersedia antara lain *counter*, ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan, kantor kesehatan Bandar Udara, dan lain-lainnya.



Gambar 4. 4 Ruang Tunggu Keberangkatan

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

b. Trotoar

Trotoar, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar. Perlu tidaknya trotoar dapat diidentifikasi oleh volume para pejalan kaki yang berjalan di jalan, tingkat kecelakaan antara kendaraan dengan pejalan kaki dan pengaduan/permintaan masyarakat.

c. *Parking Area*

Area Parkir, digunakan untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi. Area parkir Bandar Udara tidak hanya untuk para pengantar/penjemput saja, juga diperuntukkan kepada penumpang yang membawa kendaraan sendiri. Penumpang dapat menginap kendaraan pribadinya di area parkir bandara dari keberangkatan sampai tiba kembali namun tetap mengikuti batas waktu yang telah ditentukan oleh pihak Bandar Udara.



Gambar 4. 5 Parking Area

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

d. **Bangunan Kantor**

Bangunan kantor ,digunakan untuk tempat melakukan kegiatan yang berhubungan dengan bandara. tempat ini sering digunakan pelayanan tamu yang berhubungan langsung dengan kepala bandara. Spesifikasinya bangunan ini yaitu :



Gambar 4. 6 Bangunan Kantor
(**Sumber :** Dokumentasi Pribadi, 2023)

e. **Operasional**

Gedung operasional, yaitu beberapa bangunan yang memiliki fungsi yang berbeda-beda. Yang termasuk dalam gedung operasional yaitu:

1. **Pos jaga (AVSEC)**



Gambar 4. 7 Gedung AVSEC
(**Sumber :** Dokumentasi Pribadi, 2023)

2. Gedung Bangland



Gambar 4. 8 Gedung Bangland

(**Sumber :** Dokumentasi Pribadi, 2023)

4.2 Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin dilaksanakan selama 5 bulan sejak tanggal 04 April 2023 sampai 31 Agustus 2023. Rincian jadwal terlampir pada Lampiran.

4.3 Permasalahan

Selama *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa yang dimulai dari tanggal 04 April sampai dengan 31 Agustus 2023 terdapat permasalahan yang diangkat sebagai laporan *On The Job Training* (OJT) yaitu:

4.3.1 Pengecatan marka *parking stand*

Pada saat pengerjaan *overlay apron* pada tahun 2022 mengakibatkan terhapusnya marka *parking stand*, kemudian oleh Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) dirasasa sempit dengan jumlah 5 parking stand akhirnya dibuat 4 *parking stand*. Pada tahun 2023 Setelah melakukan pertimbangan dengan Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) dan mengikuti *Aeronautical Information Publication* (AIP) akhirnya diubah menjadi 5 *parking stand* , dengan penambahan *parking stand* tumpang tindih / tidak kritis di *parking stand* ke 2.

4.3.2 Pemeliharaan Fasilitas parkir

Tidak tertatanya kanstin yang ada di area parkir kendaraan motor menyebabkan berkurangnya kenyamanan pengguna area parkir, selain itu juga berpengaruh terhadap keselamatan dan keamanan pengguna parkir. Penyebab kanstin perlu diperbaiki yaitu karena semen penghubung antar kanstin mengelupas sehingga perlu diadakan perbaikan.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pengecatan marka *Parking stand*

Lokasi *Apron* Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa.



Gambar 4. 9 Lokasi Pengecatan *Parking stand*

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

- a. Tahap Persiapan
 - 1. Mempersiapkan pekerja dan pengawas pekerjaan
 - 2. Mempersiapkan alat dan bahan

Tabel 4. 1 Alat dan Bahan Pengecatan marka *parking stand*

No.	Alat	Jumlah
1.	Timba	4 buah
2.	Kuas roll	6 buah
3.	Meteran	2 buah
4.	Tambang	1 buah

5.	Sapu	2 buah
6.	Kuas biasa	6 buah
7.	Ember Cat	5 buah
8.	Lampu Penerangan	1 buah
9.	Palu	2 buah
10.	Benang	1 roll
11.	Paku beton	Secukupnya
12.	Bor Listrik	1 buah

(**Sumber** : Penulis, 2023)

Tabel 4. 2 Kebutuhan Pail Cat

NO	URAIAN	SAT	VOLUME	Kuning (m ²)	Hitam (m ²)
	Penghapusan Marka <i>Parking stand existing</i>				
1	<i>Parking stand 1</i>	M ²	10,35		10,35
2	<i>Parking stand 2-4</i>	M ²	18,53		18,53
3	<i>Lead-in dan Lead-Out 1</i>	M ²	5,40		5,40
4	<i>Lead-in dan Lead-Out 2-4</i>	M ²	19,35		19,35
5	<i>Aircraft Stand Number Designation</i>	M ²	5,268		5,268

	Pengecatan <i>Marka</i> <i>Parking stand</i>				
1	<i>Parking stand 1-5 (ATR)</i>	M ²	42,73	42,73	
2	<i>Parking stand Boeing</i>	M ²	9,36	9,36	
3	<i>Lead-In dan Lead-out 1 dan 3-5</i>	M ²	33,20	33,20	
4	<i>Lead-In dan Lead-Out 2</i>	M ²	7,22	7,22	
5	<i>Aircraft Stand Number Designation</i>	M ²	8,51	8,51	
6	<i>Aircraft Marshaller Stop Line</i>	M ²	2,9	2,9	
Jumlah				103,92	58,898
Spek (m2/kg)				5	5
Cat yang dibutuhkan (kg)				20,784	11,7796
Jumlah Cat				1 Pail	1 Pail

(**Sumber** : Penulis, 2023)

3. Material

Menurut KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandara Udara menjelaskan bahwa Material marka yang digunakan harus terlebih dahulu disetujui oleh Direksi Teknis.

Cat dapat berupa waterbased, epoxy, methacrylate atau solvent-base dengan ketentuan pemakaian dan persyaratan sebagai berikut:

Penggunaan waterbased paints:

- Type I digunakan untuk lokasi dimana pesawat bergerak pelan.
- Type II digunakan pada lokasi dimana curing lebih cepat diperlukan.

- Type III digunakan pada lokasi yang membutuhkan lapisan tebal dan lebih tahan lama.

b. Tahap Pelaksanaan

Pengecatan marka *parking stand* dilaksanakan selama 3 hari setelah penerbangan dengan ketentuan yang telah dijelaskan pada Peraturan KP 326 Tahun 2019 bahwa, pekerjaan di Bandar Udara bisa dilakukan tanpa menutup Bandar Udara, selama persyaratan keselamatan operasional Bandar Udara telah dipenuhi serta mampu mengatur pekerjaan di Bandar Udara sehingga tidak menimbulkan bahaya (*hazard*) terhadap pesawat udara atau kebingungan bagi para penerbang.

1. Siapkan cat yang sudah di sediakan , kemudian campur dengan air ke dalam cat, tidak disarankan terlalu cair maupun terlalu kental karena akan mengakibatkan tidak efisiennya terhadap proses pengerjaan.bila terlalu kental maka akan mengakibatkan pemborosan, jika terlalu cair maka ketika proses pengerjaan pengecatan marka hasilnya tidak maksimal.



Gambar 4. 10 Pencampuran cat dengan air

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

2. Kemudian adalah proses penghapusan marka *parking stand existing* dengan menggunakan cat berwarna hitam,pastikan warna kuning parking stand existing tertutup sehingga proses pengecatan berjalan dengan maksimal.

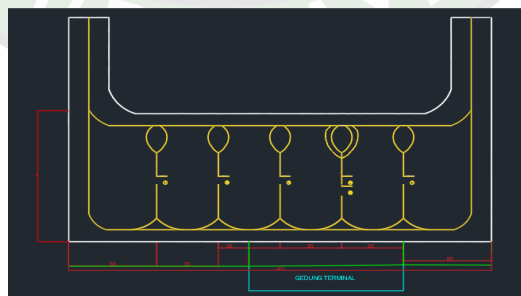


Gambar 4. 11 Penghapusan marka existing
(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)



Gambar 4. 12 Hasil penghapusan marka existing
(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

3. Setelah penghapusan marka *parking stand existing* selesai kemudian melaksanakan pengukuran dan pengemalan *parking stand* yang telah direncanakan.



Gambar 4. 13 Gambar Pengecatan parking stand
(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)



Gambar 4. 14 Pengukuran parking stand

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

4. Proses pembersihan menggunakan sapu berguna untuk menghilangkan kerikil atau pasir yang terdapat pada area parking stand yang akan di cat, sehingga tidak menghalangi proses pengecatan dan cat bisa melekat dengan sempurna.



Gambar 4. 15 Pembersihan area pengecatan

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

5. Pengecatan parking stand dengan ketebalan 15 cm menggunakan kuas roll, pastikan pori pori yang terdapat di aera pengecatan tertutup sehingga hasil pengecatan marka *Parking Stand* maksimal. jika pori pori tidak bisa tertutup dengan rapat gunakan kuas biasa agar proses pengecatan tertutup sempurna.

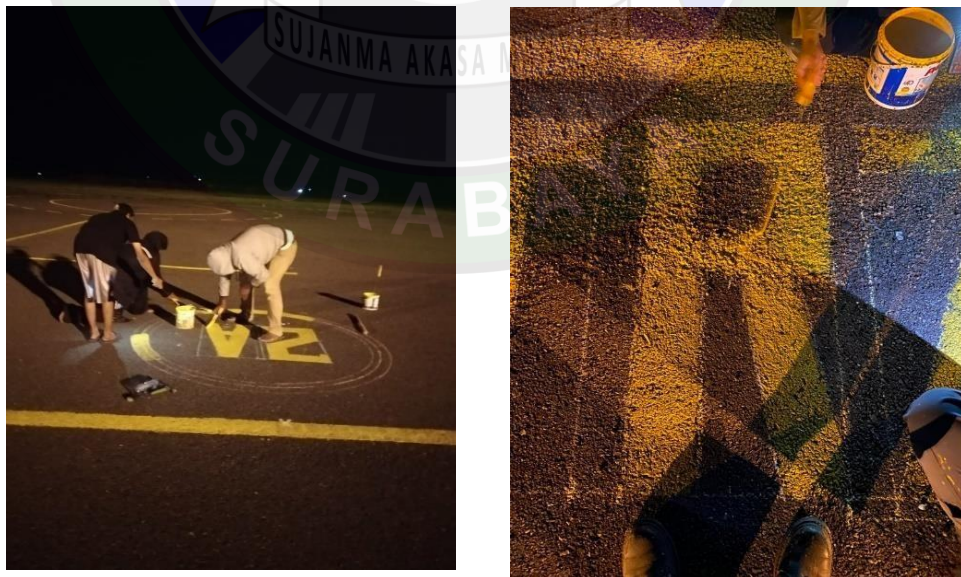
(a). Proses pengecatan *lead in-lead out*



Gambar 4. 16 Pengecatan lead in-lead out

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

(b). Pengecatan *aircraft stand* (huruf dan/ angka)



Gambar 4. 17 Pengecatan aircraft stand

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

(c). Proses pengecatan *parking stand* tumpang tindih/ tidak kritis (*secondary*)



Gambar 4. 18 Pengecatan parking stand tidak kritis (*secondary*)

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

(d). Pengecatan *Pilot Stop line*

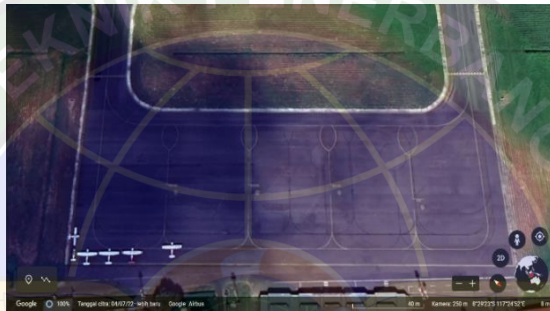


Gambar 4. 19 Pengecatan pilot stop line

(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

6. Penyelesaian dan *finishing*

- (a) Pastikan pengecatan marka *parking stand* telah sesuai dengan gambar yang sudah direncanakan.
- (b) Lakukan pengecekan ulang area *Apron* agar terhindar dari barang yang tertinggal seperti paku, benang, peralatan dan benda benda yang membahayakan keselamatan penerbangan.
- (c) Lakukan pencucian alat setelah selesai melaksanakan pengecatan sehingga peralatan dapat digunakan kembali



Gambar 4. 20 Parking stand existing
(Sumber : Goggle Earth, 2023)



Gambar 4. 21 Hasil pengecatan 5 parking stand
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

4.4.2 Langkah-Langkah Pemasangan Kanstin

Berikut adalah langkah-langkah dalam pemasangan kanstin:

- a. Menentukan lokasi pemasangan ulang kanstin



Gambar 4. 22 Lokasi pemasangan kanstin

(**Sumber** : Goggle Maps, 2023)

- b. Menyiapkan para pekerja dan pengawas pekerjaan
- c. Menyiapkan peralatan

Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Pemasangan Kanstin

No.	Alat	Jumlah
1.	Sekop	2 buah
2.	Timba	3 buah
3.	Cangkul	1 buah
4.	Cetok	1 buah
5.	Linggis	1 buah
6.	Gerobak dorong/ <i>arco</i>	1 buah
7.	Paku	secukupnya
8.	Benang	1 <i>roll</i>
9.	Ayakan pasir	1 buah

(**Sumber** : Penulis, 2023)

d. Menyiapkan Material

1. Semen
2. Pasir sungai
3. Air

e. Pembersihan dan Pencampuran Mortar

1. Proses pembersihan berfungsi untuk menjaga kestabilan kanstin yang akan di pasang, Bersihkan area kanstin ulang kanstin dari tanah, kerikil atau material lain menggunakan cetok ,sekop dan linggis yang menghalangi pemasangan kanstin, kemudian letakkan kerikil atau tanah ke gerobak dorong yang telah disediakan.



Gambar 4. 23 Proses pembersihan alas kanstin

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

2. Mortar merupakan istilah untuk campuran semen, pasir, dan juga air. Tujuannya pelapisan menggunakan mortar adalah agar antar kanstin bisa saling terhubung dan tidak mudah tergeser, sehingga bisa bertahan lama.Campurkan dengan menggunakan sekop ,tambahkan air jika dirasa campuran mortar kurang air.



Gambar 4. 24 Proses pencampuran mortar

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

f. Pemasangan kanstin

1. Pasang benang pembantu yang membentang di sisi atas kanstin di ujung pekerjaan kanstin yang berguna untuk mempertahankan kelurusan kanstin
2. Letak kan pasangan mortar di bagian pondasi kanstin dengan ketebalan 2 cm, kemudian Letakkan kanstin secara perlahan dan pastikan posisinya sesuai dengan tanda yang telah ditentukan.



Gambar 4. 25 Proses pemasangan mortar

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

3. Tekan kanstin menggunakan palu ke dalam mortar dengan lembut agar terpasang dengan baik.



Gambar 4. 26 Proses pemasangan kanstin

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023)

4. Periksa ketinggian kanstin menggunakan alat ukur berupa tali yang telah dibentangkan di bagian atas kanstin
5. Pastikan kanstin sejajar dan terhubung dengan rapat. Pada saat meletakkan kanstin , beri spasi 2 cm untuk tempat semen penghubung kanstin.

g. Penyelesaian dan Finishing

1. Perbaiki posisi kanstin jika diperlukan dan pastikan sambungan terhubung dengan rapat
2. Bersihkan mortar yang mungkin menempel pada permukaan kanstin dengan menggunakan sapu



Gambar 4. 27 Hasil pemasangan kanstin
(**Sumber** : Dokumentasi Pribadi, 2023)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

a. Pengecatan Marka *Parking Stand*

Dengan dilakukan pengecatan marka *parking stand* yang berjumlah 5 *parking stand* telah sesuai dengan AIP Bandar Udara Sultan Muhammad Kharuddin Sumbawa

b. Pemeliharaan Fasilitas Parkir

Berdasarkan dari hasil pembahasan pemeliharaan fasilitas parkir disimpulkan bahwa setelah dilakukan perbaikan kanstin sehingga pengguna parkir merasa aman dan selamat dari gangguan di area parkir.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) penelitian dapat disimpulkan bahwa:

a. Taruna dapat bertindak sesuai dengan ketentuan dan prosedur bila dalam melaksanakan dan mengatasi masalah keseharian.

b. Taruna dapat lebih memahami dan mengetahui bagaimana keadaan atau situasi di lingkungan juga dapat mengembangkan kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing taruna

c. Dalam menangani masalah Taruna dapat mengetahui analisa awal terhadap permasalahan yang terjadi, sehingga dapat melakukan penanganan terhadap masalah dengan tepat.

d. Taruna dapat lebih memahami dalam skala prioritas, dimana permasalahan yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan harus lebih diutamakan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

a. Pengecatan marka *parking stand*

Setelah melaksanakan pengecatan pastikan marka *parking stand* telah sesuai dengan AIP yang telah ditentukan karena dapat menunjang jalannya operasional penerbangan.

b. Pemeliharaan Fasilitas Parkir

Melaksanakan pengecekan kondisi kanstin secara rutin, bila terjadi kerusakan atau perbaikan pada fasilitas parkir terutama bagian kanstin secepat mungkin melakukan tindakan dengan cepat terhadap masalah tersebut.

5.2.2 Saran Pelaksanan *On The Job Training* (OJT)

Adapun saran terhadap pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin Sumbawa antara lain :

- a. Diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang banyak dengan melaksanakan *On The Job Training* (OJT) .
- b. Diharapkan Taruna dapat menerapkan pengalaman yang sudah didapatkan di tempat *On The Job Training* (OJT) di dunia kerja yang akan datang.

DAFTAR PUSTAKA

Direktur Jenderal Perhubungan Udara. 2019. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume 1 Bandar Udara (Aerodrome)

Buku Pedoman *On The Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya. (2021).Surabaya

KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Rifai, M. (2023). Kabin: Fungsi, Jenis, Kelebihan & Perawatannya. dari <https://proyekin.com/blog/kabin/>

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2022 “Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin 2022”

KM 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara Menteri Perhubungan

Standar Nasional Indonesia 2442:2008 Tentang Spesifikasi kereb beton untuk jalan

FORM KEGIATAN HARIAN
ON THE JOB TRAINING (OJT)

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

Nama : BOBBY LESMANA

NIT : 30721005

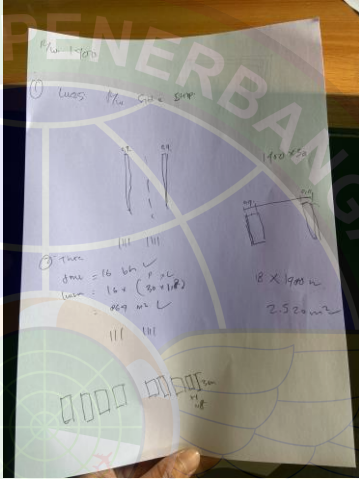
PRODI : TBL VI A

Lokasi OJT : **KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA SULTAN
MUHAMMAD KAHARUDDIN, SUMBAWA BESAR**

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Senin, 3 April 2023	-Perkenalan ke Bapak Kepala Bandara,		
2.	Selasa, 4 April 2023	-Perkenalan Lingkungan sekitar (PK, A2B, PH, Terminal, Tower ATC)		

3.	Rabu, 5 April 2023	-Pemeliharaan ruangan bangland -Pemeliharaan sisi darat berupa pagar dan tembok -Melaksanakan Inspeksi sisi udara	  	
----	--------------------	--	---	--

4.	Kamis, 6 April 2023	-Melaksanakan inspeksi sisi udara -Melaksanakan pengoperasian alat berat (mower)	 	
5.	Jum'at, 7 April 2023	LIBUR		
6.	Sabtu, 8 April 2023	LIBUR		

7.	Minggu, 9 April 2023	LIBUR		
8.	Senin, 10 April 2023	-Melaksanakan pemotongan rumput dengan alat berat (mower) -Pengerjaan soal latihan -Melaksanakan inspeksi sisi udara	 	

				
9.	Selasa, 11 April 2023	-Melaksanakan pengecatan parking area Melaksanakan pemotongan rumput dengan alat berat (mower)	 	

10.	Rabu, 12 April 2023	- Melaksanakan pengecatan parking area		
		- Melaksanakan pengukuran Lahan belakang kantin Bandara		
11.	Kamis, 13 April 2023	- Melaksanakan Perbaikan kanstin area parkir bandara		
		- Melaksanakan pengecatan marka area parkir bandara		
12.	Juma'at, 14 April 2023	-Melaksanakan pengacatan marka area parkir bandara		

				
13.	Sabtu, 15 April 2023	Melaksanakan Pengecatan center line parkir bandara		
14.	Minggu, 16 April 2023	LIBUR		
15.	Senin, 17 April 2023	Melaksanakan perbaikan kanstin parkir bandara		

16.	Selasa, 18 April 2023	Melaksanakan perbaikan frame banner bandara		
17.	Rabu, 19 April 2023 - 25 April 2023	Libur Hari Raya Idul Fitri		
18.	Rabu, 26 April 2023	Melaksanakan Perbaikan kursi Area Kedatangan		

19.	Kamis, 27 April 2023	Melaksanakan Perawatan Mesin Traktor	 	
20.	Jumat 28 April 2023	Melaksanakan pengukuran parking stand		

21.	Sabtu, 29 April 2023	LIBUR		
22.	Minggu, 30 April 2023	LIBUR		
23.	Senin, 1 Mei 2023	LIBUR		
24.	Selasa, 2 Mei 2023	- Menambal drop zone terminal		

25.	Rabu, 3 Mei 2023	- Memperbaiki atap terminal		
26.	Kamis, 4 Mei 2023	- membuat rangkaian untuk banner		
27.	Jum'at, 5 Mei 2023	- proses penghapusan Aimindpoint		

28.	Sabtu, 6 Mei 2023	LIBUR		
29.	Minggu, 7 Mei 2023	LIBUR		
30.	Senin, 8 Mei 2023	- Mengisi Laporan Inspeksi		
31.	Selasa, 9 Mei 2023	- melakukan mower di runway 32		

32.	Rabu, 10 Mei 2023	- melaksanakan zoom dengan kampus		
33.	Kamis, 11 Mei 2023	- membuat peralatan bangland		

34.	Jum'at, 12 Mei 2023	- membuat meja dari Kanal C		
35.	Sabtu, 13 Mei 2023	LIBUR		
36.	Minggu, 14 Mei 2023	LIBUR		
37.	Senin, 15 Mei 2023	- memperbaiki kunci pintu		

38.	Selasa, 16 Mei 2023	- memperbaiki loker meja		
39.	Rabu, 17 Mei 2023	- memperbaiki atap ruang cleaning service		
40.	Kamis, 18 Mei 2023	LIBUR		

41.	Jum'at, 19 Mei 2023	- memotong bekas tiang windshock		
42.	Sabtu, 20 Mei 2023	LIBUR		
43.	Minggu, 21 Mei 2023	LIBUR		

44.	Senin, 22 Mei 2023	- membuat rangka gorden		
45.	Selasa, 23 Mei 2023	- membenarkan pintu kamar mandi		
46.	Rabu, 24 Mei 2023	- setiap pagi melakukan inspeksi		

47.	Kamis, 25 Mei 2023	- membuat kerangka banner		
48.	Jum'at, 26 Mei 2023	- melihat kondisi atap terminal		
49.	Sabtu, 27 Mei 2023	LIBUR		

50.	Minggu, 28 Mei 2023	LIBUR		
51.	Senin, 29 Mei 2023	- memperbaiki banner di area parkir		
52.	Selasa, 30 Mei 2023	- membuat rangka banner		

53.	Rabu, 31 Mei 2023	- mengukur parking stand		
54.	Kamis, 1 juni 2023	LIBUR		
55.	Jum'at, 2 Juni 2023	LIBUR		
56.	Sabtu, 3 Juni 2023	LIBUR		
57.	Minggu, 4 juni 2023	LIBUR		

58.	Senin, 5 juni 2023	LIBUR		
59.	Selasa, 6 juni 2023	- Proses pengecatan area parking stand		
60.	Rabu, 7 juni 2023	- Hasil dari pengecatan		

61.	Kamis, 8 juni 2023	- proses pemasangan besi pada terminal kedatangan		
62.	Jum'at, 9 juni 2023	- membuat marka untuk bus		
63.	Sabtu, 10 juni 2023	LIBUR		
64.	Minggu, 11 juni 2023	LIBUR		

65.	Senin, 12 juni 2023	- memperbaiki banner di terminal kedatangan		
66.	Selasa, 13 juni 2023	- memperbaiki pintu ruangan kohesi di terminal kedatangan		
67.	Rabu, 14 juni 2023	- melakukan inspeksi di setiap pagi dan sore		

68.	Kamis, 15 juni 2023	- menghapus aimindpoint di runway 14		
69.	Jum'at, 16 juni 2023	- memasang banner persiapan mxgp di sekitar bandara		
70.	Sabtu, 17 juni 2023	LIBUR		
71.	Minggu, 18 juni 2023	LIBUR		

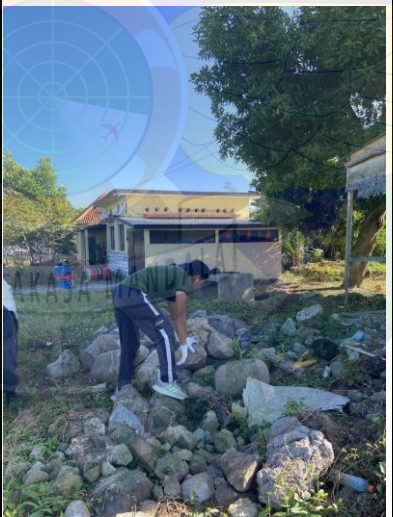
72.	Senin, 19 juni 2023	- membuat penahan troller		
73.	Selasa, 20 juni 2023	- membersihkan area bawah gapura		
74.	Rabu, 21 juni 2023	- melanjutkan pembuatan penahan troller		

75.	Kamis, 22 juni 2023	- membuat pagar dari besi yang sudah lama		
76.	Jum'at, 23 juni 2023	- melakukan pemeliharaan di area gapura		
77.	Sabtu, 24 juni 2023	LIBUR		

78.	Minggu, 25 juni 2023	LIBUR		
79.	Senin, 26 juni 2023	- Membersihkan n batu di area runway strip		
80.	Selasa, 27 juni 2023	- penghapusan aiming point		

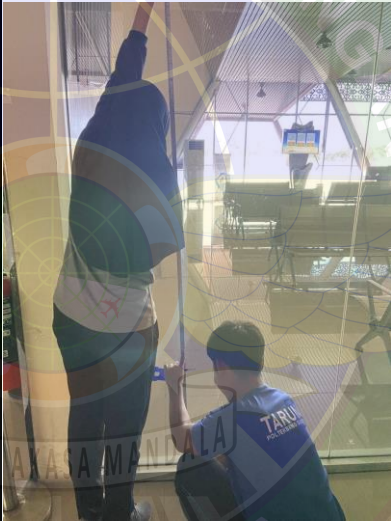
81.	Rabu, 28 juni 2023	- pengecatan ulang pada area toilet bandara		
82.	Kamis, 29 juni 2023	- survey lokasi untuk helikopter yang akan landing di sumbawa		

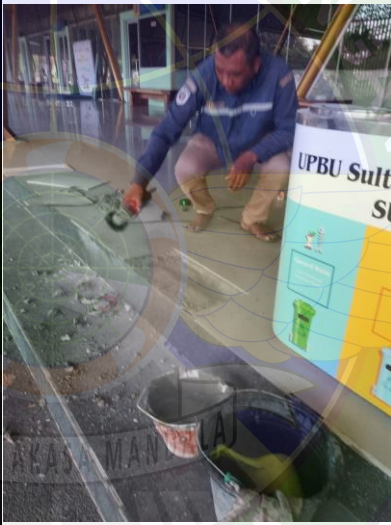
83.	Jum'at, 30 juni 2023	- mempersiapkan acara malam dengan kabandara		
84.	Sabtu, 1 juli 2023	LIBUR		
85.	Minggu, 2 juli 2023	LIBUR		

86.	Senin, 3 juli 2023	- membuat gapura VIP untuk persiapan MXGP di samota sumbawa		
87.	Selasa, 4 juli 2023	- membersihkan batu di area runway strip		

88.	Rabu, 5 juli 2023	- memperbaiki pagar brc di runway 32		
89.	Kamis, 6 juli 2023	- memperbaiki lantai keramik di terminal		

90.	Jum'at, 7 juli 2023	- senam pagi bersama pegawai bandara		
91.	Sabtu, 8 juli 2023	LIBUR		
92.	Minggu, 9 juli 2023	LIBUR		

93.	Senin, 10 juli 2023	- melakukan inspeksi di pagi hari		
94.	Selasa, 11 juli 2023	- mengukur kaca di area ruang tunggu untuk pembuatan pintu.		
95.	Rabu, 12 juli 2023	- memperbaiki pintu kamar mandi		

96.	Kamis, 13 juli 2023	- memperbaiki beberapa lantai terminal yang mengalami keretakan		
97.	Jum'at, 14 juli 2023	- memperbaiki beberapa lantai terminal yang mengalami keretakan		
98.	Sabtu, 15 juli 2023	LIBUR		
99.	Minggu, 16 juli 2023	LIBUR		

100.	Senin, 17 juli 2023	- memperbaiki plafon terminal keberangkatan		
101.	Selasa, 18 juli 2023	- memotong saluran yang sudah tidak digunakan di area apron		
102.	Rabu, 19 juli 2023	- melakukan inspeksi pagi		

103.	Kamis, 20 juli 2023	- memperbaiki pagar brc di runway 32		
104.	Jum'at, 21 juli 2023	- memperbaiki jalan keluar dari bandara		
105.	Sabtu, 22 juli 2023	LIBUR		

106.	Minggu, 23 juli 2023	LIBUR		
107.	Senin, 24 juli 2023	- memperbaiki pagar brc di daerah 32		
108.	Selasa, 25 juli 2023	- Melaksanakan pembersihan tanaman bambu hias		

109.	Rabu, 26 juli 2023	- merancang tiang pagar brc menjadi tempat duduk		
110.	Kamis, 27 juli 2023	- merancang bambu untuk digunakan sebagai tempat duduk		

111.	Jum'at, 28 juli 2023	- membersihkan daerah lapangan bola volly		
112.	Sabtu, 29 juli 2023	LIBUR		
113.	Minggu, 30 juli 2023	LIBUR		
114.	Senin, 31 juli 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		

115.	Selasa, 1 agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		
116.	Rabu, 2 agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		
117.	Kamis, 3 Agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		

118.	Jum'at, 4 agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		
119.	Sabtu, 5 Agustus 2023	LIBUR		
120.	Minggu, 6 Agustus 2023	LIBUR		
121.	Senin, 7 Agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		

122.	Selasa, 8 Agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		
123.	Rabu, 9 Agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		
124.	Kamis, 10 agustus 2023	- perencanaan peningkatan overlay dan penanganan area apron		

124.	Jum'at, 11 Agustus 2023	- kerja bakti di area lapangan bola volly		
125.	Sabtu, 12 Agustus 2023	LIBUR		
126.	Minggu, 13 Agustus 2023	LIBUR		

127.	Senin, 14 Agustus 2023	- kerja bakti di area lapangan bola volly		
128.	Selasa, 15 Agustus 2023	- inspeksi di pagi hari dan menemukan ayang-layang di runway 32		
129.	Rabu, 16 Agustus 2023	- Melaksanakan inspeksi sisi darat		

130.	Kamis, 17 Agustus 2023	- upacara 17 Agustus di depan terminal		
131.	Jum'at, 18 Agustus 2023	- Melaksanakan perbaikan tiang penyangga ruangan cleaning servise		
132.	Sabtu, 19 Agustus 2023	LIBUR		
133.	Minggu, 20 Agustus 2023	LIBUR		

134.	Senin, 21 Agustus	• Pelaksanaan sidang OJT mulai pukul 13.00-16.00 WIB		
------	-------------------	--	--	--

Supervisor
Kepala Unit Landasan

Hariato
NIP : 19850301 200604 1 002

