

**PEKERJAAN PELEBARAN DRAINASE DAN PEMASANGAN
PAGAR PADA RUMAH DINAS DI BANDAR UDARA SULTAN
MUHAMMAD SALAHUDDIN BIMA NUSA TENGGARA
BARAT
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 04 April – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :
NI MADE AYU DEWI LESTARI
NIT 30721015

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

**PEKERJAAN PELEBARAN DRAINASE DAN PEMASANGAN
PAGARPADA RUMAH DINAS DI BANDAR UDARA SULTAN
MUHAMMAD SALAHUDDIN BIMA NUSA TENGGARA
BARAT
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 04 April – 31 Agustus 2023**



**Disusun Oleh :
NI MADE AYU DEWILESTARI
NIT 30721015**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASANPOLITEKNIK
PENERBANGAN SURABAYA
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN

PEKERJAAN PELEBARAN DRAINASE DAN PEMASANGAN PAGAR PADA RUMAH DINAS DI BANDAR UDARA SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN BIMA

Oleh:

Ni Made Ayu Dewi Lestari
NIT 30721015

Program Studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor/OJT 1



Mediatma P, A.Md
NIP. 19960209 202012 1 002

Dosen Pembimbing



Dr. Wiwid Suryono, S.Pd, MM
NIP. 19611130 198603 1 001

Mengetahui,
General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



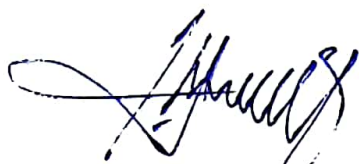
Fitrajaya Siwu, S.T
NIP. 19701217 199703 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training (OJT)* telah dilakukan pengujian pada tanggal 21 bulan Agustus tahun 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilai *On the Job Training (OJT)*.

Tim Penguji,

Ketua



Dr. Wiwid Suryono, S.Pd, MM
NIP. 19611130 198603 1 001

Sekretaris



Mediatma.P, A.Md
NIP. 19960209 202012 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Ida Sang Hyang Widhi Wasa, yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin.

On The Job Training (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang harus dilaksanakan oleh taruna dan taruni Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya di bandar udara yang telah ditentukan. *On The Job Training* (OJT) juga dapat diartikan sebagai suatu penerapan ilmu teori dan praktik yang telah diterima oleh taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Politeknik Penerbangan Surabaya selama tiga semester. Sasaran praktik kerja taruna Teknik Bangunan dan Landasan mencakup ruang lingkup bangunan dan landasan.

Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* dan juga proses penyusunan laporan *On The Job Training* ini, antara lain :

1. Ida Sang Hyang Widhi Wasa, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan anugerah dan lindungan kepada hamba-Nya.
2. Keluarga yang memberikan kasih sayang, dukungan, dan doa demi kelancaran pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Setiyo Hariyadi S.P., S.T., M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya
Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd, MM selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.

5. Bapak Fitrajaya Siwu, S.ST selaku Kepala Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
6. Senior Abang Mediatma Pebriandita selaku Pembimbing *On The Job Training* Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
7. Seluruh karyawan di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
8. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
9. Rekan-rekan taruna dan taruni Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya yang selalu memberi dukungan dan doa.
10. Serta semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca, demi kesempurnaan laporan ini serta meningkatkan kualitas penulisan-penulisan laporan berikutnya.

Semoga laporan ini dapat memberikan kontribusi yang berarti serta bermanfaat bagi kita semua terutama bagi penulis dan taruna/taruni Politeknik Penerbangan Surabaya.

Bima, 21 Agustus 2023

Ni Made Ayu Dewi Lestari

Daftar Isi

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	iv
Daftar Isi.....	vi
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
BAB II.....	3
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	4
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	4
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara.....	5
2.2.3 Fasilitas Sisi Darat.....	8
2.2.4 Fasilitas Peralatan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan.....	9
2.2.5 Data Angkutan Udara.....	14
2.3 Struktur Organisasi.....	15
BAB III.....	16
3.1 Bandar Udara.....	16
3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara	16
3.2.1 Terminal penumpang.....	17

3.2.2	Teminal kargo	18
3.2.3	Bangunan Operasi	18
3.2.4	Fasilitas Penunjang Bandar Udara	19
3.3.1	Pondasi Dangkal.....	19
3.3.2	Pondasi Dalam	20
3.3.3	Pondasi Batu Kali.....	22
3.4	Jenis-Jenis Pagar	25
3.4.2	Pagar BRC.....	25
3.4.3	Pagar Harmonika.....	26
BAB IV	27
4.1	Lingkup Pelaksanaan On The Job Training	27
4.1.1	Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	27
4.1.2	Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	31
4.1.3	Jadwal Pelaksanaan On The Job Training.....	33
4.2	Permasalahan.....	34
4.2.1	Pekerjaan Pelebaran Drainase	35
4.2.2	Pemasangan Pagar pada Rumah Dinas	35
4.3	Penyelesaian Masalah	35
4.3.1	Pekerjaan Pelebaran Drainase	35
4.3.2	Pemasangan Pagar pada Rumah Dinas	40
BAB V PENUTUP	40
5.1	Kesimpulan	40
5.1.2	Kesimpulan Keseluruhan	41
5.2	Saran.....	41

5.2.2Saran Terhadap Pelaksanaan Keseluruhan.....	41
Daftar Pustaka	42
LAMPIRAN	43



Daftar Tabel

Tabel 2.1 <i>Pesawat Yang Beroperasi</i>	14
Tabel 2.2 <i>Statistik Angkutan Udara</i>	14
Tabel 4.1 <i>Jadwal Kegiatan</i>	33



Daftar Gambar

Gambar 2.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima(Staf Administrasi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima)....	15
Gambar 3.1 Pondasi Dangkal	20
Gambar 3.2 Pondasi Tiang Pancang.....	21
Gambar 3.3 Pondasi Bored Pile.....	22
Gambar 3.4 Pondasi Sumuran	35
Gambar 3.5 Badan Pondasi	24
Gambar 3.6 Ilustrasi Pagar <i>Wiremesh</i>	37
Gambar 3. 7 Ilustrasi Pagar BRC	26
Gambar 3.8 Ilustrasi Pagar Harmonika	26
Gambar 4.1 Terminal.....	27
Gambar 4.2 <i>Hall</i> Keberangkatan.....	28
Gambar 4.3 Ruang <i>Check In</i>	28
Gambar 4.4 Ruang Tunggu Keberangkatan	29
Gambar 4.5 Area Pengambilan Bagasi.....	29
Gambar 4.6 <i>Hall</i> Kedatangan	30
Gambar 4.7 <i>Parking Area</i>	30
Gambar 4.8 <i>Runway</i>	31
Gambar 4.9 <i>Apron</i>	32
Gambar 4.10 <i>Taxiway</i>	32
Gambar 4.11 Perombakan dan Pembersihan	37
Gambar 4.12 Perombakan dan pembersihan dengan alat excavator	37
Gambar 4.13 Pembersihan di lokasi drainase.....	37
Gambar 4.14 Penghamparan lantai kerja.....	38
Gambar 4.15 Proses pemasangan batu kali	39
Gambar 4.16 Plester pasangan batu kali.....	39
Gambar 4.17 Pemasangan pagar rumah dinas.....	40

BAB I

PENDAHULUAN

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

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan badan pendidikan dan pelatihan dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya dengan program pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia diharapkan menghasilkan lulusan yang profesional di bidangnya masing-masing serta dapat memiliki kecakapan bagi kepentingan Sektor Perhubungan Udara dengan keserasian/perpaduan ilmu, keterampilan dan keahlian dalam menunjang keselamatan penerbangan sesuai dengan jiwa yang terkandung dalam Pancasila dan Undang – Undang Dasar 1945.

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) diharapkan dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi pada bidang Teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa meode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan tujuan menciptakan sumber daya manusia dengan kecakapan khusus.

On The Job Training (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya *On The Job Training*, diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Semua materi dan teori perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli industri di dunia penerbangan untuk saat ini dan masa depan.

Para taruna pendidikan dan pelatihan akan lebih terampil dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan kompleks yang timbul saat melaksanakan OJT. Ini menyangkut keberhasilan OJT yang di tentukan sikap, tindakan, dan tingkah laku sosial taruna di dalam melaksanakan semua kewajiban dalam melaksanakan OJT yang

dilandasi tanggung jawab, kemampuan profesional, dan kesungguhan untuk mewujudkan pelayanan yang prima dan optimal.

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* ditemukan permasalahan yaitu terjadinya luapan air akibat kecilnya saluran drainase di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima dan tidak adanya pagar pada salah satu rumah dinas di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.

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

Adapun maksud dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

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

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat *On The Job Training* (OJT)

Pada awal keberadaannya, Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima dikenal dengan nama Pelabuhan Udara Palibelo Bima yang merupakan peninggalan colonial sebagai basis pertahanan dan keamanan udara. Nama Palibelo berasal dari Bahasa Bima yang terdiri dua kata, yaitu “*Pali*” dan “*Belo*”. Istilah “*Pali*” berarti tempat/tanah lapang yang berada di dekat sungai, dan “*Belo*” adalah nama sebuah desa di Palibelo yang berarti tempat atau tanah lapang yang terletak dipinggir sungai dan berada dalam wilayah Desa Belo. Sedangkan nama Sultan Muhammad Salahuddin adalah salah seorang Sultan yang pernah berkuasa dan memerintah Kerajaan Bima pada masa akhir penjajahan dan awal kemerdekaan Republik Indonesia sekitar tahun 1915 sampai dengan 1951. Jauh sebelum pergantian nama tersebut, sekitar tahun 1969 pengelolanya adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Bima dan pada tahun ini pula pengelolaannya diserahkan kepada Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di bawah Koordinator Kepala Bandar Udara Sumbawa Besar.

Terminal penumpang dan kegiatan administrasi baik pihak bandar udara maupun pihak airlines mempergunakan pesanggerahan Uma Me'e milik Pemerintah Daerah Kabupaten Bima yang berseberangan dengan jalan raya. Apron dan runway adalah konstruksi tanah dan batu gravel dengan panjang lebih kurang 500 m, dan lebar 30 meter. Jenis pesawat udara yang beroperasi pada saat itu adalah jenis DC.3 (Dacota) milik PT. AQA Zamrud dan pesawat jenis DHC-6 (Twin Otter) milik PT. Merpati Nusantara Airline.

Dipenghujung tahun 1979 resmiah Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima memisahkan diri dari Bandar Udara Sumbawa Besar berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan udara Nomor : Prin/04/XI/1979 16 November 1979 dan sebagai pimpinannya ditunjuk Bapak Soekiswo. Dalam kepemimpinan beliau inilah perubahan nama Bandar Udara

Palibelo Bima menjadi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima (ketika itu masih Pelabuhan Udara). Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima saat ini sudah ada penerbangan PT. WINGS ABADI AIR dengan jenis Pesawat ATR 72/500.

Secara geografis Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima terletak pada 118 derajat 41 menit Bujur Timur dan 08 derajat 33 menit Lintang Selatan. Bandar udara ini dibangun di atas tanah seluas 429.145 M2 yang merupakan hibah dari Pemerintah Kabupaten Bima, dengan batas – batas sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Empang/Tambak Rakyat.
- Sebelah Selatan : Sungai dan Sawah.
- Sebelah Barat : Empang/Tambak Rakyat.
- Sebelah Timur : Bukit Pegunungan.

Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima secara Administratif terletak dalam wilayah Kecamatan Belo Kabupaten Bima dan jarak dari ibu kota Kabupaten Bima lebih kurang 21 km.

2.2 Data Umum Bandar Udara

2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Nama Bandara : BANDAR UDARA SULTAN M. SALAHUDDIN BIMA
2. Lokasi/Kab/Kota : Jl. ST. Salahuddin No. 22 Kab. Bima
3. Kelas Bandara : II
4. Arah dan Nomor *Runway* : 31-14
5. Koordinat : 08° 32' 27" S ; 118° 41' 26" E
6. Elevasi : 3,3 Ft (MSL)
7. Jenis Pelayanan : Un-Attended/AFIS/ADC *)
8. Jam Operasi : 07.00 - 18.00 WITA
9. Kode ICAO / IATA : WADB / BMU

- 10 Pesawat Terbesar : ATR 72
- 11 Kategori PKP-PK : V
- 12 Pelayanan DPPU : Ada/Tidak *)
- 13 Pelayanan Meteorologi : Ada/Tidak *)
- 14 Jarak Bandara dari Kota : 21 KM
- 15 Nama Kabandara : FITRAJAYA SIWU, S.T.
- 16 Nomor Telepon : (0374) 42171
- 17 Nomor Faximile : (0374) 81471
- 18 Master Plan : Ada/Tidak *) KM No : (dalam proses Pengesahan)
- 19 RTT Sisi Udara : Ada/Tidak *)
- 20 RTT Sisi Darat : Ada/Tidak *)

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

- 1 **Runway** : 49.500 m²
 - a. Panjang x Lebar : 2.200 x 30 m²
 - b. Konstruksi : *Aspalt Fleksible*
 - c. Kemampuan : PCN oi39 F/D/Y/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
 - e. Pelapisan Terakhir : 2016, Volume : 49.500 m²
- 2 **Taxiway A** : 3.800 m²
 - a. Panjang x Lebar : 100 X 20 m

- b. Konstruksi : *Aspalt Fleksible*
- c. Kemampuan : PCN 29 F/D/Y/T
- d. Kondisi Saat Ini : Baik
- e. Pelapisan Terakhir : 2015, Volume : 2000 m²

Taxiway B : 1.800 m²

- a. Panjang x Lebar : 100 X 20 m
- b. Konstruksi : *Aspalt Fleksible*
- c. Kemampuan : PCN 29 F/D/Y/T
- d. Kondisi Saat Ini : Baik
- e. Pelapisan Terakhir : Konstruksi Baru 2014, Volume : 1800 m²

3 Apron : 18.970 m²

- a. Panjang x Lebar : 272 x 70 m
- b. Jumlah Pesawat : 3 ATR (Nomor *Parking Stand* 3, 4 dan 5)
- c. Konstruksi : *Aspalt Fleksible*
- d. Kemampuan : PCN 29 F/D/Y/T
- e. Kondisi Saat Ini : Baik
- f. Pelapisan Terakhir : 2015, Volume : 11.970

- 4 Turning Area** : 750 m²
- a. Panjang x Lebar : 50 X 10 m
- b. Konstruksi : *Aspalt Fleksible*
- c. Kemampuan : PCN 39 F/D/Y/T (pelapisan 2015)
- d. Kondisi Saat Ini : Baik
- e. Pelapisan Terakhir : 2016
- 5 Overrun / Stopway** : 3.060 m²
- a. Panjang x Lebar : 42 x 30 m² THR : 32
- b. Konstruksi : *Aspalt Fleksible*
- c. Kondisi Saat Ini : Rusak
- d. Pelapisan Terakhir : Sebelum tahun 1997, Volume : 3.060 m²
- 6 RESA** : - m²
- a. Panjang x Lebar : - m
- 7 Shoulder** :
- a. Panjang x Lebar : 2.200 x 60 m² Kanan
- : 2.200 x 60 m² Kiri
- b. Konstruksi : Tanah rumput
- c. Kondisi Saat Ini : Cukup
- 8 Strip** : 324.800 m²
- a. Panjang x Lebar : 2.320 x 70 m² Kanan
- : 2.320 x 70 m² Kiri
- b. Kondisi Saat Ini : Cukup

2.2.3 Fasilitas Sisi Darat

1 Terminal Domestik

- Luas : 2.416 m²
- Jumlah Kursi : 388 Set
- Jumlah AC : 50 Unit

2 Terminal Kargo

- Luas : 200 m²

3 Bangunan Operasional

- a. Gedung Kantor : 512 m²
- b. Gedung Genset : 144 m²
- c. Gedung SSB : 51 m²
- d. Post Kontrol : 12 m²
- e. Gedung PKP-PK : 2.020 m²
- f. Gedung Kargo : 470 m²
- g. Gedung *Workshop/AAB* : 200 m²

4 Bangunan Perumahan

- a. Rumah *Type 70* : 1 Unit
- b. Rumah *Type 50* : 20 Unit
- d. Rumah *Type 36* : 13 Unit

5 Pagar, Saluran, Taman, Parkir dan Jalan

a. Pagar Daerah Kerja

- Panjang : 4.200 m
- Tinggi : 2,5 m
- Konstruksi : *Wiremesh*

b. Pagar Lainnya

- Panjang : 4.000 m
- Tinggi : 1,2 m
- Konstruksi : *Wiremesh / BRC*

c. Saluran

- Saluran Terbuka : 3.110 m
- Saluran Tertutup : 500 m
- Gorong Gorong : 25 m

d. Jalan

- Jalan Inspeksi : -
- Jalan Lingkungan : 6.065,9 m
- Jalan Masuk Bandara : -

e. Taman Halaman : 150 m²

f. Parkir : 4.571,05 m²

2.2.4 Fasilitas Peralatan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan

1. Fasilitas Telekomunikasi

- VHF A/G Portable : 2 Unit
- VHF A/G AFIS : -
- VHF A/G Data Link : -
- HF SSB : 2 Unit
- ATIS : -
- VSCS : -
- *Tower Set* : 1 Unit
- *Recorder* : 1 Unit
- Teleprinter (TTY) : 1 Unit
- VSAT : 1 Unit
- *Radio Link* : -
- DS : 1 Unit
- IDD : -
- AMHS : -
- ATN : -
- AMSC : -
- AIDC : -
- CPDLC : -

- UHF – HT : -
- AFTN : 1 Unit
- APP Set : -
- R- DARA : -
- M – WARA : -
- Telex : -
- Telepon : 1 Unit
- AWOS : 1 Unit

2. Fasilitas Bantu Pendaratan Visual

A *Aeronautical Beacon*

- *Rotating Beacon* : 1 Unit
- *Gun Light* : 1 Unit

B *Signal Area*

- *Wind Cone Light* : 2 Unit
- *Landing Direction Indicator Light* : -
- *Sirine* : 2 Unit

C *Approach Lighting System*

- SALS : -
- MALS : 45 Unit
- PALS Cat I : -
- PALS Cat II : -
- PALS Cat III : -
- APAPI : -
- PAPI : 8 Unit
- TVASI : -

D	<i>Runway Light</i>	
-	RTIL	: 2 Unit
-	R/W <i>Edge Light</i>	: 17 Unit
-	R/W <i>Threshold & Wing Bar Light</i>	: 20 Unit
-	R/W <i>End Light</i>	: 12 Unit
-	R/W C/L Light	: -
-	R/W TDZ Light	: -
E	<i>Taxiway Light</i>	
-	T/W <i>Edge Light</i>	: 33 Unit
-	T/W C/L Light	: -
-	<i>Stop Bar Light</i>	: -
-	<i>Taxi Guidance Sign Light</i>	: 6 Unit
F	<i>Apron Lighting</i>	
-	<i>Apron Edge Light</i>	: 9 Unit
-	<i>Apron Flood Light</i>	: 2 Unit
-	ADGS	: -
G	<i>Obstruction Light</i>	: 5 Unit
H	<i>Wind Shock</i>	: 2 Unit
I	<i>Landing Direction Indicator (LDI)</i>	: -
J	<i>Lead in Lighting</i>	: -
K	<i>Sequence Flashing Light</i>	: -
L	<i>Circling Guidance Light</i>	: -
3	<i>Fasilitas Keamanan Penerbangan</i>	
-	<i>Hand Held metal detector</i>	: 5 Unit
-	<i>Walkthrough MD</i>	: 3 Unit
-	<i>X-Ray Cabin</i>	: 3 Unit
-	<i>X-Ray Bagage</i>	: 2 Unit
-	<i>X-Ray Cargo</i>	: 1 Unit
-	<i>Kend. Foam Tender Type I</i>	: -

- Kend. Foam Tender Type II	: -
- Kend. Foam Tender Type III	: -
- Kend. Foam Tender Type IV	: 2 Unit
- Kend. Foam Tender Type V	: 1 Unit
- Kend. Foam Tender Type VI	: 1 Unit
- Kend. RIVCA Type II	: -
- Kend. RIVCA Type III	: -
- Kend. RIV Type IV	: -
- Mobil Ambulance	: 2 Unit
- Nurse Tender	: -
- Tanki Air	: 1 Unit
- Command Car	: 1 Unit
- Skin Nozzel	: -
- Breathing Aparatus	: 3 Unit
- Baju Tahan Panas (<i>Proximity Suit</i>)	: 4 Pasang
- Baju Tahan Api (<i>Entri Suit</i>)	: 4 Pasang
- Resucitator	: 1 Unit
- Megaphone	: 2 Unit
- Radio Komunikasi/HT	: 20 Unit
- Bak Air	: 1 Unit
- Mock Up	: -
- Smoke House	: -
- Explosive Detector	: -
- CCTV	: 20 Unit
- Tabung Pemadam	: 20 Unit

5 Fasilitas Listrik

- PLN : 240 KVA
- Genset : 3 Unit
- ACOS : 3 Unit
- UPS : 1 Unit
- PLTS : 200 KWP
- *Solar Cell* : 20 Unit
- Penangkal Petir : 7 Titik
- FIDS : 1 Unit

6 Fasilitas Operasional Bandara

- Kendaraan Roda 2 : 8 Unit
- Kendaraan Roda 3 : 2 Unit
- Kendaraan Roda 4
 - a. Operasional : 3 Unit
 - b. Pick Up : 2 Unit
- Kendaraan Roda 6
 - a. Tanki : 1 Unit
 - b. Bus : -
 - c. Truk : 1 Unit
- *Wheel Tractor* : 3 Unit
- *Rotary Mower* : 3 Unit
- *Hand Stamper* : 1 Unit
- Komputer : 30 Unit
- Laptop : 8 Unit
- Printer : 25 Unit
- AC Room : 19 Unit

2.2.5 Data Angkutan Udara

A. Pesawat Yang Beroperasi

Tabel 2.1 Pesawat Yang Beroperasi

NO	NAMA AIRLINE	JENIS PESAWAT	RUTE		FREKUENSI PER MINGGU
1	Wings Air	ATR 72	Bima - Denpasar	2 Kali	Daily
			Bima – Lombok	2 Kali	Daily
			Bima – Ujung Pandang	1 Kali	Daily

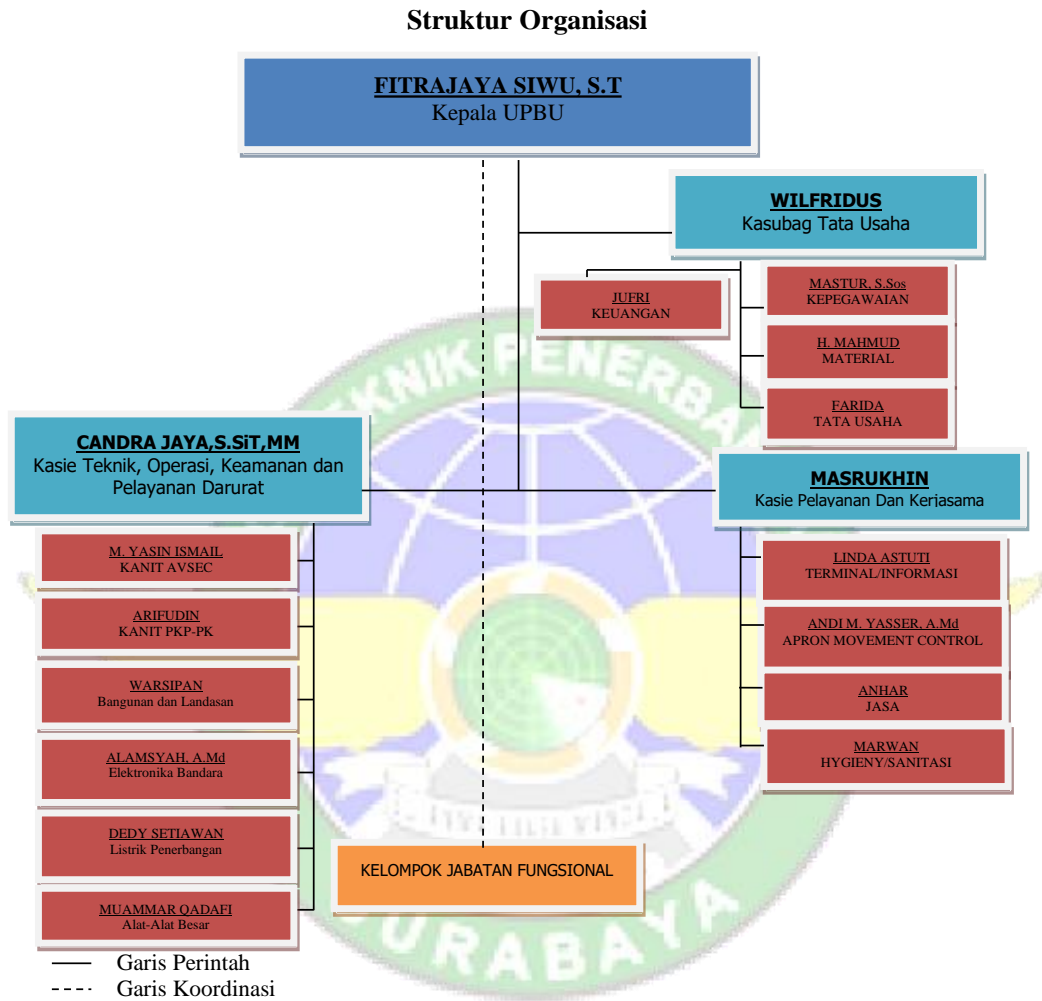
B. Statistik Angkutan Udara

Tabel 2.2 Statistik Angkutan Udara

TAHUN	PESAWAT	PENUMPANG	BARANG	POS
2023 APRIL	200	11.270	8.858	
2022	2.444	143.911	80.668	
2021	2.456	130.389	73.956	
2020	1.820	98.077	30.681	
2019	5.230	308.230	113.878	
2018	6.066	378.931	170.300	

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima adalah sebagai berikut :



Gambar 2.1 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima (Staf Administrasi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan PM. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional). Mengacu pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan dan PP No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda.

3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengopersiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing

fasilitas. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal barang(kargo), bangunan operasi, fasilitas penunjang bandar udara.

3.2.1 Terminal penumpang

Terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Aspek yang diperhatikan dalam penilaian kinerja operasional adalah jumlah dan kondisi fasilitas tersebut. Di dalam Terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi keberangkatan, kedatangan serta peralatan penunjang bandar udara.

1) Fasilitas Keberangkatan

- a) *Check in counter* adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- b) *Check in area* adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c) Rambu/marka terminal bandar udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal. Pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan standar internasional.
- d) Fasilitas *Custom Imigration Quarantina / CIQ* (bandar udara Internasional), ruang tunggu, tempat duduk, dan fasilitas umum lainnya (toilet, telepon, dsb) adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- e) *Hall* keberangkatan, *hall* ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan kerb keberangkatan, ruang tunggu penumpang, tempat duduk dan fasilitas umum toilet.

2) Fasilitas Kedatangan

- a) Ruang kedatangan adalah ruangan yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan kerb kedatangan dan *baggage claimarea*.
- b) *Baggage Conveyor Belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.
- c) Rambu/marka terminal bandar udara, Fasilitas *Custom Imigration Quarantina / CIQ* (bandar udara Internasional) dan Fasilitas umum lainnya (toilet telepon dsb) adalah kelengkapan terminal kedatangan yang harus disediakan yang jumlah dan luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

3.2.2 Terminal kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasannya dipengaruhi oleh berat dan volume kargo waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini meliputi gudang, kantor administrasi, parkir pesawat, gedung operasi, jalan masuk, dan tempat parkir kendaraan umum. Fasilitas-fasilitas tersebut diatas merupakan fasilitas standar yang dalam penyediaan dan pengoperasiannya disesuaikan dengan klasifikasi kemampuan bandar udara bersangkutan.

3.2.3 Bangunan Operasi

- 1) Gedung Operasional antara lain ; PKP-PK, menara kontrol, stasiun meteorologi, gedung NDB, gedung VOR dan gedung DME.
- 2) Bangunan Teknik Penunjang yang terdiri dari power house dan stasiun bahan bakar merupakan fasilitas yang terkait dengan jaminan kelangsungan operasional bandar udara dari aspek kelistrikan dan

pergerakan pesawat.

- 3) Bangunan Administrasi dan Umum terdiri dari kantor bandar udara, kantor keamanan, rumah dinas bandar udara, bangunan kantin, dan tempat ibadah.

Fasilitas tersebut diatas dibutuhkan untuk mendukung pengopersian bandar udara baik secara aspek administrasi, personalia, maupun lalu lintas kebandarudaraan.

3.2.4 Fasilitas Penunjang Bandar Udara

Fasilitas penunjang bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang, juga termasuk jembatan, darinase, turap, dan pagar serta taman. Fasilitas ini juga memberikan layanan keterkaitan intermoda sebagai salah satu upaya integrasi bandar udara dengan sistem moda transportasi lainnya.

3.3 Pondasi Dalam Bangunan

Pondasi adalah bagian dari struktur bangunan yang berada paling bawah yang berfungsi untuk menyalurkan beban bangunan di atasnya ke tanah dasar di bawahnya. Pondasi secara umum dapat dibedakan menjadi dua yaitu :

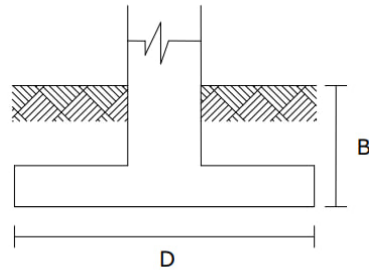
1. Pondasi dangkal, yaitu jika kedalaman pondasi kurang atau sama dengan lebar pondasi ($D \leq B$).
2. Pondasi dalam, yaitu jika kedalaman pondasi dari muka tanah lebih dari lima kali lebar pondasi ($D \leq 5B$).

3.3.1 Pondasi Dangkal

Pondasi dangkal biasanya digunakan untuk bangunan yang beratnya relatif tidak besar yang biasanya disebut pondasi langsung (spread footing) yaitu dengan memperlebar bagian bawah dari kolom atau dinding bangunan, sehingga beban bangunan disebarkan (spread) menjadi desakan yang lebih kecil daripada daya dukung tanah yang diizinkan.

Dari beberapa tipe pondasi dangkal yang dibahas adalah mendesain

pondasi telapak, karena pondasi telapak ini adalah pondasi dangkal yang paling sering dipakai untuk berbagai tipe tanah. Perancangan struktur pondasi didasarkan pada beban momen dan beban aksial yang terjadi sehingga mengakibatkan terjadinya gaya tekan pada dasar pondasi yang disalurkan ke tanah tanah.



Gambar 3.1 Pondasi Dangkal

Pondasi dangkal menurut bentuk konstruksinya dapat dibagi menjadi empat bagian yaitu:

1. Pondasi menerus (continous footing)
2. Pondasi telapak (individual footing)
3. Pondasi kaki gabungan (combined footing)
4. Pondasi pelat (mat footing/raft footing)

3.3.2 Pondasi Dalam

Pondasi dalam adalah suatu konstruksi pondasi untuk meneruskan beban dari konstruksi di atasnya ke lapisan tanah keras yang cukup dalam dari permukaan. Pondasi dalam yang banyak dipakai adalah pondasi tiang pancang.

Secara umum tiang pancang harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

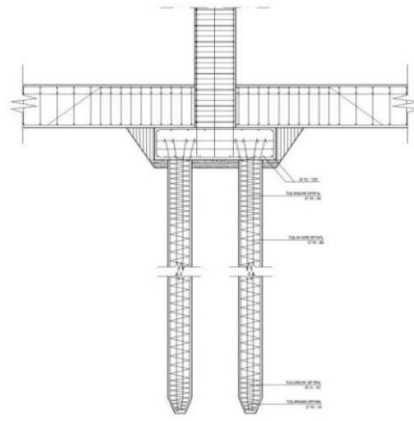
1. Mampu meneruskan beban vertikal yang bekerja pada tiang ke dalam lapisan tanah pendukung (bearing layer).
2. Mampu menahan perubahan – perubahan bentuk tertentu ke arah mendatar (tegak lurus as tiang) atau dengan istilah lain mampu menerima beban lateral.

Jenis-jenis pondasi dalam antara lain adalah sebagai berikut:

- 1) Pondasi Tiang Pancang (Pile Foundation)

Pondasi Tiang pancang adalah jenis pondasi dalam yang

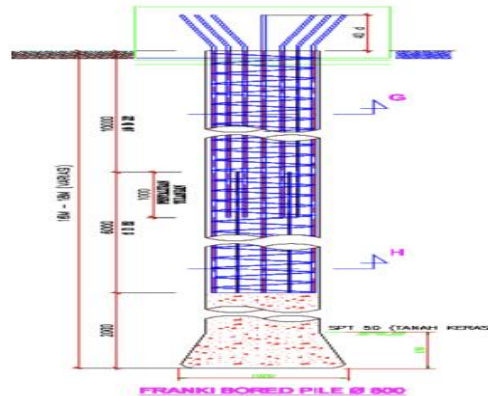
biasa dijumpai pada konstruksi darat maupun laut, jenis pondasi ini digunakan apabila jenis strukturnya bersentuhan langsung dengan rawa, air, dan juga tanah yang memiliki daya dukung yang rendah pula, pondasi ini bertujuan menopang beban di atasnya lalu meneruskan beban tersebut melalui tiang pancang tersebut, berdasarkan jenis perpindahan bebannya, ada yang meneruskan beban dengan tahanan ujung (end bearing), ada juga meneruskan beban melalui kulit dari tiang pancang itu sendiri (friction pile).



Gambar 3.2 Pondasi Tiang Pancang

2) Pondasi Bore Pile

Pondasi bore pile adalah bentuk pondasi dalam yang dibuat di dalam permukaan tanah. Pondasi ditempatkan sampai kedalaman yang dibutuhkan dengan cara membuat lubang dengan sistim pengeboran atau pengerukan tanah. Pondasi bored pile berfungsi untuk menjaga kestabilan bangunan bertingkat maupun bangunan yang terletak di lahan yang tidak rata atau berkontur, misalnya pada lereng, lembah, dan lain sebagainya.

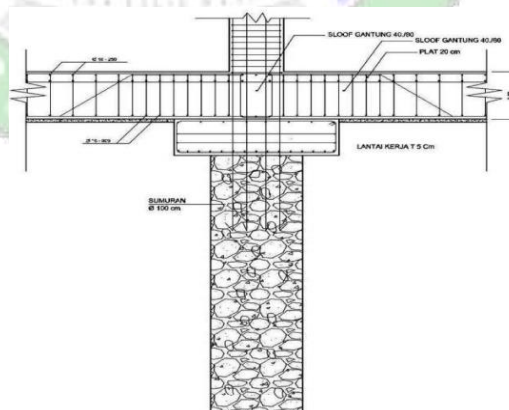


Gambar 3.3 Pondasi Bored Pile

3) Pondasi Sumuran

Pondasi sumuran adalah suatu bentuk peralihan antara pondasi dangkal dan pondasi tiang, dan digunakan apabila tanah dasar terletak pada kedalaman yang relatif dalam.

Pondasi sumuran adalah pondasi dalam yang dicor di tempat dengan menggunakan komponen beton dan batu belah sebagai pengisinya. Pondasi ini merupakan pondasi dalam yang cukup sering diaplikasikan pada pekerjaan konstruksi di Indonesia, karena cocok digunakan pada tempat yang lokasi struktur tanah kerasnya berada di kedalaman lebih dari 3 meter di bawah permukaan tanah.



Gambar 3.4 Pondasi Sumuran

3.3.3 Pondasi Batu Kali

Pondasi batu kali merupakan jenis pondasi yang terbuat dari struktur batu kali yang disusun sehingga menjadi bangunan yang lebih kokoh untuk menopang

beban di atasnya. Pondasi batu kali memiliki penampang lintang yang berbentuk trapesium. Biasanya penampang pondasi ini berukuran 5-10 cm lebih lebar daripada kanan dan kirinya pada bagian dinding di atasnya. Tujuannya supaya diperoleh siar spesi sambungan batu kali yang cukup.

Bagian-bagian dari pondasi batu kali :

a. Lapisan Pasir Dasar

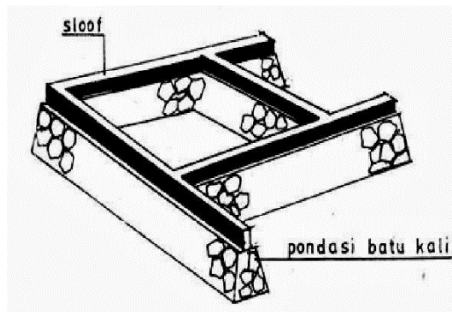
Merupakan lapisan berupa pasir yang dipadatkan dengan ketebalan mencapai 5-10 cm. Lapisan ini berguna sebagai saluran drainase untuk mengeringkan air tanah yang terdapat di sekitar badan pondasi. Bagian ini juga dibuat supaya pori-pori di permukaan tanah dasar dan bidang di bawah pondasi bangunan dapat tertutup dengan rapat.

b. Pasangan Batu Kosong (Aanstamping)

Bagian ini dibuat dari batu kali yang berdiameter sekitar 10-15 cm yang disusun secara tegak dan rapat tanpa penambahan adukan apapun alias cuma batu kosong. Di sela-sela susunan batu ini diisi dengan pasir yang disiram air, lantas dipadatkan/ditumbuk sehingga tidak ada rongga kosong yang terbentuk dan struktur susunan batu pun menjadi kokoh secara bersama-sama. Bagian pasangan batu kosong ini memiliki ukuran yang lebih lebar sekitar 10 cm daripada sisi kanan dan kiri bagian badan pondasi. Tujuannya sebagai lantai kerja dan drainase untuk mengeringkan air tanah yang ada di sekitar badan pondasi.

c. Badan Pondasi

Badan pondasi terbuat dari pasangan batu kali yang dicampur dengan bahan perekat. Adapun komposisi bahan-bahan penyusunnya antara lain 1 kapur : 1 semen : 2 pasir atau 1 semen : 3 pasir. Sedangkan Bahan perekat atau plesteran trasraam (kedap air) yang dibuat untuk pondasi dinding luar bangunan mulai dari tingkat ketinggian 10 cm di bawah halaman sampai ke atasnya berupa campuran 1 semen : 2 pasir.



Gambar 3.5 Badan Pondasi

a. Sloof Beton

Bentuk sloof beton ini berupa balok beton bertulang yang dibuat dari campuran antara 1 semen : 2 pasir : 3 kerikil. Pembuatannya dilakukan tepat di atas sepanjang pondasi. Sloof beton ini berfungsi untuk menyalurkan beban yang berasal dari dinding di atasnya agar tersalurkan ke sepanjang pondasi secara merata. Sloof beton dibuat dengan ukuran lebar sesuai tebal dinding di atasnya dan tinggi sekitar 20-30 cm.

b. Tembok dengan Perak Traasram

Bagian tembok dengan perekat traasram dapat dibuat dengan ketinggian mencapai 20 cm yang diukur dari titik tepat di atas permukaan lantai. Bagian ini sendiri berfungsi untuk mencegah merembesnya air dari tanah naik ke tembok melalui peristiwa kapilaritas. Jika tembok sampai terkena rembesan air, maka strukturnya akan menjadi lemah dan mudah rusak.

c. Lapisan Pasir di Bawah Lantai

Pondasi batu kali juga mempunyai bagian berupa lapisan pasir yang letaknya persis di bawah permukaan lantai. Lapisan ini dibuat dari urugan pasir yang dipadatkan dengan ketebalan sekitar 15-20 cm.

d. Beton Tumbuk

Berfungsi untuk menjaga supaya lapisan lantai tidak mudah pecah. Kalau pun level lantai tersebut menurun, maka proses menurunnya pun terjadi secara merata sehingga tidak mengakibatkan pecahnya lantai tersebut. Beton tumbuk ini dibuat dengan ketebalan sekitar 3-5 cm.

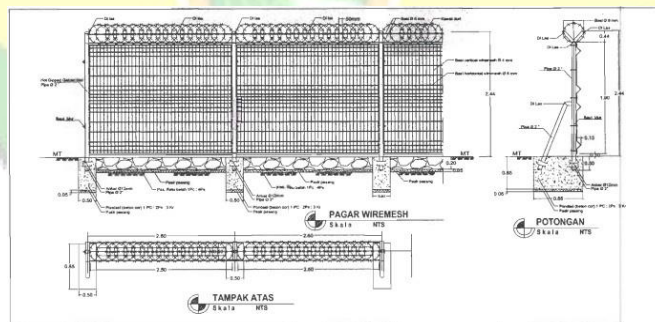
e. Tanah Urug

Berfungsi untuk mengisi sisa-sisa lubang pondasi yang belum terisi oleh pasangan pondasi. Sebelum sisa galian ditimbun dengan tanah urug sebaiknya bagian dinding badan pondasi diberap atau dilapisi terlebih dahulu menggunakan bahan perekat. Tujuannya agar proses pengurugan tanah dapat dilakukan secara merata dan mampu menutup celah di antara pasangan batu kali yang mungkin masih ada.

3.4 Jenis-Jenis Pagar

3.4.1 Pagar Wiremesh

Besi *wiremesh* merupakan besi kawat dengan ukuran tertentu yang dianyam kotak-kotak membentuk lembaran seperti jaring yang direkatkan dengan sistem las. Di Indonesia sendiri, *wiremesh* lebih dikenal sebagai besi anyam. Besi *wiremesh* yang digunakan sebagai pagar dilapisi dengan sistem lapisan *galvanis hot dip*. Pagar *wiremesh* menggunakan jenis pondasi setempat dengan cor beton dan pondasi lajur. Dalam pemasangannya, setiap sambungan antara besi di sekrup dengan baut. Setiap jarak 5,4 meter dipasang skur atau penyangga pagar.

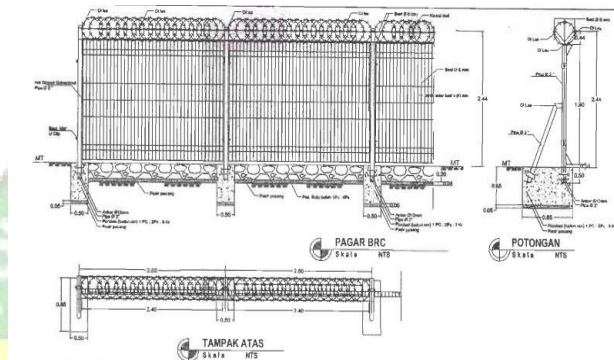


Gambar 3.6 Ilustrasi Pagar Wiremesh

3.4.2 Pagar BRC

BRC (*British Reinforced Concrete*), pagar dengan diameter 5mm sampai 8mm (tergantung dari ketinggian pagar, semakin tinggi semakin besar diameternya) terbuat dari besi dengan material besi U50 yang dilapisi galbani dengan cara hot dip. Dalam pemasangannya, setiap sambungan antara besi disekrup dengan baut, sedangkan sambungan tiang besi pagar dan BRC dapat

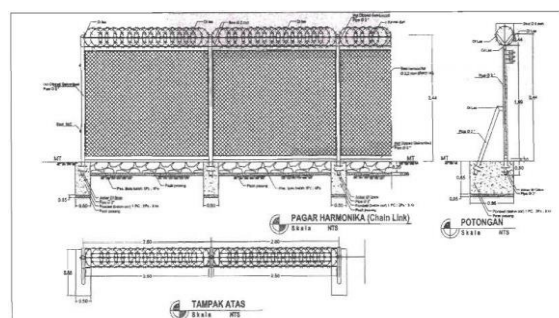
disekrup/diklem dengan *u-clip*. Tiang besi pagar harus mengalami pelapisan dengan metode *Hot Dipped Galvanized*. Metode ini merupakan suatu proses pelapisan dimana logam pelapisnya (zn) dipanaskan terlebih dahulu hingga mencair, kemudian baja atau besi yang akan dilapisi dicelupkan ke dalam bak galvaniz yang telah berisi seng (zn) cair tadi, sehingga dalam beberapa saat baja/besi tersebut akan terlapisi oleh lapisan berupa lapisan paduan antara logam pelapis (seng / zn) dengan baja/besi dalam bentuk ikatan metalurgi yang kuat dan tersusun secara berlapis-lapis (fasa).



Gambar 3. 7 Ilustrasi Pagar BRC

3.4.3 Pagar Harmonika

Pagar Harmonika adalah jenis pagar dengan material kawat harmonika yang dilapisi galvani dengan cara *hot dip* sedangkan untuk tiang pagar menggunakan metode *hot dipped galvanized*. Diatas kawat harmonika dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Untuk menyangga lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang tipe Y3.



Gambar 3.8 Ilustrasi Pagar Harmonika

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan di Unit Pelayanan Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima. Pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung selama kurang lebih 5 bulan dimulai pada tanggal 04 April 2023 sampai dengan 31 Agustus 2023. Wilayah kerja Taruna *On The Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan ditempat dimana pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas sisi darat merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* pada sisi darat:

1. Terminal Penumpang



Gambar 4.1 Terminal

Fasilitas Bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan

keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Pihak bandar udara menyediakan area dengan luas 3252 meter persegi. Terminal Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima tempat penulis melaksanakan *On The Job Training* di dalamnya memuat bagian- bagian seperti:

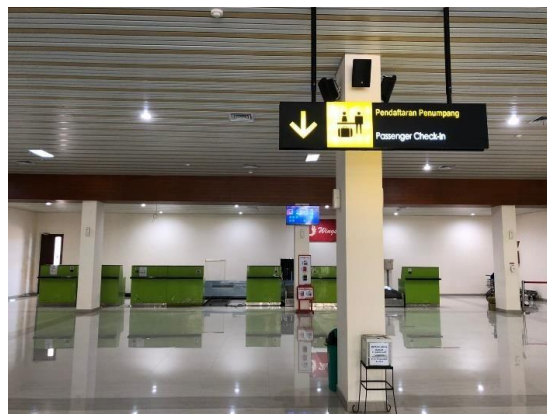
a. *Hall* Keberangkatan



Gambar 4.2 *Hall* Keberangkatan

Hall keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point* (SCP) dan juga ruang tunggu. *Hall* ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang.

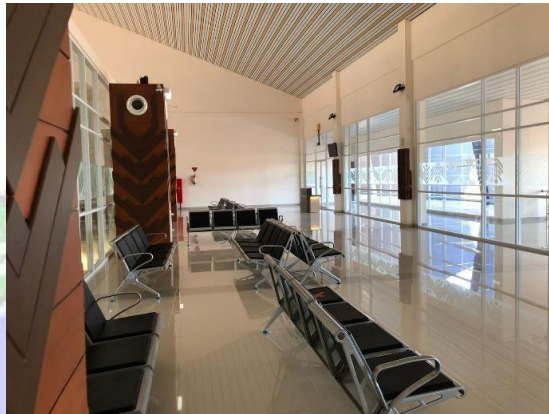
b. Ruang *Check In*



Gambar 4.3 Ruang *Check In*

Ruang *Check In* merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Untuk di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima ini area *Check In* berada satu ruangan dengan tempat *Security Check Point* (SCP) yang menyediakan area *Check In* untuk maskapai penerbangan yang beroperasi di bandar udara ini yakni Wings Air.

c. Ruang Tunggu Keberangkatan



Gambar 4.4 Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat. Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk kedalam pesawat, setelah melewati *Security Check Point* (SCP) terakhir, sehingga penumpang benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.

d. Area Pengambilan Bagasi



Gambar 4.5 Area Pengambilan Bagasi

Area pengambilan bagasi merupakan area atau tempat pengambilan barang atau bagasi oleh penumpang setelah turun dari pesawat.

e. *Hall* Kedatangan



Gambar 4.6 *Hall* Kedatangan

Hall kedatangan merupakan area terakhir yang dilalui para penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara sesampainya di kota tujuan.

f. *Parking Area*



Gambar 4.7 *Parking Area*

Parking Area merupakan area yang digunakan untuk memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Pihak bandar udara menyediakan lahan dengan luas 4.571,05 meter persegi yang diperuntukkan untuk kendaraan baik mobil, motor ataupun kendaraan umum.

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara didarat tetapi tidak termasuk *apron (maneuvering area)* dan pergerakan pesawat udara yang ada di darat (*movement area*).

Fasilitas yang diberikan oleh pengelola Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima, untuk sisi udara antara lain sebagai berikut :

1. *Runway (Landasan Pacu)*



Gambar 4.8 *Runway*

Runway adalah suatu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar, dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu penerangan sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang ditetapkan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara.

Runway Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima memiliki ukuran panjang 2200 meter dan lebar 30 meter dengan nilai PCN 39 F/D/Y/T *Asphalt Flexible*. *Runway designator* di masing-masing ujung landasan adalah 14 dan 32.

2. Apron



Gambar 4.9 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, dan pemeliharaan pesawat udara.

Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin – Bima sendiri memiliki 1 (satu) *apron* dengan perkerasan lentur (*Flexible*) yang mempunyai ukuran panjang 272 meter dan lebar 70 meter *Asphalt Flexible* dan memiliki PCN 29 F/D/Y/T.

3. Taxiway



Gambar 4.10 Taxiway

Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, *hangar*, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara.

Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima memiliki *taxiway* menggunakan perkerasan lentur (*Flexible*) dengan panjang 100 meter dan lebar 20 meter yang seluruhnya menghubungkan antara landasan dengan *apron* dan memiliki PCN 29 F/D/Y/T.

4.1.3 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI tahun 2023 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 04 April – 31 Agustus 2021 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Untuk waktu pelaksanaannya dimulai dari pukul 06.30 – 17.30 WITA serta hari Sabtu dan Minggu libur. Selama proses OJT berlangsung taruna dibimbing dan diawasi oleh *Supervisor* yang ada di bandar udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), Taruna D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin - Bima secara spesifik terlampir di lampiran 2 dan secara umum sebagai berikut:

Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	04 April 2023	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin – Bima.	-

2.	05 April 2023	Pendamping taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) menyerahkan taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) kepada <i>Supervisor</i> Dilanjutkan dengan orientasi lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT).	-
3.	05 April 2023 – 30 Agustus 2023	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
4.	21 Agustus 2023	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang laporan <i>On The Job Training</i> (OJT).	

4.2 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya :

1. Terjadinya luapan air akibat kecilnya saluran drainase di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.
2. Tidak adanya pagar pada salah satu rumah dinas di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.

4.2.1 Pekerjaan Pelebaran Drainase

Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima yang sejak tahun 1979 sudah beroperasi, terus mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Dibalik perkembangannya muncul juga berbagai permasalahan seperti sering terjadinya luapan air menjelang musim hujan di area sisi udara akibat tidak mempunya saluran drainase untuk membendung air yang mengalir. Dengan adanya pembangunan pelebaran drainase diharapkan permasalahan terjadinya luapan air tersebut dapat teratasi.



Gambar 4.11 Lokasi pekerjaan pelebaran drainase

4.2.2 Pemasangan Pagar pada Rumah Dinas

Rumah dinas bandar udara merupakan bagian dari bangunan operasi bandar udara yang dimana dibutuhkan untuk mendukung pengoperasian bandar udara dalam aspek personalia. Pada rumah dinas, pagar sangatlah penting guna menjaga keamanan rumah tersebut terutama mencegah masuknya hewan ternak seperti sapi dan kambing yang sering berkeliaran di jalan dan juga sebagai pembatas antara rumah satu ke rumah yang lainnya atau pembatas antara area rumah dengan area publik.

4.3 Penyelesaian Masalah

4.3.1 Pekerjaan Pelebaran Drainase

Adanya saluran drainase yang mampu bekerja secara optimal adalah hal yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan penerbangan sehingga menciptakan keselamatan dan keamanan penerbangan. Sebelum melaksanakan pekerjaan pelebaran drainase tentunya perlu mempelajari aturan-aturan sebelum

memasuki wilayah sisi udara, dikarenakan pekerjaan ini membutuhkan bongkar muat bahan bangunan berikut adalah peraturan yang harus dilakukan sebelum memasuki wilayah sisi udara :

1. Memiliki izin dari petugas *Air Traffic Controller* (ATC).
2. Mengkoordinasikan kegiatan dengan pihak lain, seperti *Avsec* guna menghindari ada kesalah pahaman antar pihak satu dan lainnya.

Selanjutnya adalah langkah-langkah pekerjaan setelah melakukan prosedur dengan benar :

1. Pekerjaan Persiapan

- a) Melakukan pengamatan terhadap lokasi pemasangan pasangan batu kali.
- b) Mengidentifikasi lokasi pelebaran drainase agar sesuai dengan ketinggian drainase eksisting.
- c) Pengadaan bahan dan material. Bahan yang dipakai untuk pembangunan pelebaran drainase di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.
- d) Mempersiapkan alat berat yang akan digunakan.

Setelah pekerjaan persiapan dan menyiapkan mobilisasi alat untuk memastikan alat dan bahan dalam kondisi siap digunakan, selanjutnya yaitu proses pelaksanaan.

2. Proses Pelaksanaan Pekerjaan Pelebaran Drainase

- a. Proses pekerjaan perombakan dan pembersihan lokasi pelebaran

Tahap pertama dalam pelebaran drainase yaitu lokasi pemasangan pasangan batu kali yang akan diperlebar dirombak dan dibersihkan terlebih dahulu dengan alat berat excavator.



Gambar 4.11 Perombakan dan Pembersihan



Gambar 4.12 Perombakan dan pembersihan dengan alat excavator



Gambar 4.13 Pembersihan di lokasi drainase

b. Proses pekerjaan pemasangan Bowplank

Alat yang digunakan yaitu paku dan tali tambang berukuran 2-3mm. Tali yang digunakan sepanjang lokasi pelebaran drainase yaitu Panjang 77 m.

c. Proses pekerjaan penghamparan lantai kerja

Lokasi pemasangan batu kali memiliki Lebar satu meter dan Panjang eksisting yaitu 77 m. Untuk lapisan bawah lantai kerja mempunyai kedalaman yang bervariasi dikarenakan kontur tanah yang berbeda. Proses penghamparan lantai kerja memiliki dua lapisan, yaitu batu kosong di lapisan bawah supaya lumpur akibat air tanah tidak naik menuju perkerasan kemudian pada lapisan atas di plester dengan bahan campuran semen dan pasir 1 : 3.



Gambar 4.14 Penghamparan lantai kerja

d. Proses pekerjaan pemasangan batu kali

Pekerjaan pelebaran drainase menggunakan pasangan batu kali dengan lebar pasangan batu kali yaitu 10 x 2cm sepanjang 77m lokasi eksisting.



Gambar 4.15 Proses pemasangan batu kali

e. Proses pekerjaan tahap terakhir plester pasangan batu kali

Bahan yang digunakan untuk campuran plester yaitu pasir/tanah yang sudah disaring dan semen, plester dilakukan dengan lebar 5 cm.



Gambar 4.16 Plester pasangan batu kali

4.3.2 Pemasangan Pagar pada Rumah Dinas

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dilakukan pekerjaan pemasangan pagar rumah dinas menggunakan jenis pagar *wiremesh*. Pagar *wiremesh* yang digunakan berupa lembaran pagar dengan ukuran 150x80cm dipasang sepanjang 12m membentuk letter L. Pemasangan pagar guna menjaga keamanan rumah tersebut dan juga sebagai pembatas antara rumah satu ke rumah yang lainnya atau pembatas antara area rumah dengan area publik.



Gambar 4.17 Pemasangan pagar rumah dinas

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan pekerjaan pelebaran drainase dan pemasangan pagar rumah dinas, maka penulis dapat memberikan kesimpulan yaitu :

1. Adanya luapan air yang memasuki area sisi udara akibat tidak mempunyai saluran drainase untuk menampung aliran air. Maka dari itu, dilakukan pekerjaan pelebaran drainase dari semula memiliki lebar 500cm diperlebar menjadi 1m diharapkan pelebaran saluran drainase ini dapat menampung aliran air sehingga, dapat memperlancar kegiatan penerbangan serta menciptakan keselamatan dan keamanan

penerbangan.

2. Kondisi rumah dinas yang kurang aman karena tidak adanya pagar. Dan resiko terjadinya hewan liar yang memasuki area rumah sehingga sangat mengganggu kenyamanan dan keamanan. Maka dari itu, dengan terpasangnya pagar pada rumah dinas bandar udara, keamanan pada rumah tersebut dapat terjaga dan juga batas antara rumah satu dengan rumah yang lainnya dapat terlihat dengan jelas.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

On The Job Training (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum pendidikan program studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya. *On The Job Training* sangatlah diperlukan, agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktek kerja lapangan di dunia penerbangan, para taruna memiliki kemampuan yang dapat diandalkan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan terkait pekerjaan pelebaran drainase dan pemasangan pagar rumah dinas, maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

1. Dengan selalu menjaga dan memperhatikan saluran drainase lainnya yang terdapat di bandara sehingga saat musim hujan tiba tidak akan adanya lagi luapan air yang menggenangi area sisi udara.
2. Dengan menambah tinggi pagar rumah dinas agar keamanan pada rumah dinas tersebut lebih terjaga dari kemungkinan resiko orang yang berniat jahat.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan Keseluruhan

Dalam *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan yang sebanyak banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori

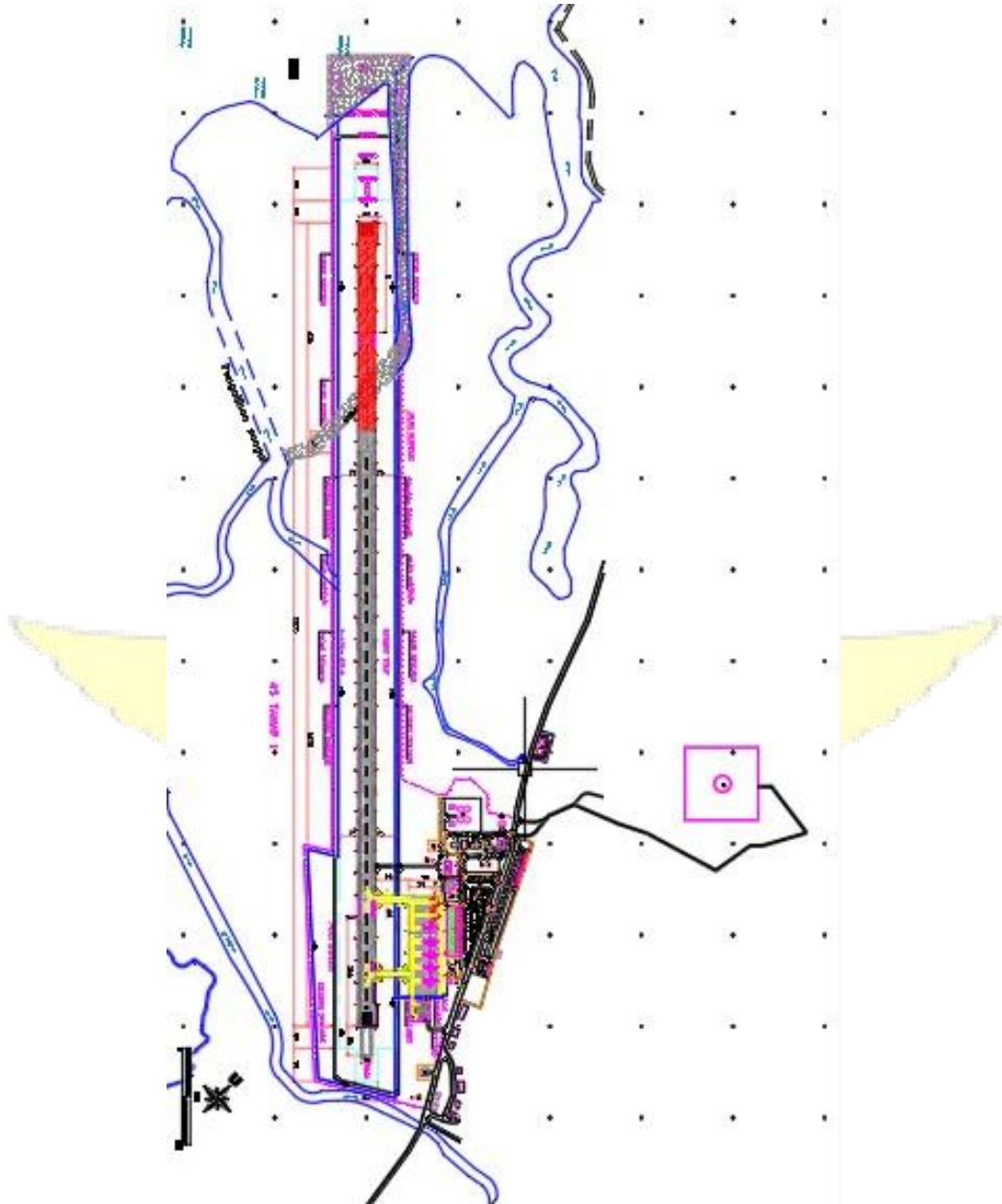
yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.

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

Daftar Pustaka

- Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima
- Buku Pedoman *On The Job Training (OJT)* Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Keputusan Menteri Perhubungan. Nomor KM No 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Kp 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 {*Manual Of Standard CASR - Part 139*} Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.
- PM. 69 Tahun 2013 tentang Tata n Kebandarudaraan Nasional
- PP No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.
- Rencana Teknik Terinci Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.
- Undang Undang Republik Indonesia No 01 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Undang Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

LAMPIRAN



POTONG RUMPUT DENGAN ALAT MOWER



PEMASANGAN PAGAR PADA AREA RUMAH DINAS





PEMBERSIHAN LOSS MATERIAL DI APRON



PEMELIHARAAN PAGAR PEMBATA AREA TERBATAS TERMINAL



OBSERVASI PROYEK PENINGGIAN TANGGUL PEMBATAS



INSPEKSI RUTIN HARIAN



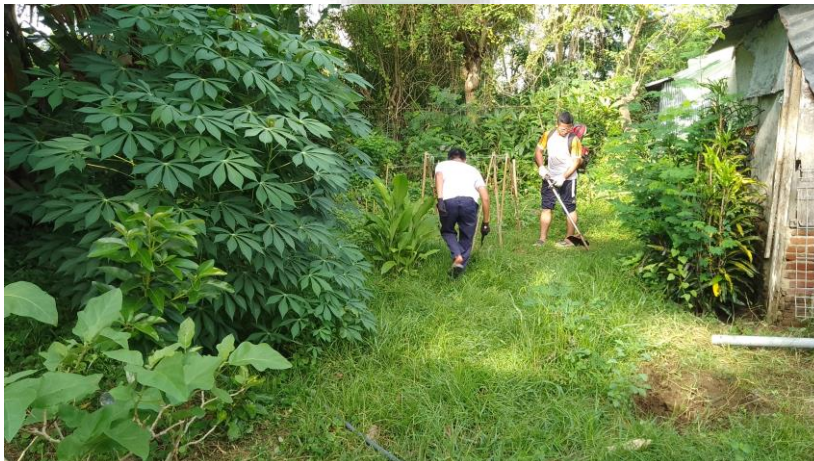
PENATAAN ULANG RUANG KEJAKSAAN



OBSERVASI PROYEK PEMBUATAN *POUNDING WATER*



PEMELIHARAAN RUMPUT DI AREA SEKITAR RUMAH DINAS









FORM KEGIATAN HARIAN OJT













Nama : Ni Made Ayu Dewi Lestari











NIT : 30721015





PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha

Lokasi OJT : Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima





N O	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Selasa, 4 April 2023	Menghadap Supervisor dan Pengenalan Lingkungan Bandara		
2.	Rabu, 5 April 2023	Inspeksi Pagi		
3.	Kamis, 6 April 2023	Pemasangan Pagar Parimeter		









4.	Jumat, 7 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Pemasangan Pagar Parimeter		
5.	Sabtu, 8 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Pemasangan Pagar Parimeter area PK- PPK		
6.	Minggu, 9 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Survey Pengerukan Drainase Sisi Udara		
7.	Senin, 10 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Peninggian Elevasi Tanah di Rumah Dinas		
8.	Selasa, 11 April 2023	Inspeksi Pagi		
9.	Rabu, 12 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Potong Rumput		









10.	Kamis, 13-14 April 2023	Inspeksi Pagi		
12.	Sabtu, 15 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Pemasangan Warning Sign		
13.	Minggu, 16 April 2023	Inspeksi Pagi dan Perbaikan Pagar Pembatas di Terminal		
14.	Senin, 17-20 April 2023	Inspeksi Pagi		
18.	Jumat, 21 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Potong Rumput		

19.	Sabtu, 22-28 April 2023	Inspeksi Pagi		
26.	Sabtu, 29 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Permbersihan Area Rumah Dinas		
27.	Minggu, 30 April 2023	Inspeksi Pagi		

N O	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
28.	Senin, 1-2 Mei 2023	Inspeksi Pagi		

29.	Rabu, 3 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Pemotongan Rumput Sisi Udara		
30.	Kamis, 4 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Pemotongan Rumput Sisi Udara		

31.	Jumat, 5 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Pemotongan Rumput Sisi Udara		
32.	Sabtu, 6 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Perawatan Traktor Potong Rumput		
33.	Minggu, 7-9 Mei 2023	Inspeksi Pagi		
34.	Rabu, 10 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Perawatan Traktor Potong Rumput		

35.	Kamis, 11 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Rapat Pembahasan Realisasi Proyek		
36.	Jumat, 12-18 Mei 2023	Inspeksi Pagi		
37.	Jumat, 19 Mei 2023	Inspeksi Pagi, dan Giat Perpisahan Kepala Bandara		
38.	Sabtu, 20 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Survey material untuk proyek		


39.	Minggu, 21 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Survey material untuk proyek		
40.	Senin, 22 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Pembersihan <i>Loss Material</i>		
41.	Selasa, 23 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Pembersihan Rumput di Area <i>Runway Edge</i>		
42.	Rabu, 24 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Perbaikan Pagar Pembatas Terminal		

43.	Kamis, 25 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Pembuatan Pagar di Area Rumah Dinas		
44.	Jumat, 26 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Pemotongan Rumput di Sisi Udara		
45.	Sabtu, 27 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Pemotongan Rumput di Sisi Udara		







46.	Minggu, 28 Mei 2023	Inspeksi Pagi dan Persiapan Proyek Peninggian Tanggul di Sisi Udara		
47.	Senin, 29-31 Mei 2023	Inspeksi Pagi		

NO	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATA N	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
----	----------------------	------------------------	-------------	---------------------









48	Kamis, 1 Juni 2023	Inspeksi Pagi		
49	Jumat, 2 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pembuatan Tanggul di Sisi Udara		
50	Sabtu, 3 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pelebaran Drainase di Sisi Udara		
51	Minggu, 4- 5 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pembuatan Tanggul di Sisi Udara		
52	Selasa, 6-7 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pelebaran Drainase di Sisi Udara		







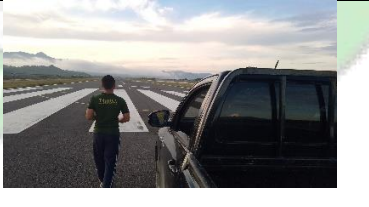

53	Rabu, 8 Juni 2023	Inspeksi Pagi, dan Survey Pembuatan <i>Pounding Water</i>		
54	Kamis, 9 Juni 2023	Inspeksi Pagi, dan Survey Persiapan Pembuatan Box Drainase Sisi Darat		
55	Jumat, 10 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Peninggian Tanggul Di Sisi Udara		


56	Sabtu, 11 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Pembersihan di Area Pergerakan Pesawat		
57	Jumat, 12-13 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Material Untuk Pemasangan Box Drainase Sisi Darat		
58	Sabtu, 14-18 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Pemasangan Box Drainase Sisi Darat		
59	Kamis, 23 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Pemotongan Rumput di Sisi Udara		









60	Jumat, 24 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pembuatan Box Drainase Sisi Darat		
61	Sabtu, 25 Juni 2023	Inspeksi Pagi		
62	Minggu, 26 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pembuatan Box Drainase Sisi Darat		

63	Senin, 27 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Pemasangan Pagar di Area Rumah Dinas		
64	Selasa, 28 Juni 2023	Inspeksi Pagi dan Maintenance Mesin Traktor Pemotong Rumput		
65	Rabu, 29 Juni 2023	Inspeksi Pagi Penataan Ulang Ruang Kejaksaan Terminal		
66	Kamis, 30 Juni 2023	Inspeksi Pagi, Pemotongan Rumput di Sisi Udara, dan Survey Pelebaran Drainase Sisi Udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
67	Sabtu, 1 Juli 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Penyelesaian Peninggian Tanggul Sisi Udara		
68	Minggu, 2- 6 Juli 2023	Inspeksi Pagi		
69	Jumat, 7 Juli 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pembuatan Pounding Water		
70	Sabtu, 8-14 Juli 2023	Inspeksi Pagi		

71	Sabtu, 15 April 2023	Inspeksi Pagi, dan Survey Pemasangan Geotextile Pada Pounding Water		
72	Minggu, 16 April 2023	Inspeksi Pagi dan Survey Pengerukan Cekungan Pada Pounding Water		
73	Senin, 17-30 April 2023	Inspeksi Pagi		
74	Selasa, 31 April 2023	Inspeksi Pagi dan Pemasangan Kaca Film Pada Gedung AAB		

N O	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
75.	Selasa, 1-16 Agustus 2023	Inspeksi Pagi		

				
76.	Kamis, 17 Agustus 2023	Inspeksi Pagi dan Upacara Bendera 17 Agustus		
77.	Jumat, 18 Agustus 2023	Inspeksi Pagi dan Pemotongan Rumput di Area Sisi Udara		
78.	Sabtu, 19-20 Agustus 2023	Inspeksi Pagi		
79.	21 Agustus 2023	Sidang OJT 1		

--	--	--	--	--



