

**PRAKTEK KERJA LAPANGAN
(*ON THE JOB TRAINING*) BANDAR UDARA KELAS II
FRANSISKUS XAVERIUS SEDA
Tanggal 8 Mei – 22 September 2023**

**ANALISIS SISTEM JARINGAN DISTRIBUSI PADA
TERMINAL DI BANDAR UDARA KELAS II FRANSISKUS
XAVERIUS SEDA MAUMERE**



Disusun Oleh

KRISDHINO FEBIANTARA

30121035

**PROGRAM STUDI D3 TEKNIK LISTRIK BANDAR UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2023

LEMBAR PERSETUJUAN

**ANALISIS SISTEM JARINGAN DISTRIBUSI PADA
TERMINAL DI BANDAR UDARA KELAS II FRANSISKUS
XAVERIUS SEDA MAUMERE**

Oleh:

KRISDHINO FEBIANTARA
NIT. 30121035

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

Disetujui oleh:

Supervisor OJT1

Dosen Pembimbing



ARI WICAKSONO
NIP. 19971002 202203 1 008

SITI JULAIHAH, SS. M.HUM
NIP. 19841228 201902 2 001

Mengetahui,
Kasi Teknik dan Operasional Bandar Udara



I PUTU EKA BUDAYASA S.T., M.Si
NIP. 19751210 199703 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Pelaksanaan Kegiatan *On The Job Training* Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II Fransiskus Xaverius Seda di mulai tanggal 8 Mei 2023 berakhir tanggal 22 September 2023 pada program DIII Teknik Listrik Bandara Politeknik Penerbangan Surabaya, laporan *On The Job Training* ini telah dinyatakan Lulus pada tanggal 22 September 2023:

Penguji I



SITI JULIAHAH, SS. M.HUM
NIP. 19841228 201902 2 001

Penguji II



I PUTU EKA BUDAYASA S.T., M.Si
NIP. 19751210 199703 1 001

Penguji III



ARI WICAKSONO
NIP. 19971002 202203 1 008

Mengetahui,
Ketua Program Studi



RIFDIAN IS.
ST.MM
NIP. 19810629009121002

KATA PENGANTAR

Syukur alhamdulillah kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa dengan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xaverius Seda Maumere. Penulis juga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini sesuai dengan waktu yang telah di tentukan.

Laporan ini disusun sebagai salah satu syarat kelulusan *On The Job Training* (OJT). Dengan berdasarkan data-data dan hasil pengamatan dilapangan yang dilaksanakan pada tanggal 8 Mei 2023 sampai dengan 22 September 2023 di Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xaverius Seda Maumere.

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

1. Ida Sang Hyang Widhi Wasa yang selalu memberikan Rahmat dan Karunia-Nya.
2. Kedua orang tua yang memberikan dukungan moral dan material sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Rifdian IS, ST.MM.MT selaku Ketua Program Studi Teknik Listrik Bandar Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Ibu Siti Julaihah, SS. M.HUM selaku Dosen Pembimbing.
6. Bapak Partahian Panjaitan selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xaverius Seda Maumere.
7. Bapak I Putu Eka Budayasa selaku Kepala Seksi Teknik dan Operasi.
8. Bapak Dika Angga Irmawan selaku Kepala Unit listrik yang telah membantu dan mengarahkan saat pelaksanaan *On The Job Training*.
9. Bapak Ary Wicaksono selaku supervisor kami yang banyak membantu selama *On The Job Training* terlaksana.

10. Seluruh Senior di Unit Listrik yang telah membantu dan membimbing kami dalam hal pembelajaran.
11. Seluruh pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu yang telah mendukung penulisan dalam pelaksanaan *On The Job Treaning* (OJT).

Akhir kata, semoga laporan hasil dari kegiatan *On The Job Training* yang telah dilaksanakan dapat menambah wawasan pembaca mengenai kebandar udaraan di Bandara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.

Maumere, 22 September 2023

Penulis



KRISDHINO FEBIANTARA

30121035

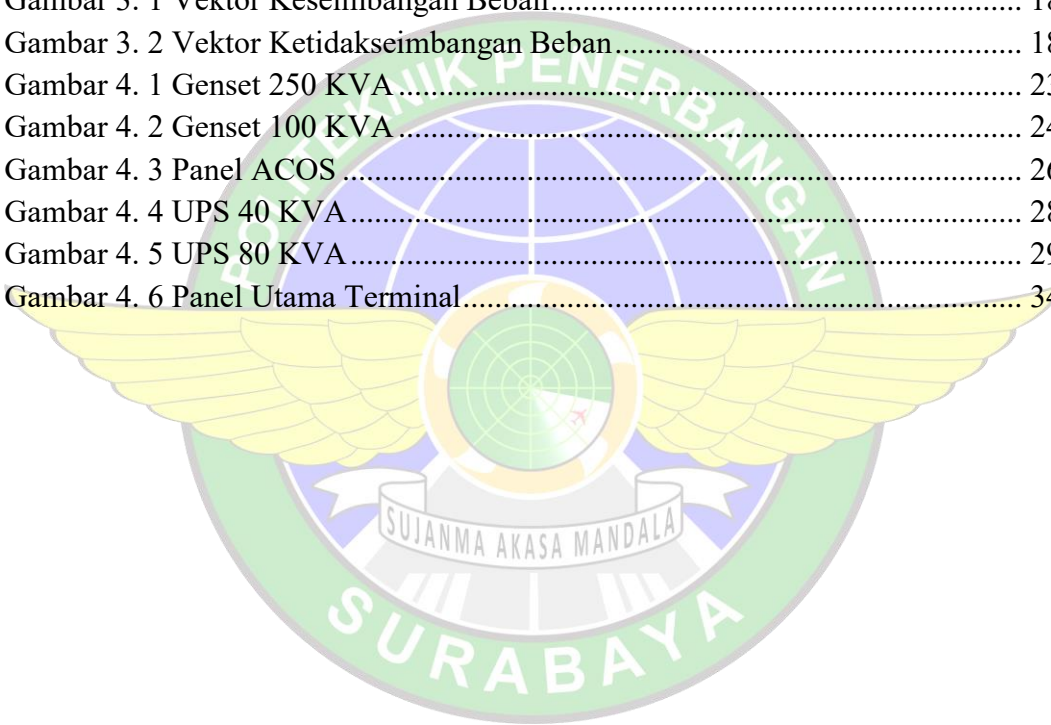


DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	1
1.2 Maksud dan Manfaat	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandara.....	4
2.2 Data Umum Bandara	5
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara.....	12
BAB III TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Generator Set (Genset) dan Automatic Change Over Switch (ACOS).....	13
3.2 Uninterruptable Power Supply (UPS)	13
3.3 Solar Cell	14
3.4 Transmisi dan Distribusi (TRD)	15
BAB IV PELAKSANAAN OJT	22
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	22
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	31
4.3 Permasalahan Pelaksanaan OJT	32
BAB V PENUTUP	37
5.1 Kesimpulan.....	37
5.2 Saran	38
DAFTAR PUSTAKA	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Layout Bandara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.....	5
Gambar 2. 2 Runway Bandar Udara	7
Gambar 2. 3 Taxiway Bandar Udara.....	8
Gambar 2. 4 Apron Bandar Udara	8
Gambar 2. 5 Terminal Bandar Udara	9
Gambar 2. 6 Gedung Administrasi.....	10
Gambar 2. 7 Main Power House	10
Gambar 2. 8 Bangunan PKP-PK.....	11
Gambar 2. 9 Bangunan AAB	11
Gambar 2. 10 Struktur Organisasi Bandar Udara	12
Gambar 3. 1 Vektor Keseimbangan Beban.....	18
Gambar 3. 2 Vektor Ketidakseimbangan Beban.....	18
Gambar 4. 1 Genset 250 KVA	23
Gambar 4. 2 Genset 100 KVA	24
Gambar 4. 3 Panel ACOS	26
Gambar 4. 4 UPS 40 KVA	28
Gambar 4. 5 UPS 80 KVA	29
Gambar 4. 6 Panel Utama Terminal.....	34



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara.....	6
Tabel 4. 1 Spesifikasi Genset 250 KVA	24
Tabel 4. 2 Spesifikasi Genset 100 KVA	25
Tabel 4. 3 Spesifikasi UPS 40 KVA	29
Tabel 4. 4 Spesifikasi UPS 80 KVA	30
Tabel 4. 5 Beban Terpasang di Terminal	34



BAB I

PENDAHULUAN

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

Pelaksanaan *On The Job Training* adalah kewajiban yang harus dilaksanakan oleh para Taruna/I yang tercantum pada Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor PK.09/BPSDM-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Selain itu, dasar hukum pelaksanaan OJT Taruna Prodi Teknik Listrik Bandara juga berdasar pada KP 22 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139-11 tentang Standar Kompetensi dan Politeknik Penerbangan Surabaya wajib menyiapkan kurikulum dan silabus yang mengacu pada standar kompetensi tersebut.

Seiring dengan meningkatnya teknologi pada saat ini maka kebutuhan akan sarana transportasi juga ikut meningkat. Transportasi adalah salah satu penunjang penting dalam perekonomian suatu negara. Sehingga bandar udara adalah sarana transportasi yang penting dalam sector ekonomi khususnya di bidang perhubungan. Hal ini tentu berdampak langsung pada kebutuhan sumber daya manusia yang memadai. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah suatu Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) yang bertugas khusus untuk mempersiapkan sumber daya manusia yang professional di lingkungan Kementrian Perhubungan khususnya matra udara.

Praktek Kerja Lapangan (*On The Job Training*) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan terlebih dahulu oleh Politeknik Penerbangan Surabaya dengan kurikulum yang wajib dipenuhi oleh semua taruna guna mengukur tingkat kemampuan taruna dalam praktek kerja langsung. Sehingga taruna Politeknik Penerbangan Surabaya diharapkan dapat melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (*On The Job Training*) ini semaksimal mungkin dengan menerapkan ilmu selama mengikuti Pendidikan di kampus dan menerapkannya saat praktek kerja langsung. OJT ini dilaksanakan sebanyak

dua kali yaitu OJT 1 dan OJT 2. Dimana pelaksanaan OJT 1 mencakup materi Generator Set dan *Authomathic Change Over Switch* (GNS), *Uninterupptable Power Supply* (UPS), *Solar Cell* (PSS) dan Transimisi dan Distribusi. OJT 1 ini merupakan syarat kelulusan semester IV dan OJT 2 merupakan syarat kelulusan untuk semester V. Pada OJT 1 ini bandar udara yang bekerjasama dengan Politeknik Penerbangan Surabaya ini adalah bandara yang tersebar di wilayah Kalimantan, Sulawesi dan Nusa Tenggara. Salah satunya adalah Bandara Fransiskus Xaverius Seda Maumere yang terletak di Nusa Tenggara Timur. Pada Pelaksanaan OJT 1 ini penulis menemukan beberapa permasalahan yang telah ditangani oleh unit listrik Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.

1.2 Maksud dan Manfaat

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On The Job Training* ini dimaksudkan untuk terwujudnya beberapa hal sebagai berikut:

1. Memahami kebutuhan pekerjaan di tempat kerja saat ini.
2. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat kerja.
3. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dengan lembaga instansi lainnya.
4. Menambah wawasan dan bekal bagi taruna tentang operasional yang bermutu di masa mendatang.

1.2.2 Pelaksanaan *On The Job Training*

Manfaat dari pelaksanaan *On The Job Training* ini ialah:

1. Menambah pengalaman yang belum didapatkan di kampus.
2. Menyiapkan dan menyesuaikan diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
3. Terbentuknya kemampuan Taruna dalam berkomunikasi mengenai materi secara lisan maupun tulisan (Laporan OJT).

4. Menyajikan hasil yang telah diperoleh selama OJT dalam bentuk laporan OJT.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandara

Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda dengan kode IATA adalah MOF dan kode ICAO adalah WATC, namun kode sebelumnya adalah WRKC. Bandara yang biasa disingkat Bandara Fransiskus Xaverius Seda ini juga dikenal sebagai Bandar Udara Wai Oti atau Bandar Udara Maumere. Bandara ini adalah bandar udara yang melayani Maumere, ibu kota Kabupaten Sikka dan kota terbesar di pulau Flores, di provinsi Nusa Tenggara Timur di Indonesia. Maumere dikenal dengan terumbu karangnya di Teluk Maumere yang pernah dianggap sebagai penyelaman terbaik di dunia. Bandara ini dinamai untuk menghormati Frans Seda (1926-2009), yang merupakan mantan menteri keuangan Indonesia.

Sejarah Bandar Udara Frans Seda Maumere, yang dahulunya dikenal dengan nama Pelabuhan Udara Wai Oti, mempunyai sekelumit cerita tentang perkembangan Desa Wai Oti, yang menjadi lokasi berdirinya Bandar Udara Frans Seda Maumere. Bandar Udara Frans Seda semula hanyalah sebuah lapangan terbang darurat yang dipakai untuk kepentingan militer dan mobilitas tentara Belanda. Cikal bakal lapangan terbang merupakan lapangan udara sepanjang 700 meter yang dibangun pada tahun 1930 oleh Departement *Voor Verkeer en Waterstaats* (semacam Departement Pekerjaan Umum) Pemerintahan Hindia Belanda yang saat itu menguasai Indonesia. Tempat ini sebelumnya merupakan lahan milik Puri yang diberikan kepada warga suku asli Flores. Karena terletak di desa Wai Oti, masyarakat sekitar menyebut airstrip ini sebagai Pelabuhan Udara Wai Oti.

Bandar udara yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan ini memiliki tarif *airport tax* Rp 10.000, -. Di ujung utara landasan menghadap langsung dengan Laut Flores, sedangkan ujung Selatan menghadap perbukitan. Untuk menampung lebih banyak penumpang, bandara telah direnovasi. Saat ini, bandara ini memiliki apron dengan panjang 200 m dan lebar 120 m. Terminal

ini memiliki luas 3000 m². Selain itu, bandara ini sekarang dilengkapi dengan Lampu Runway dan indikator jalur pendekatan presisi (PAPI) yang memungkinkan pesawat lepas landas dan mendarat pada malam hari. Landasan pacu telah diperluas dan diperlebar menjadi 2.250 x 45 m, yang sekarang memungkinkan bandara untuk mengakomodasi pesawat berbadan sempit seperti Boeing 737 dan Airbus A320.

2.2 Data Umum Bandara

Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Merupakan Sebuah Bandar Udara Yang Terletak Di Kota Maumere, Kabupaten Sikka, Provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Bandar udara ini telah mengalami perkembangan yang cukup pesat untuk meningkatkan kualitas pelayanan. Saat ini Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere dilengkapi dengan Lampu Runway dan pendekatan presisi jalan indikator (PAPI) yang memungkinkan pesawat untuk lepas landas dan mendarat pada malam hari. Rencana pengembangan Landas Pacu akan diperluas menjadi 2.500 x 45 M. Maskapai penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere adalah pesawat jenis Boeing 737-500 (Nam Air), ATR 72-500/600 (Wings Air).



Gambar 2. 1 Layout Bandara Fransiskus Xaverius Seda Maumere
Sumber: Google Earth

Adapun data umum dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara

1.	Nama Bandar Udara	: UPBU KELAS II FRANSISKUS XAVERIUS SEDA.
2.	Lokasi	: MAUMERE, KABUPATEN SIKKA, NUSA TENGGARA
3.	Alamat	Jl. Angkasa No.1 Maumere, NTT 86111
4.	Telefax	(+62382) 21920
5.	Telex	(+62382) 21920
6.	E-mail	waiotimof@gmail.com
7.	Kode IATA	: MOF
8.	Kode ICAO	: WATC
9.	Koordinat ARP	
	- Latitude	: 8°38'26"S
	- Longitude	: 122°14'13"E
10.	Penyelenggara	: DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
11.	Dimensi Runway	: 2250 m x 45 m
12.	Dimensi Apron	: 200 x 120 m ²
13.	Jenis Penerbangan yang diijinkan	: VFR
14.	Jam Operasi	: 23.00 – 09.00 UTC
15.	Kategori PKP-PK	: VI

Fasilitas Sisi Udara

1. Runway

Runway adalah suatu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu penerangan sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara. Berikut gambar dan spesifikasi dari Landas Pacu Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere:



Gambar 2. 2 Runway Bandar Udara
Sumber: Google Earth

- a. Condition : Baik
- b. Dimension : 45m x 2250m
- c. Strength : PCN 37/F/C/X/T
- d. Disignation : 05 dan 23
- e. Surface : asphalt flexible

2. Taxiway

Taxiway adalah jalan penghubung antara *Runway* dengan *Apron*, *Hangar*, Terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah Bandar Udara. Kebanyakan *Taxiway* memiliki permukaan yang keras seperti aspal atau beton, meskipun bandara penerbangan umum yang lebih kecil terkadang menggunakan kerikil atau rumput. Berikut adalah Gambar *Taxiway* Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere:



Gambar 2. 3 Taxiway Bandar Udara
Sumber: Google Earth

- a. Condition : Baik
- b. Dimension : 76,5m x 30m
- c. Strength : PCN 42/F/C/X/T
- d. Surface : asphalt flexible

3. Apron

Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara. Berikut gambar dan spesifikasi *Apron* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere:



Gambar 2. 4 Apron Bandar Udara
Sumber: Google Earth

- a. Condition : Baik
- b. Dimension : 200m x 120m
- c. Strength : PCN 42/F/C/X/T
- d. Surface : asphalt flexible

2.2.1 Fasilitas Sisi Darat

1. Terminal

Suatu terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara di mana 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. Seperti pada gambar berikut.



Gambar 2. 5 Terminal Bandar Udara
Sumber: Dokumentasi Penulis

Fasilitas-fasilitas yang terdapat di terminal bandara Fransiskus Xavierius Seda Maumere sebagai berikut:

- a) Lobby Check In
- b) Hall Departure
- c) Hall Arrival
- d) Ruang AVSEC
- e) ATM Center
- f) Customer Service Ticketing
- g) Ruang AMC

2. Gedung Administrasi

Gedung Administrasi adalah Gedung yang di gunakan untuk pengurusan administrasi Bandar Udara. Gedung Administrasi seperti pada gambar berikut:



Gambar 2. 6 Gedung Administrasi
Sumber: Dikumentasi Penulis

3. Bangunan Power House

Gedung *Power House* (PH) sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik, dimana di dalam ruangan tersebut terdapat Genset (*Generator Set*), ACCU (Akumulator), UPS (*Uninterruptible Power Supply*), Panel. Seluruh fasilitas dan peralatan pada Gedung *Power House* bermanfaat sebagai *Back Up* daya listrik apabila terjadi pemadaman dari PLN, sehingga operasional penerbangan dapat berjalan guna menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan.



Gambar 2. 7 Main Power House
Sumber: Dokumentasi Penulis

4. Bangunan PKP-PK

Pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK) merupakan unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat di bandar udara yang memiliki fasilitas yaitu kendaraan PKP-PK, peralatan operasional PKP-PK dan bahan pendukungnya serta personel yang disediakan di setiap bandar udara untuk memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran.



Gambar 2. 8 Bangunan PKP-PK
Sumber: Dokumentasi Penulis

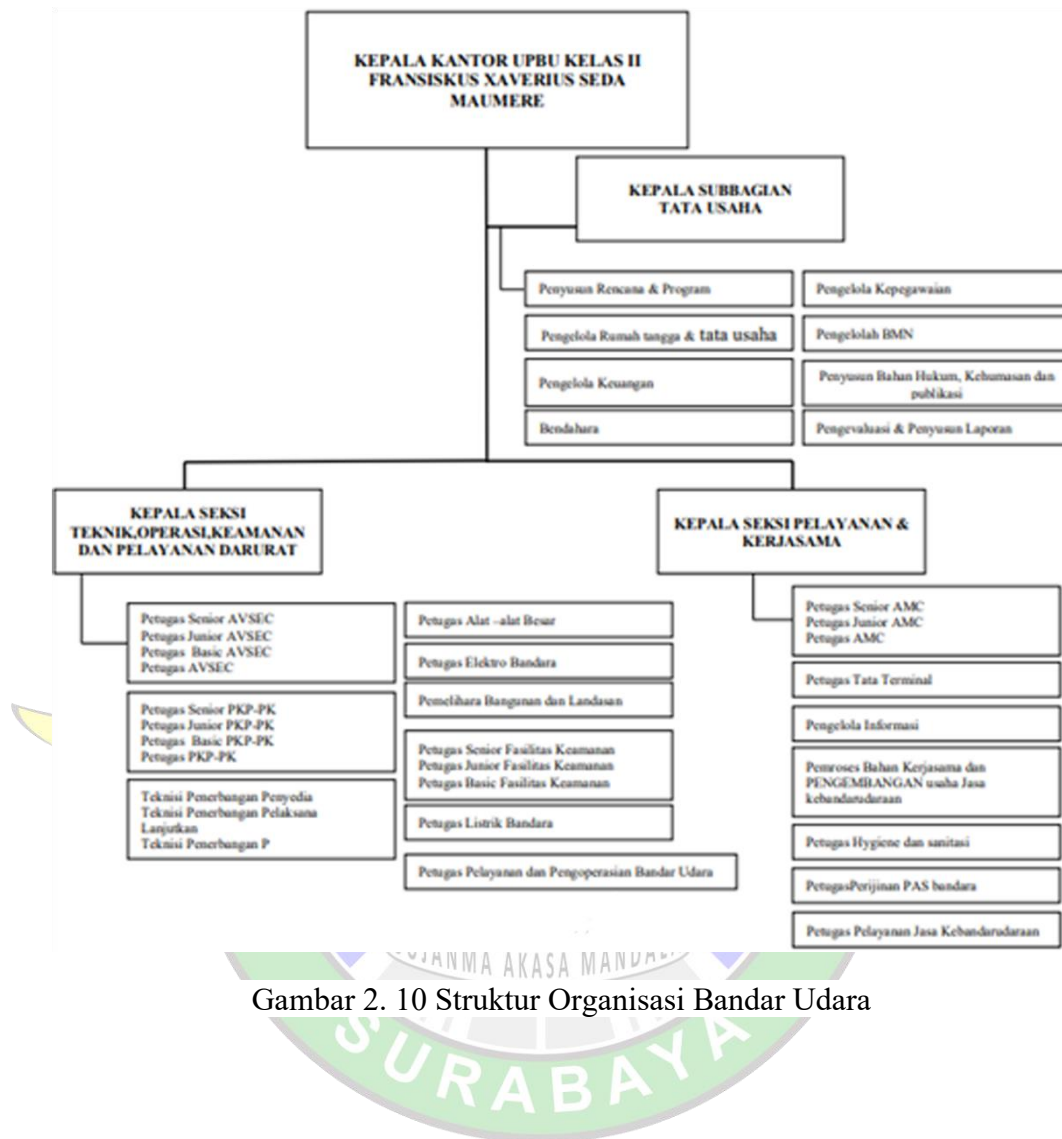
5. Gedung AAB

Gedung AAB atau Alat Alat Berat adalah gedung yang digunakan sebagai tempat untuk memperbaiki dan merawat alat-alat berat dan kendaraan Operasional. Gedung AAB seperti pada gambar berikut:



Gambar 2. 9 Bangunan AAB
Sumber: Dokumentasi Penulis

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara



Gambar 2. 10 Struktur Organisasi Bandar Udara

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Generator Set (Genset) dan Automatic Change Over Switch (ACOS)

A. Generator Set (Genset)

Generator set atau yang sering disingkat dengan Genset merupakan sebuah perangkat yang berfungsi untuk menghasilkan daya listrik yang berasal dari seperangkat mesin diesel sebagai penggerak utama yang memberikan gerakan mekanik yang akan diubah menjadi energi listrik melalui generator. Genset biasanya dimanfaatkan sebagai pembangkit energy listrik pada daerah-daerah atau lokasi yang belum terjangkau oleh suplai PLN, selain itu genset juga banyak dimanfaatkan sebagai sumber daya darurat (catu daya cadangan) ketika PLN atau sumber daya utama dari PLN terjadi pemadaman. (Tawurisi, Mangindaan, & Silimang, 2019)

B. Automatic Change Over Switch (ACOS)

Operasional genset biasanya dilengkapi dengan panel ACOS (Automatic Change Over Switch) yaitu panel saklar pindah dari catu daya utama ke catu daya sekunder atau sebaliknya secara otomatis.

Bila terjadi gangguan pada catu daya primer maka beban yang tersambung akan putus sesaat, untuk kemudian diambil alih oleh genset dan bila catu daya utama masuk lagi maka beban langsung diambil alih oleh catu daya utama, kemudian genset akan mati dalam beberapa menit sesuai setting ACOS.

3.2 Uninterruptable Power Supply (UPS)

Uninterruptible Power Supply (UPS) adalah perangkat elektronik yang mampu menyediakan cadangan listrik sementara ketika arus listrik utama terputus. UPS mampu memberikan perlindungan hampir seketika saat terjadi pemutusan sumber listrik. Perangkat UPS ini dapat digunakan untuk melindungi segala jenis alat elektronik yang sensitif terhadap ketidakstabilan arus dan tegangan listrik. Prinsip kerja dari UPS pada saat suplai PLN

normal adalah arus AC dari PLN diubah menjadi arus DC oleh *converter* dan arus DC sebagian digunakan untuk mengisi baterai. Selanjutnya arus DC diubah kembali menjadi arus AC oleh *inverter* untuk menyuplai beban.

Pada saat suplai PLN mati maka yang digunakan untuk menyuplai beban dari baterai. Arus DC dari baterai diubah oleh *inverter* menjadi arus AC. Apabila terdapat kerusakan ada sistem maka UPS dioperasikan secara *by pass* dimana suplai PLN langsung mensuplai beban tanpa melalui sistem.

Fungsi penggunaan UPS diantaranya sebagai berikut:

1. Memberikan energi listrik sementara ketika terjadi kegagalan daya pada listrik utama (PLN).
2. Memberikan kesempatan waktu yang cukup untuk segera menghidupkan genset sebagai pengganti PLN.
3. Menghindari terputusnya suplai daya ke beban terutama beban essensial atau prioritas yang kegunaannya sangat penting untuk kelangsungan sistem keselamatan penerbangan.
4. Memberikan kesempatan waktu yang cukup untuk segera melakukan back up data dan mengamankan *Operating System* (OS) dengan melakukan *shut down* sesuai prosedur ketika listrik utama (PLN) putus.

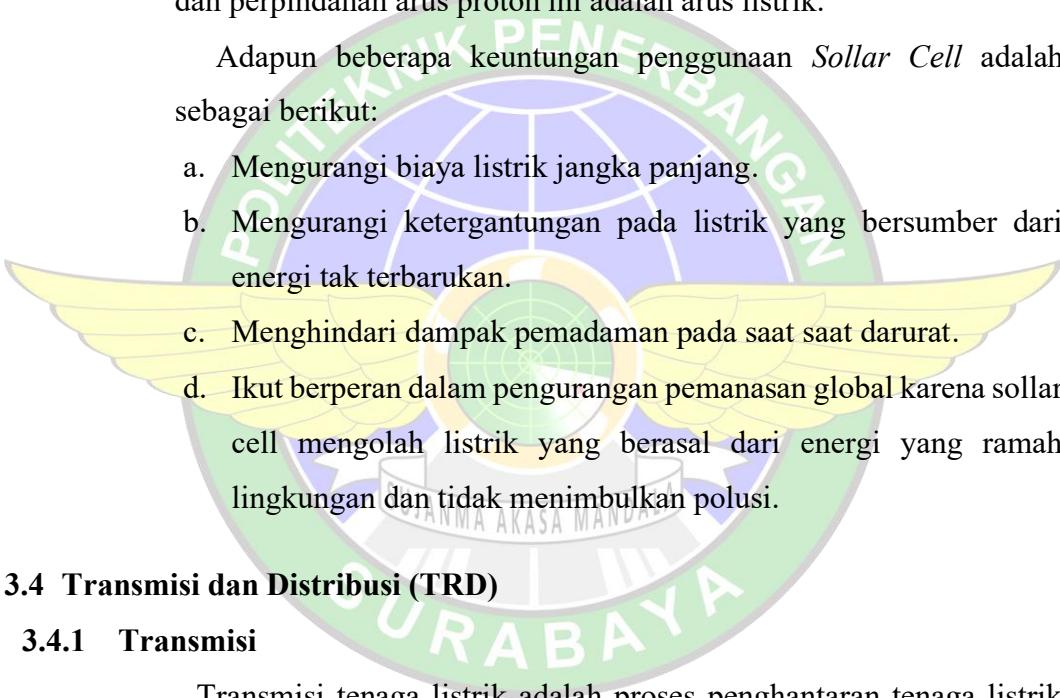
3.3 Solar Cell

Pembangkit listrik tenaga surya adalah pembangkit listrik yang mengubah energi surya menjadi energi listrik. Pembangkitan listrik bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu secara langsung menggunakan fotovoltaik dan secara tidak langsung dengan pemusatan energi surya. Fotovoltaik mengubah secara langsung energi cahaya menjadi listrik menggunakan efek fotoelektrik. Pemusatan energi surya menggunakan sistem lensa atau cermin dikombinasikan dengan sistem pelacak untuk memfokuskan energi matahari ke satu titik untuk menggerakkan mesin kalor. Sel surya atau sel fotovoltaik adalah alat yang mengubah energi cahaya

menjadi energi listrik menggunakan efek fotoelektrik. Dibuat pertama kali pada tahun 1883 oleh Charles Fritts.

Pembangkit listrik tenaga surya tipe fotovoltaik adalah pembangkit listrik yang menggunakan perbedaan tegangan akibat efek fotoelektrik untuk menghasilkan listrik. Solar panel terdiri dari 3 lapisan, lapisan panel P di bagian atas, lapisan pembatas di tengah, dan lapisan panel N di bagian bawah. Efek fotoelektrik adalah di mana sinar matahari menyebabkan elektron di lapisan panel P terlepas, sehingga hal ini menyebabkan proton mengalir ke lapisan panel N di bagian bawah dan perpindahan arus proton ini adalah arus listrik.

Adapun beberapa keuntungan penggunaan *Sollar Cell* adalah sebagai berikut:

- 
- a. Mengurangi biaya listrik jangka panjang.
 - b. Mengurangi ketergantungan pada listrik yang bersumber dari energi tak terbarukan.
 - c. Menghindari dampak pemadaman pada saat saat darurat.
 - d. Ikut berperan dalam pengurangan pemanasan global karena solar cell mengolah listrik yang berasal dari energi yang ramah lingkungan dan tidak menimbulkan polusi.

3.4 Transmisi dan Distribusi (TRD)

3.4.1 Transmisi

Transmisi tenaga listrik adalah proses penghantaran tenaga listrik secara besar-besaran dari pembangkit listrik menuju ke gardu listrik. Jalur yang terinterkoneksi untuk memfasilitasi penghantaran ini dikenal sebagai jaringan transmisi listrik. Transmisi berbeda dengan proses penghantaran listrik dari gardu ke pengguna, yang biasanya disebut sebagai distribusi tenaga listrik.

3.4.2 Distribusi

Sistem Distribusi merupakan bagian dari sistem tenaga listrik. Sistem distribusi ini berguna untuk menyalurkan tenaga listrik dari sumber

daya listrik besar sampai ke konsumen. Jadi fungsi distribusi tenaga listrik adalah membagikan atau menyalurkan tenaga listrik ke beberapa tempat (pelanggan) dan merupakan subsistem tenaga listrik yang langsung berhubungan dengan pelanggan, karena catu daya pada pusat-pusat beban (pelanggan) dilayani langsung melalui jaringan distribusi.

1. Distribusi Primer

Yaitu jaringan distribusi yang berasal dari jaringan transmisi yang diturunkan tegangannya di Gardu Induk (GI) menjadi Tegangan Menengah (TM) dengan nominal tegangan 20KV yang biasa disebut JTM (Jaringan Tegangan Menengah) lalu disalurkan ke lokasi-lokasi pelanggan listrik kemudian diturunkan tegangannya di trafo pada gardu distribusi untuk disalurkan ke pelanggan.

2. Distribusi Sekunder

Yaitu jaringan distribusi dari gardu distribusi untuk disalurkan ke pelanggan dengan klasifikasi tegangan rendah yaitu 220 V atau 380 V (antar fasa). Pelanggan yang memakai tegangan rendah ini adalah pelanggan paling banyak karena daya yang dipakai tidak terlalu banyak. Jaringan dari gardu distribusi dikenal dengan JTR (Jaringan Tegangan Rendah), lalu dari JTR dibagi-bagi untuk ke rumah pelanggan, saluran yang masuk dari JTR ke rumah pelanggan disebut Sambungan Rumah (SR).

3.4.3 Listrik 3 Fasa

Listrik 3 fasa adalah jaringan listrik yang menggunakan tiga kawat fasa (R, S, T) dan satu kawat neutral (N). Menurut istilah Listrik 3 fasa terdiri dari 3 kabel bertegangan listrik dan 1 kabel netral. Umumnya listrik 3 fasa bertegangan 380 Volt yang banyak digunakan Industri atau pabrik. Listrik 3 fasa adalah listrik AC (Alternating Current) yang menggunakan 3 kawat penghantar yang mempunyai tegangan pada masing-masing fasanya sama, tetapi berbeda dalam sudut curvenya sebesar 120 derajat.

Pada sistem 3 fasa, selama satu siklus 360° , setiap fasa akan mencapai puncak tegangan dua kali. Selain itu, daya tidak pernah turun ke nol. Aliran daya dan kemampuan yang stabil untuk menangani beban yang lebih tinggi ini membuat sistem 3 fasa cocok untuk operasi industri dan komersial.

Ada 2 macam tegangan listrik yang dikenal dalam sistem 3 fasa ini, yaitu:

- Tegangan antar fasa (V_{pp} : *Voltage Phase to Phase* atau ada juga yang menggunakan istilah *Voltage line to line*) yaitu 380 Volt.
- Tegangan fasa ke netral (V_{pn} : *Voltage Phase to Neutral* atau *Voltage line to neutral*) yaitu 220 Volt.

3.4.4 Pengertian Beban Tidak Seimbang

Beban tidak seimbang pada instalasi listrik selalu terjadi dan penyebab beban tidak seimbang dipengaruhi oleh banyak factor diantaranya pembagian beban antara fasa (fasa R, fasa S, dan fasa T) yang tidak seimbang. Akibat pembagian beban yang tidak seimbang pada masing-masing fasa tersebut mengalir arus di netral pada fasa N. Akibat arus yang mengalir di fasa netral ini menyebabkan terjadinya losses (rugi-rugi).

Ketidakseimbangan beban pada suatu sistem distribusi tenaga listrik terjadi diakibatkan oleh ketidakseimbangan pada beban-beban satu fasa pada pelanggan jaringan tegangan rendah. Akibat dari ketidakseimbangan beban tersebut adalah munculnya arus di netral transformator. Arus yang mengalir di netral transformator ini menyebabkan terjadinya losses (rugi-rugi), yaitu losses akibat adanya arus netral pada penghantar netral transformator dan losses akibat arus netral yang mengalir ke tanah.

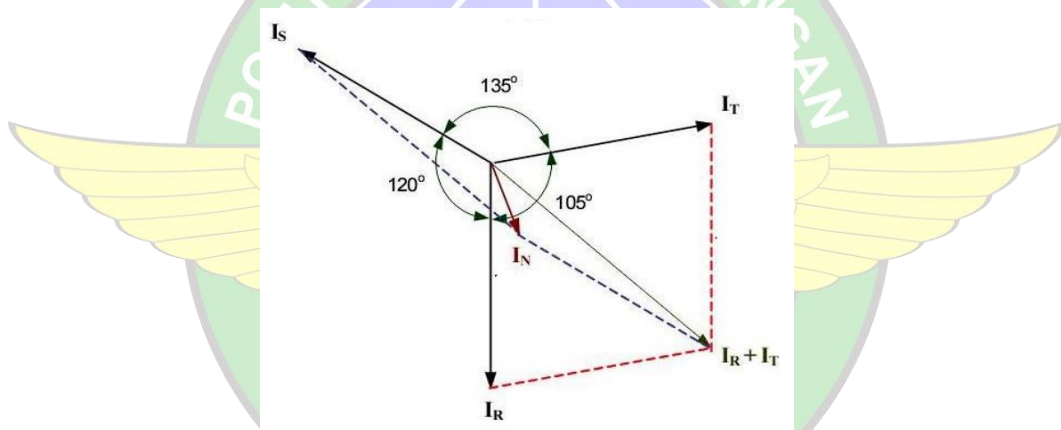
Sifat terpenting dari pembebanan yang seimbang adalah jumlah phasor dari ketiga tegangan adalah sama dengan nol, begitupula dengan jumlah phasor dari arus pada ketiga fasa juga sama dengan nol. Jika impedansi beban dari ketiga fasa tidak sama, maka jumlah phasor dan arus netralnya (I_n) tidak sama dengan nol dan beban dikatakan tidak seimbang.

Ketidakseimbangan beban ini dapat saja terjadi karena hubung singkat atau hubung terbuka pada beban.

Dalam penyaluran energi listrik diinginkan daya listrik yang disuplai ke beban hampir mendekati nilai sumbernya. Dengan kata lain sistem penyaluran daya listrik memiliki efisiensi yang tinggi atau rugi-rugi daya yang sedikit. Untuk mendapatkan nilai efisiensi daya yang tinggi maka dalam sistem 3 fasa dibutuhkan keseimbangan beban antar fasanya.

Adapun syarat suatu sistem tenaga listrik dikatakan seimbang yaitu:

1. Memiliki besar tegangan yang sama antar fasanya.
2. Memiliki beda sudut fasa tegangan sebesar 120° antar fasanya.
3. Memiliki beban yang sama besar antar fasanya.



Gambar 3. 2 Vektor Ketidakseimbangan Beban
Gambar 3. 1 Vektor Keseimbangan Beban

Saluran netral pada hubungan bintang akan teraliri arus listrik. Ketidakseimbangan beban pada sistem 3 fasa dapat diketahui dengan indikasi naiknya arus pada salah satu fasa dengan tidak wajar, arus pada tiap fasa mempunyai perbedaan yang cukup signifikan, hal ini dapat menyebabkan kerusakan pada peralatan. Jika suatu sistem tenaga tidak memiliki salah satu saja dari syarat tersebut diatas maka sistem tersebut dapat dikatakan tidak seimbang.

3.4.5 Akibat Ketidakseimbangan Beban

Rugi-rugi daya ini terjadi karena ada arus yang lumayan cukup besar mengalir penghantar netral sebagai akibat dari ketidakseimbangan beban antara tiap-tiap fasa pada sisi sekunder trafo (fasa R, S, dan T). Adanya arus netral mengakibatkan pembebanan yang tidak seimbang dan menimbulkan rugi-rugi daya (power losses). Losses pada penghantar netral ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$PN = I_N^2 \times R_N$$

Dimana: PN = losses pada penghantar netral (W)

I_N = Arus yang mengalir pada penghantar netral (A)

R_N = Tahanan penghantar netral (ohm)

3.4.6 Arus Netral Karena Beban Tidak Seimbang

Arus I_N adalah arus yang mengalir di titik netral karena keadaan beban tidak seimbang pada transformator dan besarnya tergantung seberapa besar faktor ketidakseimbangannya.

Munculnya arus netral merupakan representasi dari ketidakseimbangan beban. Semakin besar ketidakseimbangan beban maka jumlah arus netralnya akan semakin meningkat. Arus netral dalam sistem distribusi tenaga listrik dikenal sebagai arus yang mengalir pada kawat netral. Dimana jumlah arus saluran sama dengan arus netral yang kembali lewat kawat netral. Jika arus-arus fasanya seimbang maka arus netralnya akan bernilai nol, tapi jika arus-arus fasanya tidak seimbang karena pembebanan yang tak seimbang, maka akan ada arus netral yang mengalir dikawat (tidak bernilai nol).

$$I_R + I_S + I_T = I_N$$

$$I_R = I_S = I_T$$

$$I_N = 0$$

3.4.7 Menentukan Besaran Ketidakseimbangan Beban

$$I_{rata-rata} = \frac{I_R + I_S + I_T}{3}$$

$$IR = a \times Irata - rata \text{ maka: } \alpha = \frac{IR}{Irata - rata}$$

$$IS = b \times Irata - rata \text{ maka: } b = \frac{IR}{Irata - rata}$$

$$IT = c \times Irata - rata \text{ maka: } c = \frac{IR}{Irata - rata}$$

Dimana: Irata - rata = arus rata - rata ketiga fasa (A)

IR = arus fasa R (A)

IS = arus fasa S (A)

IT = Arus Fasa T (A)

Dalam kondisi beban seimbang, besar nilai koefisiensi a, b, dan c diasumsikan sama dengan 1. Jadi rata-rata ketidakseimbangan beban (%) dapat diketahui dengan persamaan:

$$\text{Ketidakseimbangan} = \frac{\{|a - 1| + |b - 1| + |c - 1|\}}{3} \times 100\%$$

3.4.8 Keseimbangan Beban 3 Fasa

Keseimbangan beban pada jaringan 3 fasa dapat terjadi apabila mempunyai beban yang sama. Untuk mencari titik keseimbangan pada jaringan tiga fasa dapat menggunakan rumus matematika linear yaitu nilai mean dengan rumus:

$$XY = (X1 + X2 + X3 + Xn)/n$$

$$XY = \text{Arus rata - rata (A)}$$

Dimana:

$$X = \text{Arus masing - masing fasa (A)}$$

$$n = \text{Jumlah fasa}$$

Dari perhitungan tersebut akan diperoleh nilai yang harus dipindah atau diterima pada tiap fasa dengan menghitung:

$$IR - \Sigma X = \text{Ilepas/terima (yang harus dilepas atau ditambahkan pada fasa R)}$$

$$IS - \Sigma X = \text{Ilepas/terima (yang harus dilepas atau ditambahkan pada fasa S)}$$

$$IT - \Sigma X = \text{Ilepas/terima (yang harus dilepas atau ditambahkan pada fasa T)}$$

Apabila terdapat fasa dengan hasil Ilepas/terima sangat besar berarti fasa tersebut harus melepas beban sebanyak Ilepas/terima tersebut, sedangkan pada fasa dengan hasil Ilepas/terima lebih sedikit atau bahkan minus (-) berarti fasa tersebut menerima beban dari fasa yang hasil Ilepas/terima paling besar.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan Taruna/Taruni Program Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara Angkatan 16 Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere pada tanggal 08 Mei 2023 sampai dengan 22 September 2023 yang bertempat pada Unit Teknik Listrik.

Unit Teknik Listrik Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere menjadi satu bagian dibawah Kasi Teknik dan Operasional. Dimana Unit Teknik Listrik mempunyai tugas untuk memelihara dan menyiapkan kondisi peralatan listrik agar dapat berfungsi secara normal untuk dapat memberikan suplai listrik yang handal guna menunjang keselamatan penerbangan.

Berdasarkan buku edoman *On the Job Training* (OJT), pelaksanaan OJT I ini difokuskan untuk pemenuhan standar kompetensi tentang wilayah kerja yang mencakup mengenai fasilitas listrik. Beberapa fasilitas listrik yang dipelajari pada OJT I di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere adalah sebagai berikut:

1. *Generator Set and Automatic Change Over Switch* (ACOS)
2. *Uninterruptable Power Supply System* dan *Solar Cell*
3. Transmisi dan Distribusi (TRD)

4.1.1 *Generator Set* (Genset)

Generator Set merupakan suatu peralatan yang menghasilkan sumber catu dayalistrik cadangan apabila dalam suatu Bandar Udara mengalami pemutusan catu daya listrik utama dari PLN. Genset atau generator set adalah sebuah mesin listrik dinamis yang mengubah energi mekanik menjadi energi listrik. Genset ini terdiri atas kumparankawat yang dapat berputar didalam medan magnet yang disebut *rotor* dan magnet tetap *stator*. Perputaran ini dimaksudkan untuk memutus *fluks* magnet pada *stator*,

akibat dari perpotongan dengan kecepatan tinggi maka terjadi GGL *Induksi* dan akhirnya GGL inilah yang digunakan untuk *power supply*.

Genset-genset yang berada di Bandar udara Fransiskus Xaverius Seda diharapkan mampumelayani catu daya dari fasilitas-fasilitas penting seperti:

1. Fasilitas AFL yang berguna untuk memberikan isyarat dan petunjuk kepadapenerbang mengenai informasi kondisi Bandar Udara secara *visual*.
2. Fasilitas telekomunikasi dan navigasi udara dimana untuk fasilitas ini tidak mengalami pemutusan suplai listrik.
3. Fasilitas peralatan meteorologi.
4. Fasilitas yang menggunakan catu daya listrik di terminal seperti penerangan dan AC.

Berikut spesifikasi genset yang ada di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere:

a. Genset STAMFORD 250 KVA



Gambar 4. 1 Genset 250 KVA
Sumber: Dokumentasi Penulis

Tabel 4. 1 Spesifikasi Genset 250 KVA

Spesifikasi	Genset 250 KVA
Engine	
Merk	DEUTZ
RPM	1500 RPM
Silinder	6 Silinder Inline
Pendinginan	Water
Bahan Bakar	Solar
Negara	German
Alternator	
Merk	STAMFORD
Frekuensi	50 Hz
Voltage	380 V
Kapasitas (Kva)	250 Kva
Negara	German
Phase	3

b. Genset Jerbindo 100 KVA



Gambar 4. 2 Genset 100 KVA
Sumber: Dokumentasi Penulis

Tabel 4. 2 Spesifikasi Genset 100 KVA

Spesifikasi	Genset 100 KVA
Engine	
Merk	DEUTZ
RPM	1500 RPM
Silinder	4 SILINDER Inline
Pendingin	WATER
Bahan Bakar	Solar
Negara	German
Alternator	
Merk	STAMFORD
Frekuensi	50 Hz
Voltage	380 V
Kapasitas(Kva)	100 Kva
Negara	German
Phase	3

4.1.2 Automatic Change Over Switch (ACOS)

Operasional genset biasanya dilengkapi dengan panel ACOS (*Automatic Change Over Switch*) yaitu *panel saklar* pindah dari catu daya utama ke catu daya *sekunder* atau sebaliknya secara otomatis. Bila terjadi gangguan pada catu daya primer maka beban yang tersambung akan putus sesaat, untuk kemudian diambil alih oleh genset dan bila catu daya utama masuk lagi maka beban langsung diambil alih oleh catu daya utama, kemudian genset akan mati dalam beberapa menit sesuai setting ACOS.



Gambar 4. 3 Panel ACOS
Sumber: Dokumentasi Penulis

Panel ACOS Di dalam ACOS terbagi menjadi dua bagian, yaitu:

a. *ATS (Automatic Transfer Switch)*

ATS (Automatic Transfer Switch) adalah suatu rangkaian pada panel yang berfungsi sebagai saklar untuk memindahkan koneksi antara sumber tegangan listrik satu dengan sumber tegangan listrik lainnya secara otomatis. Atau bisa juga disebut sebagai Automatic COS (*Change Over Switch*).

b. *AMF (Automatic Main Failure)*

AMF (Automatic Main Failure) adalah suatu rangkaian pada panel yang bekerja secara otomatis untuk mematikan atau menghidupkan genset (catu daya cadangan). Prinsip standarnya adalah apabila listrik PLN mati maka panel AMF akan langsung menyalakan *generator set* secara otomatis dan mengalirkan aliran listrik dan sebaliknya apabila listrik PLN hidup maka secara

otomatis pula panel AMF akan mematikan generator set.

Sistem kerja panel ATS dan AMF yaitu kombinasi untuk pertukaran sumber baik dari genset ke PLN maupun sebaliknya. Bilamana suatu saat sumber listrik dari PLN tiba-tiba terputus, maka AMF bertugas untuk menyalakan genset secara otomatis sekaligus memberikan proteksi terhadap sistem genset baik terhadap mesin (*engine*) maupun kondisi *temperature* mesin.

Selain itu juga memberikan pengamanan terhadap unit generatornya baik berupa pengaman terhadap beban pemakaian berlebih maupun terhadap perlindungan terhadap karakter listrik lain seperti pada tegangan maupun *frekuensi* genset, apabila *parameter* yang diamankan melebihi batas normal maka tugas ATS adalah melepas hubungan arus listrik ke beban sedangkan AMF untuk memberhentikan kerja mesin.

Apabila PLN kembali normal, selanjutnya ATS bertugas untuk mengembalikan jalurnya dengan memindahkan switch kembali ke sisi utama dan kemudian dilanjutkan dengan tugas AMF untuk memberhentikan kerja mesin diesel tersebut dan demikian seterusnya semua sistem kontrol dikendalikan secara otomatis berjalan dengan sendirinya.

4.1.3 Uninterruptible Power Supply (UPS)

Uninterruptible Power Supply (UPS) adalah perangkat yang biasanya menggunakan baterai backup sebagai catuan daya alternatif, untuk dapat memberikansuplai daya yang tidak terganggu untuk perangkat elektronik yang terpasang atau seringjuga disebut sebagai catu daya tak terputus (*continuous power sources*).

Prinsip kerja dari UPS pada saat suplai PLN normal adalah arus AC dari PLN diubah menjadi arus DC oleh *converter* dan arus DC sebagian digunakan untuk mengisibaterai. Selanjutnya arus DC diubah kembali menjadi arus AC oleh *inverter* untuk menyuplai beban.

Pada saat suplai PLN mati maka yang digunakan untuk menyuplai beban dari baterai. Arus DC dari baterai diubah oleh inverter menjadi arus AC. Apabila terdapat kerusakan ada sistem maka UPS dioperasikan secara by pass dimana suplai PLN langsung mensuplai beban tanpa melalui sistem. Fungsi penggunaan UPS diantaranya sebagai berikut:

1. Memberikan energi listrik sementara ketika terjadi kegagalan daya pada listrik utama (PLN).
2. Memberikan kesempatan waktu yang cukup untuk segera menghidupkan genset sebagai pengganti PLN.
3. Menghindari terputusnya suplai daya ke beban terutama beban essensial atau prioritas yang kegunaannya sangat penting untuk kelangsungan sistem keselamatan penerbangan.
4. Memberikan kesempatan waktu yang cukup untuk segera melakukan back up data dan mengamankan *Operating System* (OS) dengan melakukan *shut down* sesuai prosedur ketika listrik utama (PLN) putus.

Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere memiliki dua unit UPS sebagai berikut:

- a) UPS 40 KVA



Gambar 4. 4 UPS 40 KVA
Sumber: Dokumentasi Penulis

Tabel 4. 3 Spesifikasi UPS 40 KVA

SPESIFIKASI UPS 40 KVA	
Merk	RIELLO
Tahun Pemasangan	2009
PK/KW	40 KVA
Cooling	Udara
V/A	380/212
Fungsi	Back up
Supply	Kantor & MPH
Modul	Optocopler

b) UPS 80 KVA



Gambar 4. 5 UPS 80 KVA
Sumber: Dokumentasi Penulis

Tabel 4. 4 Spesifikasi UPS 80 KVA

SPESIFIKASI UPS 80 KVA	
Merk	Riello
Tahun Pemasangan	2018
PK/KW	80 KVA
Cooling	Udara
V/A	380/212
Fungsi	Back Up
Supply	Terminal & Tower

4.1.4 Solar Cell

Sistem lampu *solar cell all in one* parimeter di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere menggunakan solar panel jenis *polycrystalline silicon* yang secara fisik dapat dilihat selnya berwarna biru dengan model persegi yang dilelehkan. *Solar cell* yang ada di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere memiliki 8 daerah pemasangan *solar cell* yaitu di sekitar depan terminal, halaman parkir dan depan mph. Untuk lampu solar cell menggunakan lampu solar cell konvensional. Ukuran *solar cell* yang berada di parkir bandara yaitu sebesar 2x100 Wp (*watt peak*), maksud dari *watt peak* sendiri adalah kerja *solar cell* akan sebesar 100watt pada kondisi 100% yaitu pada puncak sinar matahari yang terserap oleh *solar cell*. Lalu untuk ukuran akinya yaitu 100Ah berjumlah 2 buah aki.

Bandara Fransiskus Xavierius Seda Maumere menggunakan *solar cell all in one* dengan *maximum power* 8 Wp. Artinya solar panel tersebut mempunyai 8 *watt per peak* (pada saat matahari terik). *Peak* 1 hari diasumsikan 4,5 jam. Sehingga $120 \times 4,5 = 540 \text{ watt hour / day}$ yang merupakan kapasitas maksimal untuk pemakaian 1 hari dari 1 solar panel. Beberapa hal yang dapat mempengaruhi kinerja *solar cell* sehingga tidak

dapat menghasilkan tegangan yang maksimal yaitu bahan pembuat solar panel, cahaya matahari, suhu temperatur solar panel, posisi peletakkan solar panel yang terkena bayangan suatu benda, dan sudut kemiringan pemasangan solar panel.

4.1.5 Sistem Transmisi dan Distribusi

Seluruh kegiatan operasional Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere dalam pemenuhan kebutuhan listriknya disuplai oleh PLN dengan suplai sebesar 220 KVA yang berasal dari gardu induk di jalan Sidera. Dari Gardu Distribusi Utama (*Main Substation*) tersebut kemudian daya disalurkan ke panel *Incoming Substation (SS)* atau MVMD, dimana panel incoming yang terpakai termasuk dalam jenis panel hubung bagi. Selanjutnya dari panel *incoming substation (SS)* saluran terhubung ke transformator *step down* dengan kapasitas 2MVA yang akan menurunkan tegangan dari 20 kV menjadi 220/380 V.

Keluaran trafo tersebut selanjutnya masuk ke jaringan Tegangan Rendah (*TR*) yang mana catu daya tersebut sebagai suplai untuk peralatan dan beban serta untuk keperluan jaringan instalasi lainnya. Sebagai suplai cadangan apabila sumber listrik PLN padam atau terjadi kegagalan, unit listrik menyediakan 2 unit genset dengan kapasitas total 350 KVA dengan waktu pemutusan kurang lebih 12 detik. Dengan adanya genset ini maka semua peralatan maupun beban yang lainnya masih dapat berfungsi.

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* bagi Taruna/i Program Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara Angkatan ke – XV Politeknik Penerbangan Surabaya secara intensif dimulai sejak tanggal 08 Mei 2023 s.d 27 September 2023 di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.

Adapun teknis pelaksanaannya mengikuti sistem *office hours* dan mengikuti *operational hours*, dengan jadwal kegiatan sebagai berikut :

Office hours : Senin – Sabtu pukul 05.00 – 17.30 WITA

Operational hours : Dinas Pagi pukul 05.30 – 12.30 WITA

Dinas Siang pukul 11.30 – 17.30 WITA

Selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) berlangsung, taruna dibimbingserta diawasi oleh supervisor dan teknisi yang bertugas pada hari itu.

4.3 Permasalahan Pelaksanaan OJT

4.3.1 Latar Belakang Permasalahan

Pada kegiatan *On the Job Training* pertama yang dilaksanakan selama 5 bulan di Bandara Fransiskus Xaverius Seda Maumere. Berbagai permasalahan telah taruna temukan khususnya masalah dalam lingkup tugas unit listrik. Dalam hal ini, penulis berencana untuk mengangkat salah satu permasalahan yang ditemukan yaitu dengan judul “ANALISIS SISTEM JARINGAN DISTRIBUSI DI BANDAR UDARA FRANSISKUS XAVERIUS SEDA MAUMERE”.

Permasalahan ini diangkat penulis karena sistem distribusi tenaga listrik merupakan bagian penting dan merupakan penunjang fasilitas-fasilitas di dalam bandara. Namun dalam paraktiknya sistem distribusi tenaga listrik ditemukan mengalami ketidakseimbangan beban, yaitu ketika beban fasa tidak sama antara fasa R, fasa S, dan fasa T. Sehingga dapat menyebabkan beban fasa menjadi tidak seimbang antara fasa-fasa dan menimbulkan arus netral yang berlebihan.

4.3.2 Rumusan Permasalahan

Dari penjelasan latar belakang masalah yang ada, maka penulis merumuskan 2 permasalahan yaitu:

1. Apa dampak dari ketidakseimbangan beban pada masing-masing fasa sistem jaringan distribusi di bandara?
2. Bagaimana solusi agar beban pada masing-masing fasa sistem jaringan distribusi di bandara seimbang?

4.3.3 Tujuan Penyelesaian Masalah

Tujuan dari penyelesaian masalah yang ditemukan diatas sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dampak daari ketidakseimbangan pada masing-masing fasa sistem jaringan distribusi di bandara.
2. Keseimbangan pada masing-masing fasa sistem jaringan distribusi di bandara.

4.3.4 Penyelesaian Masalah

MDP (Main Distribution Panel) merupakan panel distribusi utama di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere yang mempunyai fungsi utama untuk menerima listrik dari catu daya utama (PLN) maupun dari catu daya cadangan seperti genset kemudian membagi-bagikan ke seluruh beban. MDP di suplai dengan 2 sumber listrik dengan genset sebagai cadangan sehingga bila suplai listrik dari PLN mati, suplai listrik untuk beban essential tetap terpenuhi.

Setelah melakukan peninjauan, teknisi menemukan bahwa sumber akibat dari beban tidak seimbang adalah penggunaan beban yang tidak merata. Adapun hal lain yang juga dapat mempengaruhi ketidakseimbangan beban ini adalah pemasangan titik penyambungan beban tidak memperhatikan data pembebanan.

Sebagai contohnya penyambungan titik beban alat-alat listrik yang menggunakan sedikit daya seperti lampu diletakkan hanya pada fasa T sehingga mengakibatkan ketidakseimbangan beban semakin besar, maka dari itu perlu dilakukan penyetaraan beban agar ketidakseimbangan beban dapat diefisiensikan.

Melalui pengecekan yang dilakukan secara visual pada panel utama terminal yang dibutuhkan untuk mengetahui arus dan tegangan. Didapatkan hasil pemeriksaan sebagai berikut:



Gambar 4. 6 Panel Utama Terminal
Sumber: Dokumentasi Penulis

Adapun beban yang terpasang di area terminal seperti berikut:

Tabel 4. 5 Beban Terpasang di Terminal

BEBAN				
NO	NAMA	ARUS	JUMLAH	JUMLAH ARUS
1	AC SPLIT 1/2 PK	1,5	1	1,5
2	AC SPLIT 1PK	2,5	5	12,5
3	AC SPLIT 2PK	6,8	9	61,2
4	AC STANDING	8,4	8	67,2
5	CONVEYOR	3,3	1	3,3
6	KIPAS	0,36	4	1,44
7	LAMPU 14W	0,06	50	3
8	LAMPU 7W	0,03	120	3,6
9	PC	1,1	9	9,9
10	TV	0,25	4	1
11	WTMD	0,68	2	1,36
12	X-RAY	19,8	2	39,6
TOTAL ARUS				205,6 A

Dari data yang diperoleh dapat disimpulkan pemakaian beban pada masing-masing fasa belum efisien. Untuk mencari titik keseimbangan pada jaringan 3 fasa dapat menggunakan rumus matematika linear yaitu nilai mean dengan rumus:

$$XY = (I_R + I_S + I_T) / 3$$

Keterangan: XY = arus rata-rata
 I_R = arus yang mengalir pada kabel R
 I_S = arus yang mengalir pada kabel S
 I_T = arus yang mengalir pada kabel T

Jadi: $XY = (71 + 61 + 77) / 3$
 $XY = 69,6$

Sehingga didapatkan nilai rata-rata pada setiap fasa yakni sebesar 69,6 A

- Perhitungan nilai I_R

$$I_R = a \times I_{rata-rata}, \text{ maka: } a = \frac{I_R}{I_{rata-rata}}$$

$$a = \frac{71}{69,6}$$

$$a = 1,2$$

- Perhitungan nilai I_S

$$I_R = a \times I_{rata-rata}, \text{ maka: } a = \frac{I_R}{I_{rata-rata}}$$

$$a = \frac{61}{69,6}$$

$$a = 0,9$$

- Perhitungan nilai I_T

$$I_R = a \times I_{rata-rata}, \text{ maka: } a = \frac{I_R}{I_{rata-rata}}$$

$$a = \frac{77}{69,6}$$

$$a = 1,1$$

Dalam kondisi beban seimbang, besar nilai koefisiensi a, b, dan c diasumsikan sama dengan 1. Jadi rata-rata ketidakseimbangan beban (%) dapat diketahui dengan persamaan:

$$\text{Ketidakseimbangan} = \frac{\{|1,2-1|+|0,9-1|+|1,1-1|\}}{3} \times 100\%$$

$$\text{Ketidakseimbangan} = \frac{\{0,2+0,1+0,1\}}{3} \times 100\%$$

$$\text{Ketidakseimbangan} = \frac{0,4}{3} \times 100\%$$

$$\text{Ketidakseimbangan} = 13,33\%$$

Dari hasil perhitungan tersebut kita mendapatkan nilai rata-rata beban tiap fasa ialah 69,6 A. Dari perhitungan tersebut akan diperoleh nilai yang harus dipindah atau diterima pada tiap fasa dengan menghitung:

$$I_R - \Sigma X = 71 - 69,6 = 1,4$$

$$I_S - \Sigma X = 61 - 69,6 = -8,6$$

$$I_T - \Sigma X = 77 - 69,6 = 7,4$$

Apabila terdapat fasa yang hasil I nya Sangat besar berarti fasa tersebut harus melepas beban sebanyak hasil I tersebut. Sedangkan pada fasa yang hasil I nya minus berarti fasa tersebut menerima beban dari fasa yang hasil I nya paling besar.

Dari pernyataan diatas dapat kita ketahui bahwa fasa T memiliki nilai paling besar dan pada fasa S memiliki nilai negatif, maka dari itu fasa T dan R harus melepas atau membagikan beban lebih yang ia miliki ke fasa S.

Pada fasa S beban tambahan yang harus diterima sebesar 8,6 A dan total dari beban yang diterima pada fasa S sesuai dengan kelebihan beban yang akan dibagikan oleh fasa R dan fasa T.

Langkah selanjutnya teknisi mengidentifikasi peralatan listrik seperti AC, lampu, stop kontak dan peralatan elektronik lainnya dan dibagikan pada masing-masing fasa sesuai nilai yang telah ditemukan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Dari permasalahan ini dapat disimpulkan bahwa:

1. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, bahwa ketidakseimbangan beban semakin besar dikarenakan penggunaan beban listrik tidak merata.
2. Pemasangan titik sambung beban pada fasa tidak diperhitungkan dengan data penyambungan sehingga presentase ketidakseimbangan beban semakin besar, sehingga jika dibiarkan dalam jangka waktu yang lama akan menimbulkan kerusakan pada peralatan listrik.
3. Pemasangan power beban tidak memperlihatkan beban pada fasa yang diambil.

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

Dari pelaksanaan *On The Job Training* peneliti dapat disimpulkan bahwa:

1. Dengan *On The Job Training* (OJT) dalam menangani masalah Taruna dapat mengetahui analisa awal terhadap permasalahan yang terjadi, sehingga dapat melakukan penanganan terhadap masalah dengan tepat dan dapat mengefisien waktu.
2. Dengan *On The Job Training* (OJT) Taruna dapat bertindak sesuai dengan SOP (Standard Operating Procedure) bila dalam melaksanakan dan mengatasi masalah keseharian.
3. Dengan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat lebih memahami dan mengetahui bagaimana keadaan atau situasi di lingkungan juga dapat mengembangkan kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing taruna.

4. Dengan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat lebih memahami dan mengetahui bagaimana keadaan atau situasi di lingkungan juga dapat mengembangkan kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing taruna.
5. *On the Job Training* (OJT) adalah suatu program dari Politeknik Penerbangan Surabaya agar mampu mendapat pemahaman dalam hal interaksi dengan lingkungan pekerjaan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Adapun saran untuk permasalahan ini adalah:

1. Melakukan pemeriksaan secara berkala pada beban di masing-masing fasa sehingga bila ketidakseimbangan terjadi agar dapat dilakukan pemerataan beban.
2. Memperhatikan data pembebanan, sehingga dalam penyambungan fasa R, S, dan T tidak menyebabkan ketidakseimbangan semakin besar.

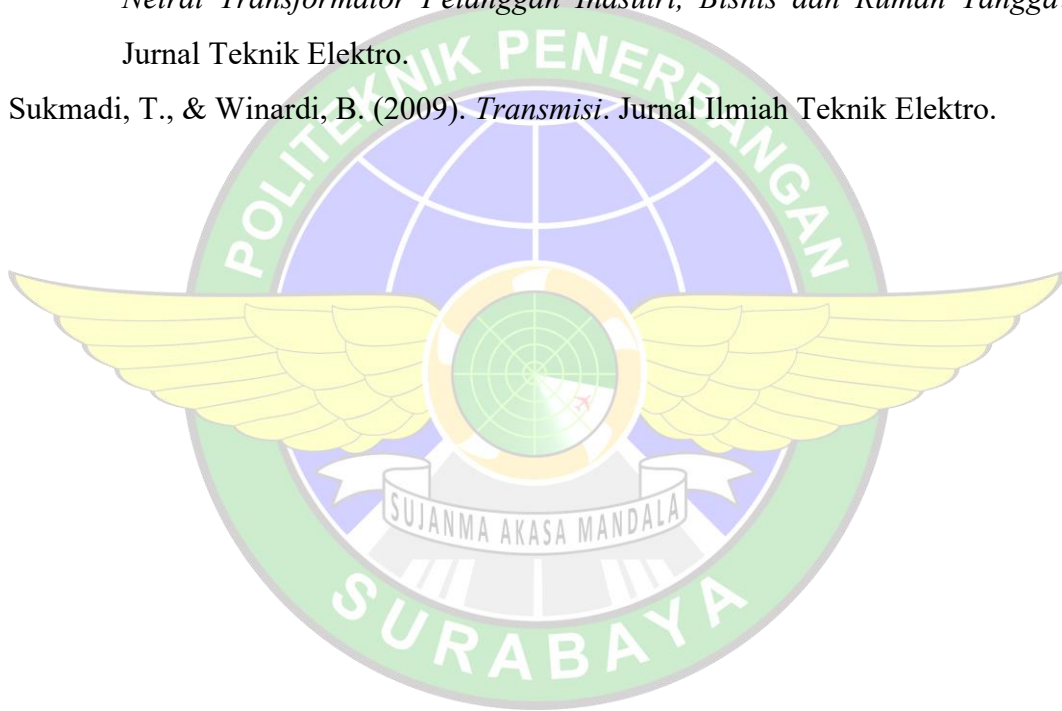
5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun saran terhadap pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) pada Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere:

1. Taruna harus menjaga kedisiplinan serta meningkatkan kerja tim untuk memecahkan masalah dengan lebih cepat.
2. Selalu mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bekerja.
3. Selalu melakukan perawatan atau maintenance peralatan dilakukan sesuai dengan pedoman pemeliharaan untuk menjaga kondisi peralatan.
4. Menggunakan Bahasa Indonesia dalam berdiskusi agar lebih mudah dipahami.

DAFTAR PUSTAKA

- Hidayat, S. (2018). *Penyeimbangan Beban pada Jaringan Tegangan Rendah Gardu Distribusi Area Bintaro*.
- Hidayat, S., Legino, S., & Mulyanti, N. (2014). SUTET.
- Malik, I., & Hedar, M. (2021). *Analisis Ketidakseimbangan Beban pada Trafo Distribusi ULP Panakkukang*. Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Prakoso, S., Garniwa, & I, M. (2014). *Analisis Pengaruh Harmonik Terhadap Arus Netral Transformator Pelanggan Indsutri, Bisnis dan Rumah Tangga*. Jurnal Teknik Elektro.
- Sukmadi, T., & Winardi, B. (2009). *Transmisi*. Jurnal Ilmiah Teknik Elektro.



LAMPIRAN

LAPORAN KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Krisdhino Febiantara

NIT : 30121035

Lokasi OJT : Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere

Hari/Tanggal	Kegiatan
Senin, 8 Mei 2023	Orientasi dan pengenalan
Selasa, 9 Mei 2023	Orientasi dan pembuatan pass bandara
Rabu, 10 Mei 2023	Orientasi semua unit bandara
Kamis, 11 Mei 2023	Orientasi unit listrik
Jumat, 12 Mei 2023	Orientasi peralatan di PH
Sabtu, 13 Mei 2023	Orientasi peralatan di PH
Senin, 15 Mei 2023	Belajar running up genset
Selasa, 16 Mei 2023	Perkenalan ruangan CCR
Rabu, 17 Mei 2023	Belajar SOP Perawatan Genset
Kamis, 18 Mei 2023	Orientasi AC di terminal
Jumat, 19 Mei 2023	Stand by
Sabtu, 20 Mei 2023	Stand by
Senin, 22 Mei 2023	Orientasi lampu di terminal
Selasa, 23 Mei 2023	Belajar menyalakan dan mematikan AC terminal
Rabu, 24 Mei 2023	Belajar menyalakan dan mematikan lampu terminal
Kamis, 25 Mei 2023	Belajar menyalakan dan mematikan AFL
Jumat, 26 Mei 2023	Belajar panel di PH
Sabtu, 27 Mei 2023	Stand by
Senin, 29 Mei 2023	Perbaikan fuse cut out

Selasa, 30 Mei 2023	Running up genset
Rabu, 31 Mei 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Kamis, 1 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Jumat, 2 Juni 2023	Perbaikan kontaktor di pompa air
Sabtu, 3 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Senin, 5 Juni 2023	Stand by
Selasa, 6 Juni 2023	Pengecekan x-ray
Rabu, 7 Juni 2023	Perbaikan lampu jalan
Kamis, 8 Juni 2023	Perbaikan jalur kabel lampu taman
Jumat, 9 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Sabtu, 10 Juni 2023	Stand by
Senin, 12 Juni 2023	Stand by
Selasa, 13 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Rabu, 14 Juni 2023	Stand by
Kamis, 15 Juni 2023	Stand by
Jumat, 16 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Sabtu, 17 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Senin, 19 Juni 2023	Perancangan lampu taman
Selasa, 20 Juni 2023	Persiapan Pembangunan lampu taman
Rabu, 21 Juni 2023	Instalasi lampu taman baru
Kamis, 22 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Jumat, 23 Juni 2023	Stand by
Sabtu, 24 Juni 2023	Penambahan catu daya dari genset dan Pemasangan handle switch pengalihan PLN ke Genset di rumah dinas
Senin, 26 Juni 2023	Stand by
Selasa, 27 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Rabu, 28 Juni 2023	Perbaikan lampu di toilet terminal

Kamis, 29 Juni 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Jumat, 30 Juni 2023	Pengecekan radar pelampung di pompa air
Sabtu, 1 Juli 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Senin, 3 Juli 2023	Stand by
Selasa, 4 Juli 2023	Stand by
Rabu, 5 Juli 2023	Penggantian lampu di ruang keberangkatan terminal
Kamis, 6 Juli 2023	Running up genset
Jumat, 7 Juli 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Sabtu, 8 Juli 2023	Running up genset
Senin, 10 Juli 2023	Stand by
Selasa, 11 Juli 2023	Perbaikan lampu taman
Rabu, 12 Juli 2023	Running up genset
Kamis, 13 Juli 2023	Stand by
Jumat, 14 Juli 2023	Stand by
Sabtu, 15 Juli 2023	Running up genset
Senin, 17 Juli 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Selasa, 18 Juli 2023	Stand by
Rabu, 19 Juli 2023	Stand by
Kamis, 20 Juli 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Jumat, 21 Juli 2023	Stand by
Sabtu, 22 Juli 2023	Perawatan AC standing terminal
Senin, 24 Juli 2023	Perbaikan lampu jalan
Selasa, 25 Juli 2023	Stand by
Rabu, 26 Juli 2023	Stand by
Kamis, 27 Juli 2023	Running up genset
Jumat, 28 Juli 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal

Sabtu, 29 Juli 2023	Running up genset
Senin, 31 Juli 2023	Stand by
Selasa, 1 Agustus 2023	Stand by
Rabu, 2 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Kamis, 3 Agustus 2023	Stand by
Jumat, 4 Agustus 2023	Running up genset
Sabtu, 5 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Senin, 7 Agustus 2023	Stand by
Selasa, 8 Agustus 2023	Running up genset
Rabu, 9 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Kamis, 10 Agustus 2023	Stand by
Jumat, 11 Agustus 2023	Running up genset
Sabtu, 12 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Senin, 14 Agustus 2023	Running up genset
Selasa, 15 Agustus 2023	Stand by
Rabu, 16 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Kamis, 17 Agustus 2023	Running up genset
Jumat, 18 Agustus 2023	Perawatan PAPI
Sabtu, 19 Agustus 2023	Perawatan lampu AFL
Senin, 21 Agustus 2023	Perawatan lampu AFL
Selasa, 22 Agustus 2023	Perawatan lampu AFL
Rabu, 23 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Kamis, 24 Agustus 2023	Running up genset
Jumat, 25 Agustus 2023	Stand by
Sabtu, 26 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Senin, 28 Agustus 2023	Running up genset
Selasa, 29 Agustus 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL

Rabu, 30 Agustus 2023	Running up genset
Kamis, 31 Agustus 2023	Stand by
Jumat, 1 September 2023	Menyalakan dan mematikan lampu terminal
Sabtu, 2 September 2023	Running up genset
Senin, 4 September 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Selasa, 5 September 2023	Stand by
Rabu, 6 September 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Kamis, 7 September 2023	Running up genset
Jumat, 8 September 2023	Running up genset
Sabtu, 9 September 2023	Menyalakan dan mematikan AC terminal
Senin, 10 September 2023	Running up genset
Selasa, 11 September 2023	Menyalakan dan mematikan lampu AFL
Rabu, 12 September 2023	Stand by

