

**EVALUASI STANDARISASI FASILITAS PENYANDANG
DISABILITAS DAN PENGECATAN ULANG MARKA
SERVICE ROAD DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-
JUFRI PALU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 03 Oktober 2023 – 29 Februari 2024



Disusun Oleh :

FAHIMAH LAITS ALI

NIT 30721007

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

2024

**EVALUASI STANDARISASI FASILITAS PENYANDANG
DISABILITAS DAN PENGECATAN ULANG MARKA
SERVICE ROAD DI BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-
JUFRI PALU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 03 Oktober 2023 – 29 Februari 2024

Disusun Oleh :

FAHIMAH LAITS ALI

NIT 30721007



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

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

EVALUASI STANDARISASI FASILITAS PENYANDANG DISABILITAS
DAN PENGECATAN ULANG MARKA *SERVICE ROAD* DI BANDAR
UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU

Oleh :

FAHIMAH LAITS ALI

NIT 30721007

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

Disetujui Oleh :

Supervisor OJT 1

Afrida Pangestuti, A.Md

NIP. 20010408 202210 2 001

Supervisor OJT 2

Muhajir

NIP. 19830327 200212 1 002

Dosen pembimbing

Fahrur Rozi, St., M.Sc

NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui,

General Manager / Pimpinan instansi Lokasi OJT

Winariyanto, SE.

NIP. 19770427 199903 1 004

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 23 bulan Februari tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen *On The Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



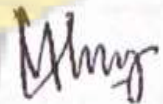
Fahrur Rozi, St., M.Sc

NIP. 19790620 200812 1 001



Afrida Pangestuti, A.Md

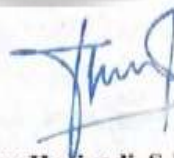
NIP. 20010408 202210 2 001



Muhajir

NIP. 19830327 200212 1 002

Mengetahui,
Ketua prodi teknik bangunan dan landasan



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

NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa terpanjatkan kepada Allah SWT. Tak lupa shalawat serta salam senantiasa dihaturkan kepada junjungan Nabi besar Muhammad SAW. Karena atas limpahan rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat tersusun dan diselesaikan. Laporan ini merupakan bukti tertulis tentang apa yang telah didapatkan selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya dan di aplikasikan pada Praktek Kerja Lapangan *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Seluruh proses pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini baik dalam pelaksanaan di lapangan maupun dalam penulisan laporannya merupakan suatu proses belajar, yang meski tidak sempurna, namun memberi pelajaran yang cukup berarti. Penulis mendapatkan kesempatan untuk mengaplikasikan ilmu yang telah didapatkan di program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Penulis juga mendapatkan kesempatan untuk mempelajari ilmu baru yang belum pernah dipelajari sebelumnya.

Selama proses penyusunan laporan ini penulis banyak menerima masukan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak baik material, spiritual, materi dan saran. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Segalanya yang telah memberikan limpahan nikmat dan anugerah pada hamba-Nya.
2. Kedua Orang tua serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT).
3. Rudi Richardo P, SH., MH. Selaku Kepala Kantor di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.
4. Ir. Agus Pramuka, M.M. Selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.

5. Dr. Setyo Hariyadi S.P., S.T., M.T. Selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Winariyanto, SE. Selaku Kepala Seksi Teknik dan Operasi di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu
7. Fahrur Rozi, ST., M.Sc. Selaku dosen pembimbing sekaligus dosen penguji *On The Job Training* (OJT).
8. Subhan dan Yunus Panto, Selaku Koordinator Unit Bangunan dan Landasan di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu
9. Muhajir dan Afrida Pangestuti Selaku Supervisor Teknik Bangunan dan Landasan *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.
10. Seluruh Karyawan dan Staf di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.

Palu, 29 Februari 2024

Fahimah Laits Ali

NIT 30721007

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
.DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	32
1.1 Latar Belakang	32
1.2 Maksud dan Tujuan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	33
BAB II PROFIL LOKASI OJT	34
2.1 Perkembangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu	34
2.1.1 SEJARAH SINGKAT	34
2.2 DATA UMUM	36
2.2.1 Aerodrome Manual	36
2.3 STRUKTUR ORGANISASI.....	40
BAB III TINJAUAN TEORI	41
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	41
3.2 Tentang Disabilitas.....	41
3.2.1 Standar Kebutuhan Fasilitas Penunjang Untuk Disabilitas.....	42
3.3 Pengertian keselamatan penerbangan	43
3.3.1 Macam Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat	43
3.4 Spesifikasi Teknis Pekerjaan	45
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	47
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	47
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara Bandara (FSU)	47
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat Bandara (FSD)	48
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	49
4.3 Permasalahan	50
4.4 Penyelesaian Masalah	51
4.4.1 Evaluasi Standarisasi Fasilitas Penyandang Disabilitas	51

4.4.2	Pengecatan Ulang Pada Marka Service road	58
BAB V	PENUTUP	63
5.1	Kesimpulan	63
5.1.1	Kesimpulan permasalahan	63
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan OJT	63
5.2	Saran	64
5.2.1	Saran Permasalahan	64
5.2.2	Saran Pelaksanaan OJT	64
DAFTAR PUSTAKA		65



.DAFTAR TABEL

Table 2. 1 Karateristik Fisik Runway	38
Table 2. 2 Declared Distance	39
Table 2. 3 Dimensi Resa.....	40
Table 2. 4 <i>Apron</i>	44
Table 2. 5 Access Road	44
Table 2. 6 Runway Bandara Mutiara Sisi Al Jufri	47
Table 2. 7 Taxiway Bandara Mutiara Sisi Al Jufri	48
Table 2. 8 <i>Apron</i> Bandara Mutiara Sisi Al Jufri	48
Table 3. 2 Fasilitas Bangunan Gedung, tapak gedung dan lingkungan luar gedung	42
Table 4 1 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	49
Table 4 2 Persyaratan Area Parkir berdasarkan PERMEN PU Nomor 30 tahun 2006.....	51
Table 4 3 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan eksisting area parkir di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri dengan Permen PU no 30 tahun 2006.....	52
Table 4 4 Persyaratan Jalur Pemandu Menurut Permen PU No 30 Tahun 2006	53
Table 4 5 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan eksisting Jalur pemandu di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terhadap Permen PU no 30 tahun 2006.....	54
Table 4 6 Persyaratan Rambu dan Marka Menurut Permen PU No 30 Tahun 2006	55
Table 4 7 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan rambu dan marka di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terhadap Permen PU no 30 tahun 2006	56
Table 4 8 Persyaratan TOILET/Kamar kecil Menurut Permen PU No 30 Tahun 2006 ...	56
Table 4 9 Hasil evaluasi kesesuaian keadaanTOILET/ kamar kecilrambu dan marka di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terhadap Permen PU no 30 tahun 2006.....	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri	35
Gambar 2. 2 Struktur organisasi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri.....	40
Gambar 3. 1 service road	45
Gambar 4. 1 Area Parkir Penyandang Cacat.....	51
Gambar 4. 2 Simbol parkir disabilitas	52
Gambar 4. 3 Shelter penunggu	52
Gambar 4. 4 tempat parkir yang belum mengkomodir kepentingan kaum disabilitas.....	52
Gambar 4. 5 Tekstur Permukaan Ubin	53
Gambar 4. 6 perbedaan warna pada ubin	53
Gambar 4. 7 kondisi tekstur ubin dilapangan.....	54
Gambar 4. 8 kondisi warna ubin dilapangan.....	54
Gambar 4. 9 Rambu disabilitas.....	55
Gambar 4. 10 Rambu disabilitas pada jalan.....	55
Gambar 4. 11 kondisi rambu dilapangan	56
Gambar 4. 12 pegangan rambat pada toilet.....	57
Gambar 4. 13 kondisi toilet disabilitas dilapangan	58
Gambar 4. 14 Pencampuran cat dengan air.....	60
Gambar 4. 15 Proses pemasangan acuan (mal).....	61
Gambar 4. 16 Proses pengecatan.....	61
Gambar 4. 17 Service Road Sebelum pengecatan	62
Gambar 4. 18 Service Road Sesudah pengecatan	62

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang dalam tugas pokok dan tanggung jawabnya adalah menyelenggarakan program pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia perhubungan yang berkompetensi dalam dunia transportasi udara yaitu tenaga yang terampil dan siap pakai karena menerapkan program pendidikan khusus untuk mendapatkan kecakapan khusus yang bersifat operasional/praktikal dengan sertifikat kecakapan tertentu.

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) diselenggarakan dengan harapan nantinya dapat menciptakan Sumber Daya Manusia yang terampil dan disiplin tinggi dalam bidang teknik Bangunan dan Landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja di lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara tertentu.

Berdasarkan keadaan lapangan di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu, penulis menemukan beberapa masalah yaitu adanya marka aiming poin lama yang belum dihapus serta hilangnya marka parkir kendaraan sisi darat yang dikhawatirkan kendaraan tidak bisa manuver lebih luas dan menata kembali tata ruang parkir kendaraan agar pengendara memarkirkan dengan mudah apabila tidak segera dilakukan pengecatan marka pada area parkir kendaraan sisi darat.

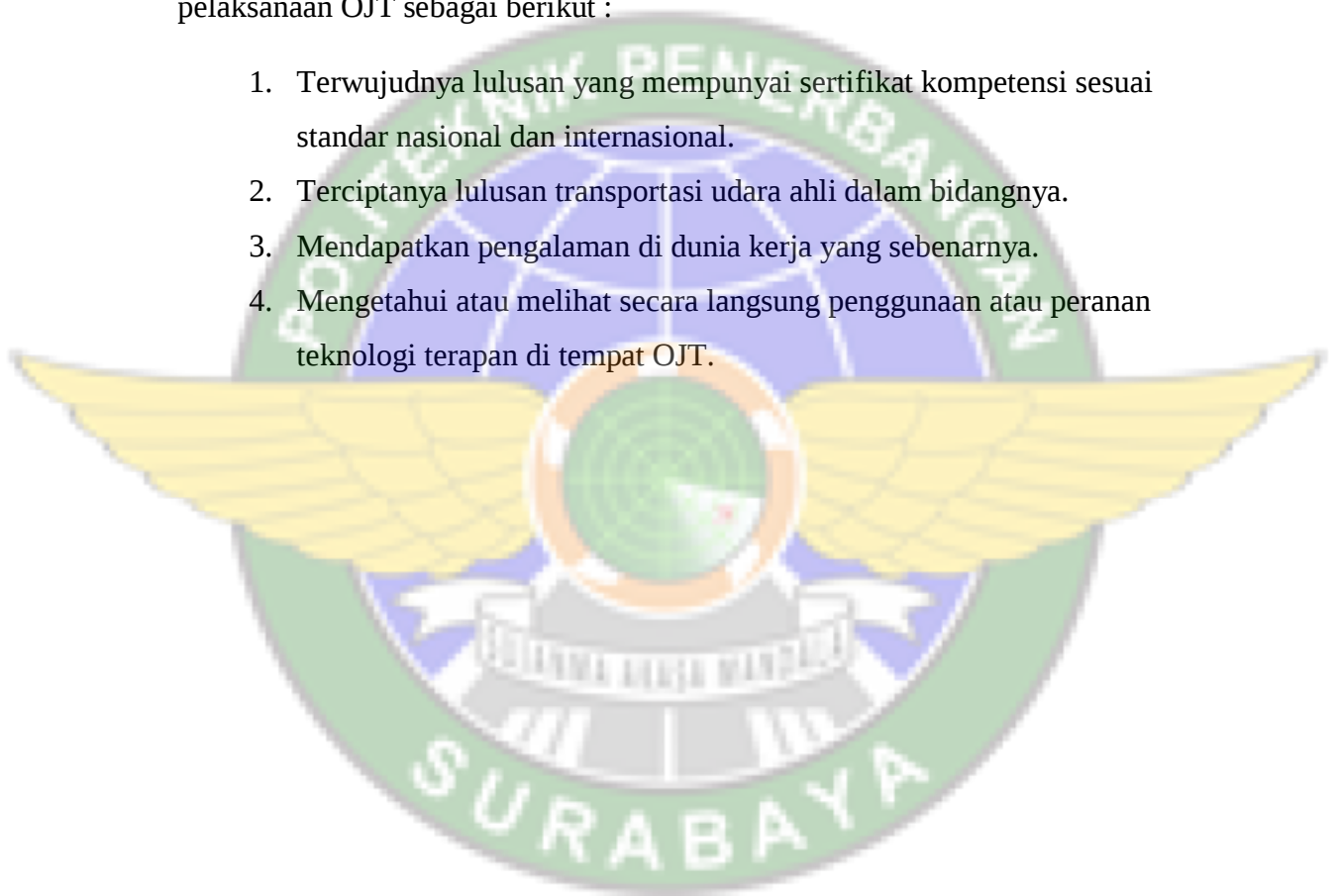
Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT) diharapkan Taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga para Taruna/i akan lebih terampil dan siap terjun di

dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa, serta mengambil solusi dan keputusan yang tepat dalam mengatasi berbagai masalah yang timbul saat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

1.2 Maksud dan Tujuan *On The Job Training* (OJT)

Dari latar belakang yang telah dikemukakan diatas, menjabarkan tujuan dari pelaksanaan OJT sebagai berikut :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara ahli dalam bidangnya.
3. Mendapatkan pengalaman di dunia kerja yang sebenarnya.
4. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Perkembangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Dalam perkembangan yang dialami oleh kantor Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu sejak ditetapkan menjadi Bandar Udara Kelas III, dan telah ditingkatkan menjadi Bandar Udara Kelas II, ini menandakan adanya perkembangan yang menunjukkan tingkat pelayanan penerbangan yang lebih baik dari sebelumnya. Hal yang menunjukkan adanya peningkatan pelayanan penerbangan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu dapat dilihat melalui kondisi sarana dan prasarana, seperti adanya sarana angkutan udara, misalnya adanya maskapai penerbangan PT. Garuda Indonesia, PT. Lion Air, PT. Wings Air, PT. Sriwijaya Airlines, PT. Susi Airlines, PT. Kalstar Airlines. Pada tahun 2008 tepatnya pada bulan Mei Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu telah ditingkatkan menjadi Bandar Udara Kelas I. Dengan peningkatan kelas tersebut terdapat penambahan fasilitas penunjang keselamatan seperti perpanjangan runway, pelebaran apron, dan penambahan fasilitas penerbangan lainnya. Mengingat tingginya minat penduduk Sulawesi Tengah terhadap transportasi udara

2.1.1 SEJARAH SINGKAT

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Dengan posisi yang strategis yang berada dari Kota Palu adalah 4 NM sebelah tenggara dengan 00°55'00''S-119°54'37''E. Wilayah Bandar Udara tersebut termasuk dalam kelas C dengan status AERODROME CONTROL TOWER, dan wilayah tanggung jawab tower secara lateral adalah dalam radius 10 NM terpusat di "PAL" VOR. Batas vertikalnya adalah 4000 feet untuk upper limitnya.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri

Sumber: Google Earth

Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri dibangun pada tahun 1954 dengan nama Masowu yang di ambil dari bahasa Kaili suku Lembah Palu yang berarti debu. Kemudian berganti nama menjadi Bandara Mutiara saat diresmikan Presiden Soekarno pada tahun 1957. Saat itu Soekarno merenung sejenak dan kemudian memberi nama Bandara Mutiara. Saya melihat dari udara, Palu ini indah berkilauan. Maka saya namakan Bandara ini Mutiara, kata Presiden Soekarno saat itu. Bandara ini sempat beberapa kali berpindah tangan, yakni dikelola Pemerintah Kabupaten Donggala pada 1957-1958, Angkatan Udara Republik Indonesia pada tahun 1958-1963, kembali ke Pemerintah Kabupaten Donggala pada 2 Januari 1963 dan diserahkan ke Departemen Perhubungan pada 28 Oktober 1964.

Masuk Ke Tahun 2014, Bandara ini kembali di rubah namanya. Mengingat SIS Aljufri merupakan tokoh besar yang berperan dalam pencerdasan umat melalui dakwah dan pendidikan. SIS Aljufri juga tokoh yang konsisten menentang penjajahan di Indonesia. SIS Aljufri menjadikan Palu dan Sulteng terkenal hingga daerah manca dengan Al Khairaat'nya. Pergantian nama ada yang mengusulkan untuk mengganti nama Mutiara dengan Sis Aljufri. Dan jadilah sekarang nama bandara Palu ini menjadi “Mutiara Sis Aljufri”. Sesuai Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 273/KMK.05/2017 tanggal 13 Maret 2017 tentang Penetapan UPBU Mutiara Sis Al-Jufri sebagai Satker BLU.

2.2 DATA UMUM

Berikut ini data-data mengenai Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri palu

2.2.1 Aerodrome Manual

A. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator lokasi : WAFF
2. Nama Bandar Udara : Mutiara Sis Al-Jufri
3. Nama Kota : Palu

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinator titik referensi : 00°55'00"S-
Aerodrome Reference Point 119°54'37"E.
2. Arah dan Jarak Ke Kota : ± 4 km
3. Elevasi (referensi temperature) : 284 ft / 35° C
4. Nama penyelenggara Bandar Udara : Badan Layanan Umum
Kantor UPBU Mutiara Sis
Al-Jufri Palu
5. Alamat Bandar Udara : Jln. DR. Abdurrahman saleh,
Birobuli Utara
6. Fax : (0451) 481702
7. *MAG VAR/ Annual Change* : 0° E
8. KODE IATA : PLW

C. Jam Operasi

1. Administrasi Bandar Udara : Senin – Jumat 08.00 – 16.30 WITA
2. Pelayanan pesawat udara : 23.00 - 16.00 UTC
06.00 - 00.00 WITA
3. Keamanan Bandar Udara : 24 jam

D. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service and Facilities)

1. *Cargo Handling facilities* : NIL
2. *Fuel/Oil/Type* : -

3. *Fuelling facilities/capacity* : -
4. *De-icing facilities* : Nil
5. *Hangar space for visiting aircraft* : -
6. *Repair facilities for visiting aircraft* : Nil

E. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

1. Hotel : Di Kota
2. Restoran : Di Bandara
3. Transportasi : Angkutan Kota
4. Fasilitas kesehatan : Di Bandara
5. Bank : Di Bandara
6. Kantor Pariwisata : -

F. Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

1. Kategori PKP – PK : Category VII
2. Fasilitas PKP – PK : FoamTender type I Fresia
Foam Tender Type II Carmichael Cobra
Commando Car
Ambulance Strada dan Ambulance Travello
Truck tangki Air

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

1. APRON

<i>Apron Rigid</i>	: Permukaan	: <i>Rigid</i>
	Strength	: PCN 70 F/C/X/T
	Dimensi	: 373 M ¹ x 110 M ¹

Apron Asphalt

: Permukaan : *Asphalt Concrete*
 Strength : PCN 50 F/C/X/T
 Dimensi : 373 M¹ x 78 M¹

2. TAXIWAY

Taxiway Alpha

: Permukaan : *Asphalt Concrete*
 Strength : PCN 50 F/C/X/T
 Dimensi : 98 M¹ x 23 M¹

Taxiway Bravo

: Permukaan : *Asphalt Concrete*
 Strength : PCN 48 F/C/Y/T
 Dimensi : 98 M¹ x 23 M¹

ACL Location and Elevation : NIL

VOR/Ins Checkpoint : NIL

H. Lokasi dan designation of standard taxi routes

Lokasi di seluruh taxiway Bandar Udara Mutiara Sis Al-Juri palu. Tower Bandar Udara Mutiara Sis Al-Juri palu mengatur pergerakan pesawat Keberangkatan dan kedatangan pesawat sipil menggunakan Taxiway

I. Karakteristik Fisik Runway

Table 2. 1 Karateristik Fisik Runway

DesignationsRWY NR		True BRG	Dimensions ofRWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation
1	2	3	4	5	
1	15	155.90°	2 250 x 45	50/F/C//T Asphalt	THR 005435.23 S 1195420.66 E
2	33	335.90°	2 250 x 45	50/F/C//T Asphalt	THR 005537.56 S 1195448.44

					E
--	--	--	--	--	---

THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY		Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	RWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)
6		7	8	9	10
1	THR 284 ft	NIL	60 x 45	120 x 150	2 370 x 300
2	THR 220 ft	NIL	NIL	NIL	2 370 x 300

Sumber : *Aeronautical Information Publication (AIP) SUP Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri*

J. Declared Distance

Data Declared Distance TORA, TODA, ASDA dan LDA pada Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri dapat di lihat pada tabel 2.3.

Table 2. 2 Declared Distance

RWY Designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
15	2 250	2 370	2 310	2 250	NIL
33	2 250	2 250	2 250	2 250	NIL

Sumber : *Aeronautical Information Publication (AIP) SUP Bandar Udara Mutiara Sis Al-Juri palu*

K. Other Lighting, Secondary power Supply

ABN/IBN Location, Characteristic : NIL
and Hours Operation

LDI location and LGT anemometer : NIL
location and LGT

TWY edge and centre line LGT : NIL

Secondary power supply/switch : Genset 185 kVa
Over time

L. Dimensi Resa

Table 2. 3 Dimensi Resa

RESA dimensions (M)		Location and description of arresting system	OFZ	Remarks
11	12	13	14	
1	90 x 150	NIL	NIL	Turning Area Dimension : 930 m ₂
2	NIL	NIL	NIL	NIL

Sumber : *Aeronautical Information Publication (AIP)* Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri

2.3 STRUKTUR ORGANISASI



Gambar 2. 2 Struktur organisasi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Bandar udara adalah kawasan di daratan 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.

Bandar udara memiliki peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan.

Bandar udara mempunyai dua fasilitas, yaitu fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara. Contoh fasilitas sisi darat yaitu terminal penumpang, terminal cargo, tempat parkir kendaraan, dan lain-lain. Sedangkan fasilitas sisi udara yaitu runway, taxiway, apron, pagar perimeter dan drainase.

3.2 Tentang Disabilitas

Penyandang disabilitas menurut UU Nomor 8 tahun 2016 adalah orang yang mempunyai keterbatasan dalam kondisi biologis baik itu fisik, intelektual, mental dan sensorik untuk jangka waktu yang lama dan juga mengalami suatu hambatan dan kesulitan karena keterbatasan yang dimilikinya untuk bersosialisasi dan berinteraksi dilingkungannya.

Berdasarkan data yang berhasil dihimpun oleh WHO dibawah organisasi Perserikatan Bangsa-Bangsa menyatakan bahwa angka manusia dengan disabilitas adalah sebesar 15% dari jumlah penduduk dunia, sedangkan di Indonesia menurut BPS yang didapatkan dari media Online gatra tanggal 30 Juni 2015 jumlah penduduk di Indonesia penyandang disabilitas adalah sebesar 11%-13% dari jumlah penduduk. Untuk Kota Palembang sendiri kalau menurut besaran persentase diatas maka jumlah penduduk kota Palembang dengan disabilitas adalah sebesar 173.856

penduduk. Jumlah penduduk Palembang sebesar 1.580.517(BPS Kota Palembang tahun 2015). Dengan jumlah sebanyak 173.856 jiwa yang mengalami disabilitas merupakan angka yang sangat besar, namun fasilitas dasar untuk mereka belum diperhatikan secara komprehensif, baik itu aksesibilitasnya maupun fasilitas penunjang yang dapat membantu meningkatkan moral bagi penyandang disabilitas agar bisa bersosialisasi dengan warga yang normal.

3.2.1 Standar Kebutuhan Fasilitas Penunjang Untuk Disabilitas

Berdasarkan Permen PU nomor 30 tahun 2006 tentang pedoman teknis dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan, maka penerapan pembangunan diluar bangunan harus memperhatikan semua pedoman teknis seperti yang tertera pada tabel dibawah :

Table 3. 1 Fasilitas Bangunan Gedung, tapak gedung dan lingkungan luar gedung

Bangunan Gedung	Tapak Bangunan Gedung	Lingkungan diluar bangunan
ukuran dasar ruang	Ukuran dasar ruang	Ukuran dasar ruang
Pintu	Jalur pedestrian	Jalur pedestrian
Ram	Jalur pemandu	Jalur pemandu
Tangga	Area parkir	Area parkir
Lift	Ramp	Ramp
Pancuran	Rambu dan marka	Rambu dan marka
Toilet		
Wastafel		
Rambu dan Marka		

Sumber : Permen PU nomor 30 tahun 2006

Adapun aksesibilitas yang akan direncanakan untuk penyandang disabilitas adalah sebagai berikut :

1. TOILET/Kamar kecil, adalah jalur yang dipergunakan untuk orang yang berjalan kaki atau dengan menggunakan kursi roda secara mandiri, didesain sesuai dengan kebutuhan manusia untuk bergerak yang aman, nyaman dan mudah serta tanpa hambatan.

2. Jalur pemandu merupakan jalur yang digunakan untuk membantu atau memandu penyandang disabilitas agar bisa berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan peringatan.
3. Area parkir merupakan tempat parkir yang dikhususkan untuk kendaraan penyandang cacat, harus luas agar bisa bermanuver naik, turun dan memutar kursi rodanya.
4. Pintu, Ramp, Tangga, handrail dan lain-lain. Standar kebutuhan penyandang disabilitas ini semua harus sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh pemerintah agar semua penyandang disabilitas bisa mendapatkan empat azas yang telah diisyaratkan didalam Permen PU Nomor 30 tahun 2006, yaitu; keselamatan, kemudahan, kegunaan dan kemandirian.

3.3 Pengertian keselamatan penerbangan

Peraturan Pemerintah RI Nomor 3 Tahun 2001 menjelaskan bahwa keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggara penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelayakan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Keselamatan penerbangan merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab seluruh pemangku kegiatan di bidang penerbangan, dorongan untuk mematuhi dan mengikuti standar tingkat keselamatan harus dimulai dari tingkat tertinggi manajemen di setiap organisasi.

3.3.1 Macam Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat

1. Apron

Apron adalah suatu bidang tertentu di dalam Bandara 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* harus mampu mendukung beban pesawat pada muatan penuh dengan gerakan perlahan

atau berhenti. Konstruksi *apron* sebaiknya menggunakan konstruksi perkerasan kaku (plat beton) dengan pertimbangan pelat beton tahan terhadap tumpahan bahan bakar dan oli.



Table 2. 4 Apron

2. Gate

Gate adalah jalur tertentu di bandar Udara yang disediakan untuk pesawat udara dari *apron* menuju *taxi way* dan sebaliknya.

3. Access Road

Access Road adalah jalan yang dapat dilalui fasilitas PKP-PK yang menghubungkan *Fire Station* dengan landas pacu (*runway*) atau Daerah Pergerakan Pesawat Udara.

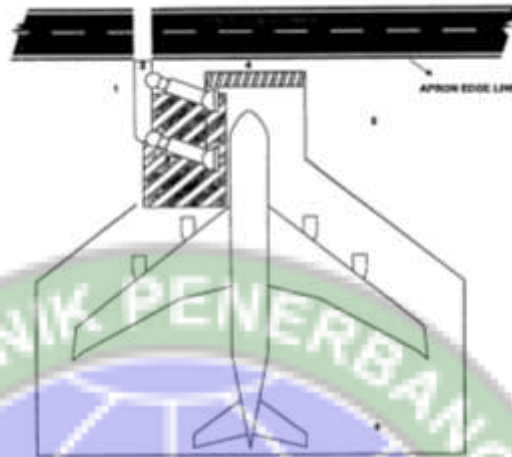


Table 2. 5 Access Road

4. Service Road

Tanda berupa 2 garis yang paralel sebagai batas pinggir jalan dan garis putus-putus sebagai petunjuk sumbu jalan, berwarna putih dengan lebar garis 0,15 meter terdapat di PR 21 tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional penerbangan mengenai marka dan rambu pada daerah pergerakan pesawat udara di Bandar udara. Fungsinya sebagai jalan pelayan umum bagi kendaraan atau peralatan untuk membatasi sebelah

kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan GSE (*Ground Support Equipment*) terpisah dengan pesawat udara.



Gambar 3. 1 *service road*

3.4 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 waterborne, epoxy, methacrylate atau solvent-base dengan ketentuan pemakaian dan persyaratan sebagai berikut:

1. Penggunaan waterborne atau solvent based paints:
 - a. Type I digunakan untuk lokasi dimana pesawat bergerak pelan.
 - b. Type II digunakan pada lokasi dimana curing lebih cepat diperlukan.
 - c. Type III digunakan pada lokasi yang membutuhkan lapisan tebal dan lebih tahan lama.
2. Marka sementara menggunakan waterborne atau solvent based dengan takaran 30% s.d 50% dari aplikasi penuh.

- a. Pada permukaan yang porus, pengecatan dilakukan dua lapis yang dilaksanakan pada arah yang berlawanan. Lapis pertama pada tingkat 50% tanpa glas beads dan lapis kedua arah berlawanan pada tingkat 100% dengan Glass Beads.
- b. Retroflectivity diukur dengan alat portable yang sesuai dengan ASTM E1710.
- c. Pengecatan pada marka Preformed Thermoplastic (yang sudah ada) harus menghasilkan setidaknya 225 mcd/m²/lux pada marka warna putih dan 100 mcd/m²/lux pada marka warna kuning.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) D.III Teknik Bangunan dan Landasan memiliki lingkup sebagai berikut

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara Bandara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Fasilitas yang disediakan oleh Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri di sisi udara antara lain sebagai berikut:

1) *Runway*

Runway merupakan area berbentuk persegi panjang di bandara yang menjadi tempat pendaratan dan lepas landas pesawat.

Permukaan	: <i>Asphalt</i>
Concrete Strength	: PCN 50 F/C/X/T
Dimensi	: 2.250 x 45 m
Kondisi	: Baik

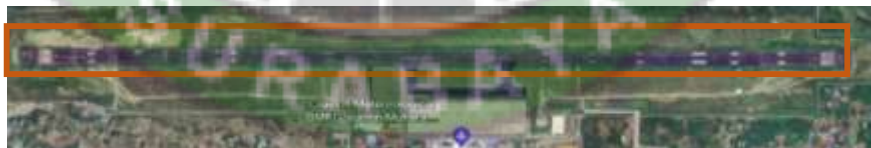


Table 2. 6 *Runway* Bandara Mutiara Sisi Al Jufri

2) *Taxiway*

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung.

<i>Taxiway Alpha (A)</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Concrete</i>
	Strength	: PCN 50 F/C/X/T

	Dimensi	: 98 M ¹ x 23 M ¹
<i>Taxiway Bravo (B)</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Concrete</i>
	Strength	: PCN 48 F/C/Y/T
	Dimensi	: 98 M ¹ x 23 M ¹



Table 2. 7 *Taxiway* Bandara Mutiara Sisi Al Jufri

3) *Apron*

Apron adalah tempat dimana pesawat berhenti untuk menaikkan, menurunkan penumpang, barang-barang bagasi ataupun kargo, dan mengisi bahan bakar. *Apron* dibangun dekat dengan terminal agar mengoptimalkan kegiatan berlangsung.

<i>Apron Rigid</i>	Permukaan	: <i>Rigid</i>
	Strength	: PCN 70 F/C/Y/T
	Volume	: 373 M ¹ x 110 M ¹
	Kondisi	: Bsik
<i>Apron Asphal</i>	Permukaan	: Asphal Concrete
	Strenght	: PCN 50 F/C/Y/T
	Dimensi	: 373 M ¹ x 78 M ¹
	Kondisi	: Baik



Table 2. 8 *Apron* Bandara Mutiara Sisi Al Jufri

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat Bandara (FSD)

- Terminal Penumpang
- Gedung Operasional
- Gedung PKP-PK

- d. Menara Kontrol
- e. Stasiun Meteorologi
- f. Gedung Bangland
- g. Gedung AAB
- h. Gedung DVOR
- i. Gedung Genset
- j. Gedung CCR
- k. Gedung Kantor Administrasi Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri
- l. Gedung Avsec
- m. Gedung BMKG

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri dari tanggal 3 Oktober 2023 – 29 Februari 2024 adalah sebagai berikut :

Table 4 1 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

No	Hari, tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	3 Oktober 2023	Taruna Poltekbang Surabaya tiba dilokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	-
2	4 Oktober 2023	Pengenalan, penyerahan, dan penyampaian tugas dari perwakilan Politeknik Penerbangan Surabaya ke Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri	-
3	6 Oktober 2023	Taruna melakukan observasi di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri	-

4	7 Oktober 2023 – 28 Februari 2024	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal	Sesuai jam kerja kantor pukul 08.00 – 16.30 WITA
5	29 Februari 2024	Penjemput taruna Poltekbang Surabaya datang dan membawa taruna pulang ke Poltekbang Surabaya	Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) telah selesai.

4.3 Permasalahan

Setiap bandar udara harus memiliki fasilitas dan sistem pelayanan yang cukup memadai untuk menunjang dan mengoptimalkan fungsi bandar udara. Sehingga pengelola Bandar udara harus memberikan pelayanan fasilitas penerbangan secara optimal seperti yang diinginkan tidaklah mudah karena dalam konteks kata optimal juga mengandung arti bahwa pelayanan tersebut juga harus *safety* (aman), efisiensi dan ekonomis.

Selama menjalani *On The Job Training* (OJT) Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri menjumpai beberapa masalah. Akan tetapi, penulis memilih untuk mengangkat permasalahan yaitu:

1. Dengan memperhatikan Undang Undang Nomor 8 tahun 2016 tentang penyandang disabilitas, maka sudah sangat layak dan wajib hukumnya kaum disabilitas diberikan akses untuk memanfaatkan fasilitas publik, dengan cara menyediakan fasilitas penunjang bagi mereka kaum disabilitas seperti; jalur pemandu, area parkir khusus disabilitas, ramp, handrail bagi penyandang cacat, toilet disabilitas dan penanda yang khusus untuk penyandang disabilitas. Ketersediaan fasilitas penyandang disabilitas akan dievaluasi oleh penulis dengan Peraturan Mentrii PUPR No. 30 tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan.
2. Kondisi dilapangan saat ini menunjukkan bahwa marka di *Service road* sudah banyak yang tidak terlihat, menurut di PR 21 tahun 2023 tentang standar

teknis dan operasional penerbangan mengenai marka dan rambu pada daerah pergerakan pesawat udara sudah seharusnya untuk melakukan pekerjaan pengecatan ulang dimarka *service road*, seringnya *service road* digunakan untuk *accses* GSE (*Ground Support Equipment*) dan kendaraan, sehingga dilakukannya pekerjaan pengecatan ulang pada marka *Service Road* di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri.

4.4 Penyelesaian Masalah

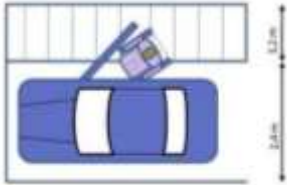
4.4.1 Evaluasi Standarisasi Fasilitas Penyandang Disabilitas

Pada penelitian ini evaluasi fasilitas penunjang disabilitas di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri berdasarkan permen PU nomor 30 tahun 2006 dan permen PUPR Nomor 14/PRT/M/2017 yang menjelaskan tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan. Dalam hal ini evaluasi akan ditujukan pada fasilitas-fasilitas di luar dan di dalam bangunan. Berikut dilakukan evaluasi terhadap fasilitas penunjang di kawasan Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri yang sesuai dengan penerapan pedoman pada Permen PU No. 30 tahun 2006.

1. Area Prkir

Area Parkir Merupakan tempat parkir yang dikhususkan untuk kendaraan penyandang cacat, harus luas agar bisa bermanuver naik, turun dan memutar kursi rodanya.

Table 4 2 Persyaratan Area Parkir berdasarkan PERMEN PU Nomor 30 tahun 2006

Nama Fasilitas	Persyaratan Menurut Permen PU Nomor 30 Tahun 2006	Gambar
Area Parkir	1 Tempat parkir untuk penyandang cacat diletakkan pada rute yang paling dekat dengan bangunan, tempat atau fasilitas lain yang akan dituju, dengan jarak 60 meter (Maksimal)	 Gambar 4. 1 Area Parkir Penyandang Cacat

	2 Area parkir untuk penyandang cacat harus ditandai dengan simbol yang berlaku. 3 Pada lot parkir yang dikhususkan untuk penyandang cacat harus disediakan ramp trotoar dikedua sisi kendaraan. 4 Lebar untuk parkir tunggal adalah 370cm dan 620cm untuk parkir ganda yang sudah terhubung dengan ramp dan jalan yang menuju fasilitas –fasilitas lainnya.	 Gambar 4. 2 Simbol parkir disabilitas  Gambar 4. 3 Shelter penunggu
--	--	--

Pada lokasi penelitian di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri ini tidak ada disediakan tempat parkir yang di khususkan untuk kaum disabilitas, sehingga membuat kawasan ini sangat tidak direkomendasikan untuk kaum disabilitas.

Table 4 3 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan eksisting area parkir di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri dengan Permen PU no 30 tahun 2006

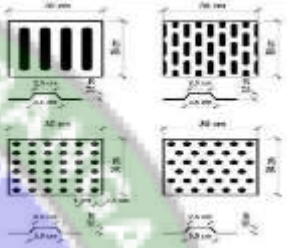
Keadaan eksisting area parkir dilokasi penelitian	Gambar
1 Sudah ada di satu bulan terakhir ini tempat parkir tanda/symbol yang khusus untuk penyandang cacat. 2 Tempat parkir tidak terhubung oleh pedestrian. 3 Tempat parkir belum disediakan ramp trotoar pada kedua sisi kendaraan 4 Tempat parkir cukup luas.	 Gambar 4. 4 tempat parkir yang belum mengkomodir kepentingan kaum disabilitas

Dari hasil pengamatan dan kesesuaian dengan persyaratan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 dapat di nyatakan bahwa Area parkir yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri belum memenuhi standar persyaratan yang berlaku.

2. Jalur Pemandu

Jalur Pemandu merupakan jalur yang digunakan untuk memandu atau membantu penyandang disabilitas untuk bisa berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan peringatan

Table 4 4 Persyaratan Jalur Pemandu Menurut Permen PU No 30 Tahun 2006

Nama Fasilitas	Persyaratan Menurut Permen PU Nomor 30 Tahun 2006	Gambar
Jalur pemandu	1 Tekstur pada permukaan ubin pengarah bermotif garis-garis artinya menunjukkan arah perjalanan sedangkan tekstur ubin yang bermotif bulat artinya peringatan terhadap perubahan situasi disekelilingnya. 2 Pemasangan ubin yang bertekstur pada jalur pemandu di pedestrian yang telah ada harus memperhatikan tekstur ubin eksisting, hal ini dilakukan agar penyandang cacat tidak kebingungan dalam membedakan antara tekstur ubin pengarah dengan tekstur ubin peringatan. 3 Sebagai pembeda warna antara ubin pembantu dengan ubin lainnya, bisa digunakan warna kuning atau warna jingga pada ubin pemandu.	 Gambar 4. 5 Tekstur Permukaan Ubin  Gambar 4. 6 perbedaan warna pada ubin

Kondisi jalur pemandu dilapangan sudah tersedia namun beberapa mengalami kerusakan karena sering dilalui oleh troli barang penumpang. Selain itu, warna ubin pada terminal juga belum menunjukkan warna pembeda sebagai jalur pemandu, sehingga dalam evaluasi ini sangat penting untuk dilakukan pengecekan rutin dan perbaikan jika ada jalur pemandu yang mengalami kerusakan.

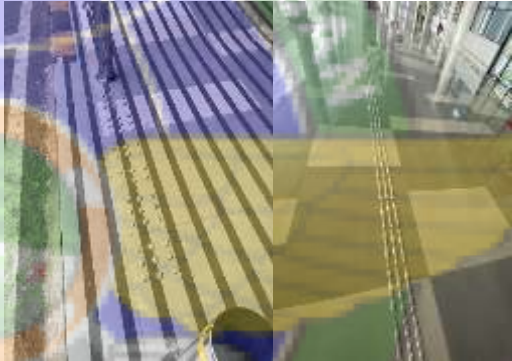
Keadaan eksisting Jalur Pemandu di Lokasi Penelitian	Gambar
1 Warna ubin pemandu dan peringatan belum berwarna kuning. 2 Tekstur ubin pengarah pada jalur pemandu di area terminal bermotif garis-garis ialah untuk menunjukkan arah perjalanan 3 masih ada beberapa garis yang belum penuh karena ubin retak saat pemasangan 4 adanya 2 motif yaitu garis-garis dan lingkaran dengan 2 fungsi yang berbeda	 Gambar 4. 7 kondisi tekstur ubin dilapangan  Gambar 4. 8 kondisi warna ubin dilapangan

Table 4 5 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan eksisting Jalur pemandu di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terhadap Permen PU no 30 tahun 2006

Dari hasil pengamatan dan kesesuaian dengan persyaratan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 dapat di nyatakan bahwa Jalur Pemandu yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri belum memenuhi standar persyaratan yang berlaku.

3. Rambu dan Marka

Rambu yang diperuntukkan bagi kaum disabilitas belum tersedia dikawasan ini sehingga untuk rambu dan marka sangat layak dibuatkan agar bisa digunakan untuk kenyamanan, keamanan dan kemudahan kaum disabilitas.

Table 4 6 Persyaratan Rambu dan Marka Menurut Permen PU No 30 Tahun 2006

Nama Fasilitas	Persyaratan Menurut Permen PU Nomor 30 Tahun 2006	Gambar
Rambu dan Marka	1 Penggunaannya dibutuhkan sebagai petunjuk arah dan tujuan pada jalur pedestrian, tempat parkir yang dikhususkan untuk penyandang cacat dan fasilitas lainnya.	 Gambar 4. 9 Rambu disabilitas
	2 Agar mudah dibaca oleh penyandang cacat dan tuna netra, rambu harus berupa huruf timbul atau huruf braille	 Gambar 4. 10 Rambu disabilitas pada jalan
	3 Rambu berupa gambar agar lebih mudah ditafsirkan. Rambu berupa tanda dan symbol international.	
	4 Rambu menetapkan metode yang khusus seperti pembeda pada perkerasan tanah dan penggunaan warna yang cukup kontras.	
	5 Penempatan rambu dan marka harus bebas pandang dan sesuai pada tempat yang sudah ditetapkan tanpa ada penghalang	

Table 4 7 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan rambu dan marka di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terhadap Permen PU no 30 tahun 2006

Keadaan eksisting rambu dan marka di Lokasi Penelitian	Gambar
1 Pada lokasi penelitian belum terdapat rambu dan marka untuk penyandang disabilitas 2 Tidak adanya marka dengan warna mencolok 3 pada beberapa lokasi rambu yang sudah dipasang tidak berupa huruf timbul atau huruf braille 4 Belum ada Alarm lampu darurat disetiap titik	 Gambar 4. 11 kondisi rambu dilapangan

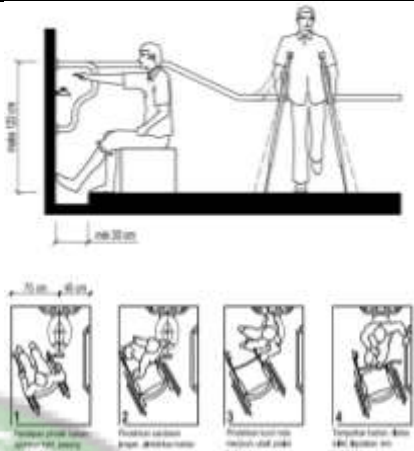
Dari hasil pengamatan dan kesesuaian dengan persyaratan Permen PU Nomor 30 Tahun 2006 dapat di nyatakan bahwa Rambu dan Marka untuk penyandang disabilitas belum ada sama sekali pada kawasan ini, sehingga tempat ini bisa dinyatakan tidak ramah disabilitas.

4. TOILET / KAMAR KECIL

Toilet adalah sebuah ruangan yang dirancang khusus lengkap dengan kloset, persediaan air dan perlengkapan lain yang bersih, aman dan higienis dimana masyarakat di tempat-tempat domestik, komersial maupun publik dapat membuang hajat serta memenuhi kebutuhan fisik, sosial dan psikologis lainnya.

Table 4 8 Persyaratan TOILET/Kamar kecil Menurut Permen PU No 30 Tahun 2006

Nama Fasilitas	Persyaratan Menurut Permen PU Nomor 30 Tahun 2006	Gambar
TOILET/ Kamar Kecil	1 Ketinggian tempat duduk kloset harus sesuai dengan ketinggian	

	pengguna kursi roda sekitar 45-50 cm. 2 Toilet atau kamar kecil umum harus dilengkapi dengan pegangan rambat/handrail yang memiliki posisi dan ketinggian disesuaikan dengan pengguna kursi roda dan penyandang cacat yang lain. Pegangan disarankan memiliki bentuk siku-siku mengarah ke atas untuk membantu pergerakan pengguna kursi roda. 3 Letak kertas tisu, air, kran air atau pancuran/shower dan perlengkapan perlengkapan seperti tempat sabun dan pengering tangan harus dipasang sedemikian hingga mudah digunakan oleh orang yang memiliki keterbatasan keterbatasan fisik dan bisa dijangkau pengguna kursi roda. 4 Semua kran sebaiknya dengan menggunakan sistem pengungkit dipasang pada wastafel, dll.	 Gambar 4. 12 pegangan rambat pada toilet
--	---	---

Kamar Mandi Disabilitas di terminal penumpang beberapa mengalami evaluasi karena belum memenuhi standart sesuai regulasi yang berlaku, belum tersedianya pegangan rambat pada toilet disabilitas ini mengurangi pencegahan keselamatan. Tak hanya itu, tinggi closet yang belum setara dengan kursi roda mengakibatkan tidak maksimalnya penggunaan closet pada toilet tersebut.

Table 4 9 Hasil evaluasi kesesuaian keadaan TOILET/ kamar kecil rambu dan marka di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri terhadap Permen PU no 30 tahun 2006

Keadaan eksisting TOILET/Kamar kecil di Lokasi Penelitian	Gambar
1 belum ada pegangan rambat/handrail yang memiliki posisi dan ketinggian disesuaikan dengan pengguna kursi roda dan penyandang cacat yang lain. 2 tinggi closet tidak sesuai untuk pengguna disabilitas 3 peletakan bel darurat sulit untuk dijangkau karena didekat pintu	 Gambar 4. 13 kondisi toilet disabilitas dilapangan

Dari hasil pengamatan dan kesesuaian dengan persyaratan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 dapat di nyatakan bahwa Area TOILET/Kamar Kecil yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri belum memenuhi standar persyaratan yang berlaku.

Evaluasi yang dilakukan menyatakan bahwa beberapa fasilitas belum memenuhi sesuai standart yang telah ditentukan oleh di PR 21 tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional penerbangan. Kenyamanan penumpang di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri menjadi salah satu acuan pentingnya melengkapi kekurangan fasilitas tersebut.

4.4.2 Pengecatan Ulang Pada Marka Service road

Seperti yang sudah dijelaskan diatas, Pengecatan ulang Service road di lakukan untuk memperbaiki dari desain Service road yang telah pudar, supaya area Service road yang ada dapat di manfaatkan semaksimal mungkin dengan menata ulang markatersebut.

A. Langkah –Langkah pengecatan ulang

1. Pekerjaan Persiapan

- a) Membuat alat pelindung diri yang telah memenuhi standar untuk pelaksana dan operator saat melaksanakan pekerjaan.
 - b) Melakukan termin pembersihan lokasi, mobilisasi peralatan dan tenaga kerja.
 - c) Pekerjaan dapat dilaksanakan setelah jam operasional Bandar Udara selesai dan tidak terdapat pergerakan di sisi udara Bandar Udara.
 - d) Pengadaan bahan dan material. Bahan yang dipakai untuk pekerjaan pengecatan marka service road di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri
2. Setelah pekerjaan persiapan telah terlaksana selanjutnya yaitu menyiapkan mobilisasi alat untuk memastikan dan alat dalam kondisi siap digunakan. Alat yang digunakan yaitu:

Table 4. 1 alat dan bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Cat	
2.	Kuas dan rol	
3.	Meteran	

4.	Paku dan Palu	
5.	Air	

3. Proses Pencampuran Cat Roadline

Cat yang akan diaplikasikan disiapkan terlebih dahulu. Cat di campur menggunakan air secukupnya. Cat yang digunakan tidak boleh terlalu kental maupun cair karena bila terlalu kental maka akan ada pemborosan pada cat sedangkan bila terlalu cair maka hasilnya tidak akan maksimal.



Gambar 4. 14 Pencampuran cat dengan air

4. Proses *clearing* (proses pembersihan)

Di tahap ini seluruh area yang akan dicat akan dibersihkan dengan disapu, seorang pekerja akan meminimalisir pasir dan kerikil (*loss material*) yang ada dipermukaan aspal menggunakan sapu.

5. Proses pemasangan acuan (*mal*)

Proses ini disesuaikan dengan ukuran marka panjang 3 m dan lebar 15 cm dengan marka putus-putus.



Gambar 4. 15 Proses pasangan acuan (mal)

6. Proses pengecatan

Proses yang paling penting yaitu pengecatan, pengecatan ini dilakukan berlapis agar warna cat menjadi jelas.



Gambar 4. 16 Proses Pengecatan

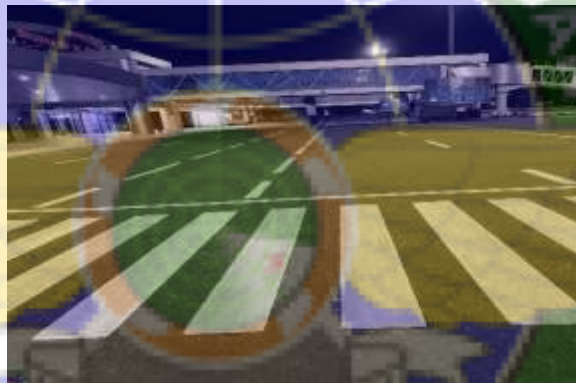
7. Proses *finishing*

Proses terakhir dengan pengecekan kembali apabila terdapat marka yang belum tercatat sempurna, dan pembersihan alat serta area parkir kendaraan sisi darat.

8. Sebelum dan Sesudah



Gambar 4. 17 *Service Road* Sebelum Pengecatan



Gambar 4. 18 *Service Road* Sesudah Pengecatan

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan permasalahan

Berdasarkan observasi yang penulis lakukan di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri penulis dapat menyimpulkan hal terkait dengan permasalahan yang dibahas sebagai berikut :

1. Setelah dilakukanya Evaluasi tersebut menyatakan bahwa fasilitas yang tersedia belum memenuhi standart yang telah ditentukan menurut PUPR No. 30 tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan diharapkan kedepannya akan diberi perhatian lebih agar seluruh pengunjung di bandara mendapatkan fasilitas yang sama.
2. Pengecatan marka parkir yang ada di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri menghasilkan terbentuknya tata lokasi area service road dan mempermudah jalannya GSE (*Ground Support Equipment*) atau kendaraan yang lain di service road Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Kesimpulan dari *On the Job Training* (OJT) berdasarkan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh penulis, antara lain:

1. Memahami keadaan lapangan secara nyata.
2. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama pekerja.
3. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama unit karena di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri antar unit saling ada keterkaitan dalam setiap kegiatan pemeliharaan dan perawatan fasilitas yang ada.
4. Memahami lebih luas akan fasilitas-fasilitas yang ada pada bandar udara.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Dalam peningkatan kualitas pelayanan penerbangan di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri personil Teknisi Bangunan dan Landasan disarankan untuk melakukan mitigasi terhadap sarana dan prasarana yang ada. Berdasarkan kesimpulan yang didapat dari pembahasan masalah di atas sehingga mendapatkan saran sebagai berikut:

1. Untuk peningkatan kenyamanan pada penumpang sebaiknya dilakukannya peningkatan fasilitas yang memadai terutama bagi penyandang disabilitas.
2. Supaya kondisi marka *service road* tetap terjaga nilai fungsinya, disarankan untuk menerapkan program kerja pemeliharaan, pembersihan dan perawatan.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT

Selama 5 bulan melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri, mendapat banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang tentunya bermanfaat bagi kedepannya

Selain ucapan terima kasih, juga ingin memberi saran guna meningkatkan pelayanan di Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri. Diantaranya adalah :

- Perlu penambahan personel bangland yg berlisensi dan penambahan/ pengadaan peralatan penunjang untuk pengujian & perawatan fasilitas bangland.
- Melakukan perawatan dan pemeliharaan sisi udara dan sisi darat secara berkala yang disesuaikan dengan tugas dan kewajiban bagi para teknisi

DAFTAR PUSTAKA

Aeronautical Information Publication (AIP) SUP Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri.

Buku Pedoman On The Job Training Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan 2020.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome).

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

Peraturan Mentrii PUPR No. 30 tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan

Peraturan Pemerintah PUPR Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan