

**PEMASANGAN PAGAR PERIMETER DAN
NORMALISASI DRAINASE DI BANDAR UDARA
SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN
BIMA NUSA TENGGARA BARAT**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 03 April – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

**PANCA ANDI PRADANA PUTRA
NIT. 30721019**

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

**PEMASANGAN PAGAR PERIMETER DAN
NORMALISASI DRAINASE DI BANDAR UDARA
SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN
BIMA NUSA TENGGARA BARAT**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 03 April – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

**PANCA ANDI PRADANA PUTRA
NIT. 30721019**

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

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

**PEMASANGAN PAGAR PERIMETER DAN
NORMALISASI DRAINASE DI BANDAR UDARA
SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN
BIMA NUSA TENGGARA BARAT**

Oleh :

Panca Andi Pradana Putra
NIT 30719019


Program Studi DIII Teknik Bangunan dan
Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui
untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training*
(OJT)

Disetujui Oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing



MEDIATMA FEBRIANDITA
NIP. 19960209 202012 1 002

Dr. WIWID SURYONG, S.Pd. MM.
NIP. 19611130 198603 1 001



Mengetahui,
Pimpinan Lokasi OJT


Fitriajaya Siwu, S.T

NIP. 19701217 199703 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

**PEMASANGAN PAGAR PERIMETER DAN
NORMALISASI DRAINASE DI BANDAR UDARA
SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN
BIMA NUSA TENGGARA BARAT**

Oleh :

Panca Andi Pradana Putra
NIT. 30721019

Telah dinyatakan lulus pada
Ujian Laporan *On The Job Training* (OJT) Program
Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya
pada tanggal : 21 Agustus 2023
Panitia Penguji :

Ketua

Sekretaris

Dr. WIWID SURYONO, S.Pd. MM.
NIP. 19611130 198603 1 001

MEDIATMA PEBRIANDITA
NIP. 19960209 202012 1 002

Ketua Prodi
Teknik Bangunan Dan Landasan

Dr. Ir. SETYO HARIYADI S.P., S.T.M.T. IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas Berkah dan Rahmat-Nya memberikan kemudahan dan kelancaran kepada penulis sehingga penulisan dan penyusunan Laporan ini yang berjudul “PEMASANGAN PAGAR PERIMETER DAN NORMALISASI DRAINASE DI BANDAR UDARA SULTAN MUHAMMAD SALAHUDDIN BIMA” dapat selesai sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Laporan ini diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan akademik program pendidikan Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan pada Politeknik Penerbangan Surabaya di Surabaya, Jawa Timur. Dengan selesainya penyusunan laporan ini telah banyak pihak-pihak yang memberikan bantuan baik berupa moril maupun materil, untuk semua itu saya mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah ikut membantu dalam menyelesaikan laporan ini khususnya kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M. M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Fitrajaya Siwu, S.T selaku Kepala Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
5. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.
6. Bapak Warsipan, S.Sos selaku Kanit Bangland di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.
7. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd, MM selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).

8. Bapak Candra Jaya, S.SiT ,MM. selaku Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
9. Bapak Masrukhin selaku Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Sultan Muhammad Salahuddin Bima Nusa Tenggara Barat.
10. Bapak Mediatma Pebriandita selaku *Supervisor* yang telah mengarahkan, membimbing dan membagi ilmunya kepada kami selama pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*.
11. Bang Raymond Cary Tobing selaku pembimbing dalam pelaksanaan dan penyusunan laporan *On The Job Training (OJT)*.
12. Seluruh pegawai di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat.
13. Rekan-Rekan satu tempat ojt dan rekan-rekan Teknik Bangunan Dan Landasan Angkutan VI yang sudah memberikan semangat sehingga dapat terselesaikan dengan baik.

Dalam laporan *On The Job Training (OJT)* ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk sempurnanya penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini bermanfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan.

Bima, 21 Agustus 2023

Panca Andi Pradana Putra

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	1
DAFTAR TABEL.....	3
DAFTAR GAMBAR.....	4
BAB I PENDAHULUAN.....	5
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	5
1.2 Dasar Hukum Pelaksanaan on the Job Training.	5
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	6
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....	8
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat <i>On the Job Training (OJT)</i>	8
2.2 Data Umum Bandar Udara	10
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	8
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara	9
2.2.3 Fasilitas Sisi Darat	12
2.2.4 Fasilitas Peralatan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan	14
2.2.5 Data Angkutan Udara	18
2.3 Struktur Organisasi.....	19
BAB III TINJAUAN TEORI	20
3.1 Fasilitas Sisi Darat.....	20
3.1.1 Terminal Penumpang	20
3.1.2 Terminal Kargo	22

3.1.3	Bangunan Operasi	22
3.1.4	Fasilitas Penunjang Bandar Udara	23
3.1.5	Jenis – Jenis Pagar.....	23
3.1.6	Drainase.....	24
3.2	Fasilitas Sisi Udara.....	24
3.2.1	Runway... ..	24
3.2.2	Apron... ..	24
3.2.3	Taxiway.....	25
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)		26
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	26
4.2	Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	33
4.3	Permasalahan.....	35
4.4	Penyelesaian Masalah	35
4.4.1	Penyelesaian Pemasangan Pagar Perimeter	35
4.4.2	Penyelesaian Normalisasi Drainase	36
BAB V PENUTUP.....		38
5.1	Kesimpulan	38
5.1.1	Kesimpulan Permasalahan.....	38
5.1.2	Kesimpulan Keseluruhan.....	38
5.2	Saran.....	39
5.2.1	Saran Terhadap Permasalahan.....	39
5.2.2	Saran Terhadap Keseluruhan.....	39
DAFTAR PUSTAKA		40
LAMPIRAN.....		41

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Pesawat Yang Beroperasi 18

Tabel 2.2 Statistik Angkutan Udara19

Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan OJT.....32



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan M.Salahuddin Bima	19
Gambar 3.1 Pagar Wiremesh.....	23
Gambar 3.2 Pagar BRC.....	24
Gambar 3.3 Pagar Harmonika.....	24
Gambar 4. 1 Runway 32.....	26
Gambar 4. 2 Runway 14.....	27
Gambar 4. 3 Taxiway A	27
Gambar 4. 4 Taxiway B.....	27
Gambar 4. 5 Apron.....	28
Gambar 4. 6 Terminal Keberangkatan	28
Gambar 4. 7 Hall Keberangkatan	29
Gambar 4. 8 Ruang Check In	29
Gambar 4. 9 Ruang Tunggu Keberangkatan	30
Gambar 4. 10 Kedatangan dan Bagasi	30
Gambar 4. 11 Terminal Kargo.....	31
Gambar 4. 12 Area Parkir.....	31
Gambar 4. 13 Inspeksi Landas Pacu.....	32
Gambar 4. 14 Kegiatan Cat Tembok Bangunan.....	33
Gambar 4. 15 Mengukur Kedalaman Runwaystrip.....	33
Gambar 4. 16 Pemasangan Pagar Perimeter.....	36
Gambar 4. 17 Normalisasi Drainase.....	37

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

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 di bidang Perhubungan Udara dengan ilmu, keterampilan, dan keahlian dalam menunjang keselamatan penerbangan sesuai dengan jiwa yang terkandung dalam Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Program Studi Teknik Bangunan Landasan ini telah menerapkan beberapa metode khusus untuk menciptakan sumber daya manusia yang berpotensi di bidang bangunan dan landasan bandar udara, seperti yang telah dijelaskan di atas. Sistem pembelajaran pada Program Studi Teknik Bangunan Landasan diberikan melalui beberapa metode, yaitu teori yang bersifat khusus yang diberikan kepada peserta didik dan juga praktik di laboratorium dan praktik kerja.

Dengan adanya *On The Job Training* OJT para peserta didik diharapkan menerapkan teori-teori yang diberikan selama kegiatan pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya, guna mengenal dan menambah wawasan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya sekaligus mendorong Taruna/i untuk dapat bekerja secara kompeten dalam tim.

1.2 Dasar Hukum Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

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

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

Dari latar belakang yang telah dikemukakan diatas, penulis berusaha menjabarkan maksud dari pelaksanaan *OJT* sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *OJT*.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *OJT*.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Adapun tujuan dalam pelaksanaan *OJT* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

2. Terciptanya lulusan transportasi udara ahli dalam bidangnya. .
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi 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)*

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 diatas tanah seluas 429.145 m² yang merupakan pusat dari Pemerintah Kabupaten Bima.

Bandar udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima secara Administratif terletak dalam wilayah Kecamatan Belo Kabupaten Bima dan jarak dari ibu kota Kabupaten Bima lebih kurang 19 Km. Pada awal keberadaannya, Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima dikenal dengan nama Pelabuhan Udara Palibelo Bima, merupakan peninggalan kolonial 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 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 pemerintah 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 pengelolaannya adalah Pemerintah Daerah Kabupaten Bima dan pada tahun ini pula pengelolaannya di serah terimakan 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, runway adalah konstruksi tanah dan batu gravel dengan panjang lebih kurang 500 m, dan lebar 30 meter.


Dipenghujung tahun 1979, resmi 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 di tunjuk Bapak Soekiswo. Dalam kepemimpinan beliau ilmiah perubahan nama Bandar Udara Palibelo Bima menjadi Bandar Udara Sultan Muhamad Salahuddin Bima (ketika itu masih Pelabuhan Udara).

Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima saat ini sudah ada penerbangan PT. GARUDA INDONESIA Tbk. dengan Jenis Pesawat ATR 72/600 serta PT. WINGS ABADI AIR dengan jenis Pesawat ATR 72/500 dengan rute DPS –BMU – DPS, LOP – BMU – LOP dan UJP – BMU – UJP serta PT. WINGS ABADI AIR dengan jenis pesawat ATR 72/500 dengan rute DPS – BMU–DPS.

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 : 32-14
- 5 Koordinat : 08° 32' 26,41" S ; 118° 41' 24,77" 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** : 66.000 m²
 - a. Panjang x Lebar : 2.200 x 30 m
 - b. Konstruksi : Aspalt Fleksibel
 - c. Kemampuan : PCN 39 F/D/Y/T
 - d. Kondisi Saat Ini : Baik
 - e. Pelapisan Terakhir : 2016, Volume : 66.000 m²
- 2 **Taxiway A** : 3.800 m²
 - a. Panjang x Lebar : 20 X 100 m
 - b. Konstruksi : Aspalt Fleksibel

- 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 : 18 X 100 m
- b. Konstruksi : Asfalt Fleksibel
- 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 : 271 x 70 m

b. Jumlah Pesawat : 3 ATR (Nomor Parking Stand 3, 4 dan 5)

c. Konstruksi : Asfalt Fleksibel

d. Kemampuan : PCN 29 F/D/Y/T

e. Kondisi Saat Ini : Baik

f. Pelapisan Terakhir : 2015, Volume : 11.970 m²

4 **Turning Area** : 750 m²

a. Panjang x Lebar : 50 X 10 m

b. Konstruksi : Asfalt Fleksibel

c. Kemampuan : PCN 39 F/D/Y/T (pelapisan 2015)

d. Kondisi Saat Ini : Baik

e. Pelapisan Terakhir : 2016

5 **Overrun / Stop Way** : 3.060 m²

a. Panjang x Lebar : 42 x 30 m² THR : 32

: 60 x 30 m² THR : 14

b. Konstruksi : Asfalt Fleksibel

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 : 1.650 x 60 m² Kanan

: 1.650 x 60 m² Kiri

b. Konstruksi : Tanah rumput

c. Kondisi Saat Ini : Cukup

8 **Strip** : 247.500 m²

a. Panjang x Lebar : 1.650 x 75 m² Kanan

: 1.650 x 75 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 m ²
d. Gedung DVOR	: 48 m ²
e. Gedung PKP-PK	: 2.020 m ²
f. Gedung NDB	: 63 m ²
g. Gedung Workshop	: 200 m ²
h. Gedung Tower	: 104 m ²
i. Gedung Lainnya	: 86 m ²

4 **Bangunan Perumahan**

a. Rumah Type 70	: 1 Unit
b. Rumah Type 50	: 4 Unit
d. Rumah Type 36	: 23 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

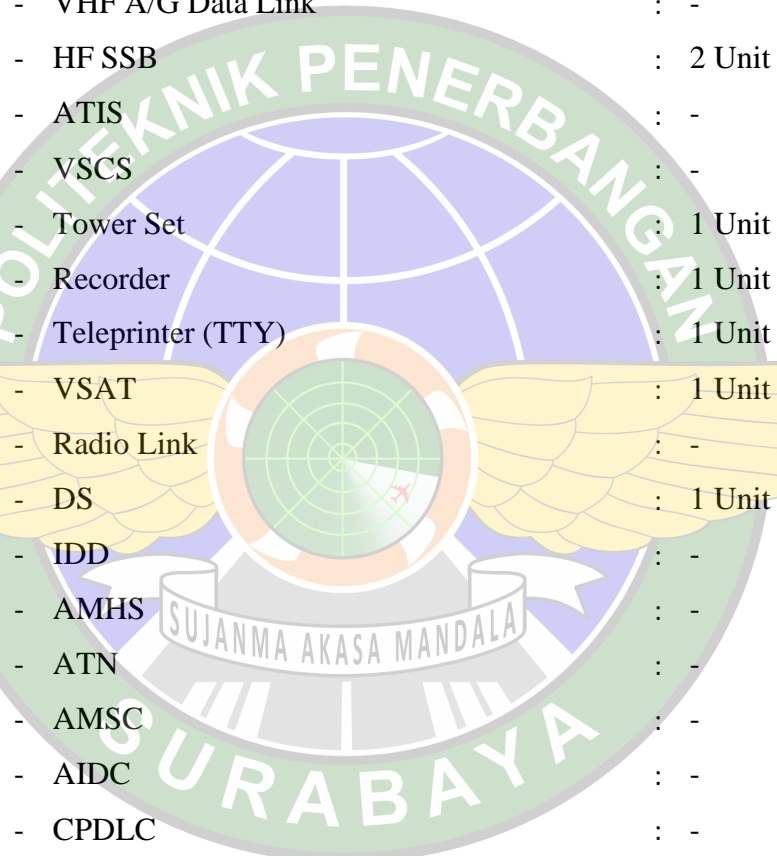
- Jalan Inspeksi	: -
- Jalan Lingkungan	: 6.065,9 m
- Jalan Masuk Bandara	: -

e. Taman Halaman : 150 m²

f. Parkir : 4.571,05 m²

2.2.4 Fasilitas Peralatan Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan

1 Fasilitas Telekomunikasi



The logo of Politeknik Penerbangan Surabaya is a circular emblem. It features a central globe with a grid of latitude and longitude lines. Overlaid on the globe is a lifebuoy with a green center and orange and white segments. The lifebuoy is flanked by two yellow wings. Below the globe is a white banner with the text 'SUJANMA AKASA MANDALA'. The outer ring of the emblem contains the text 'POLITEKNIK PENERBANGAN' at the top and 'SURABAYA' at the bottom.

- 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 Navigasi

- NDB	: 1 Unit
- DVOR	: 1 Unit
- DME	: 1 Unit
- ILS	: -
RVR	: -
- SBAS DAN GBAS	: -

3 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	: -

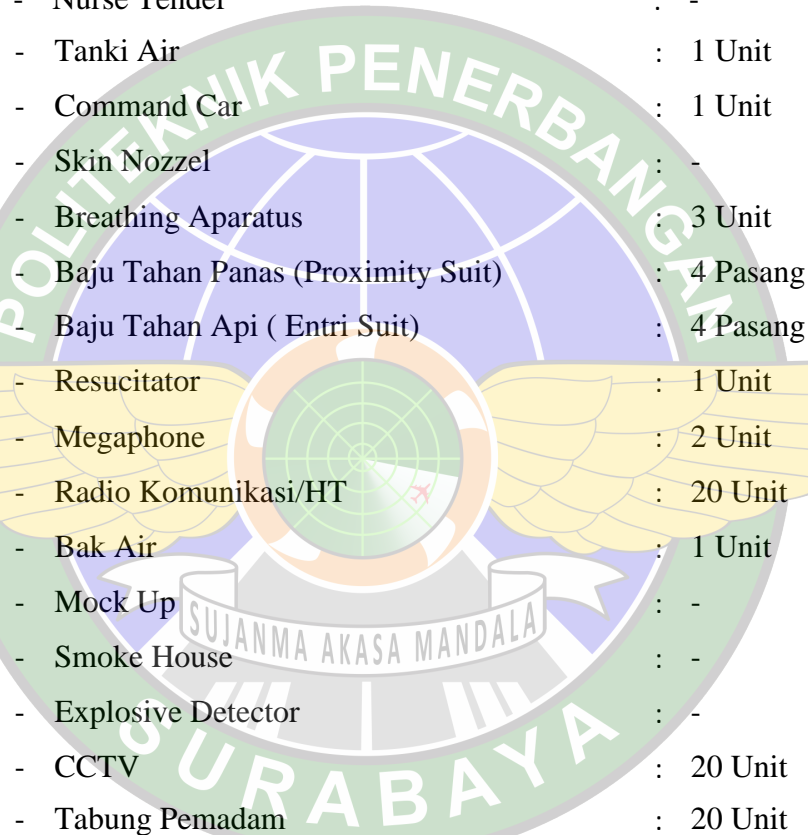
D Runway Light

- RTIL	: 2 Unit
- R/W Edge Light	: 17Unit
- R/W Threshold & Wing Bar Light	: 20 Unit
- R/W End Light	: 12 Unit

-	R/W C/L Light	:	-
-	R/W TDZ Light	:	-
E	Taxiway Light		
-	T/W Edge Light	:	33 Unit
-	T/W C/L Light	:	-
-	Stop Bar Light	:	-
-	Taxi Guidance Sign Light	:	6 Unit
F	Apron Lighting		
-	Apron Edge Light	:	9 Unit
-	Apron Flood Light	:	2 Unit
-	ADGS	:	-
G	Obstruction Light	:	5 Unit
H	Wind Shock	:	2 Unit
I	Landing Direction Indicator (LDI)	:	-
J	Lead in Lighting	:	-
K	Sequence Flashing Light	:	-
L	Circling Guidance Light	:	-

4 Fasilitas Keamanan Penerbangan

-	Hand Held metal detector	:	5 Unit
-	Walkthrough MD	:	3 Unit
-	X-Ray Cabin	:	3 Unit
-	X-Ray Bagage	:	2 Unit
-	X-Ray Cargo	:	1 Unit
-	Kend. Foam Tender Type 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 (Proximity Suit)	: 4 Pasang
- Baju Tahan Api (Entri Suit)	: 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

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

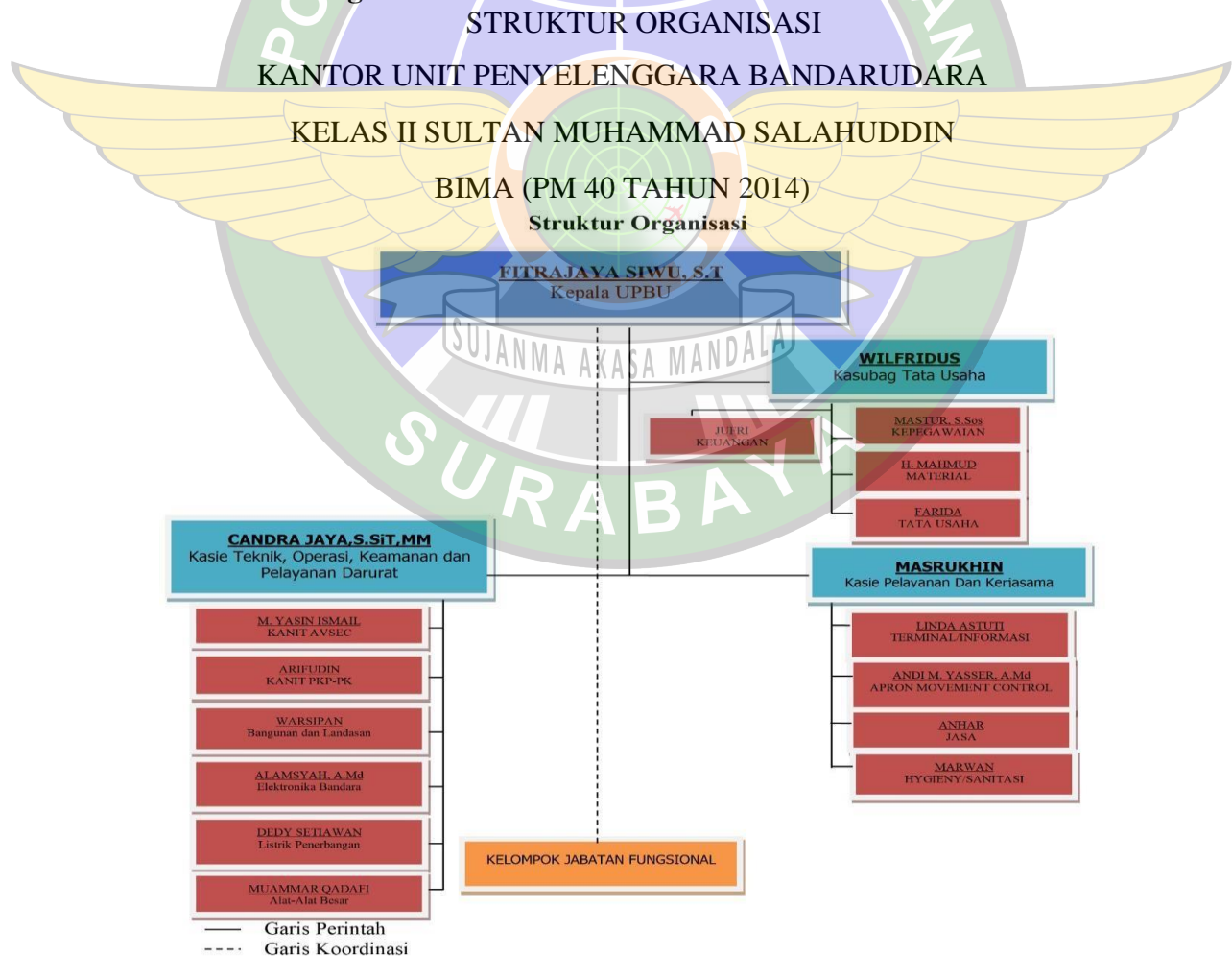
Tabel 2.1 Pesawat Yang Beroperasi

B. Statistik Angkutan Udara

TAHUN	PESAWAT	PENUMPANG	BARANG	POS
2023	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	

Tabel 2.2 Statistik Angkutan Udara

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 1 Struktur Organisasi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima (Staf Adminitrasi Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Fasilitas Sisi Darat

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.

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 dan 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.

3.1.1 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.

- A. 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.

B. 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 claim area.
- 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.

3.1.2 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.

3.1.3 Bangunan Operasi

- a. Gedung operasional antara lain : PKP-PK, menara kontrol, stasiun meteorologi, gedung NDB, gedung VOR dan gedung DME.
- b. 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.
- c. Bangunan Administrasi dan Umum terdiri dari kantor bandar udara, kantor keamanan, rumah dinas bandar udara, bangunan kantin, dan tempat ibadah.

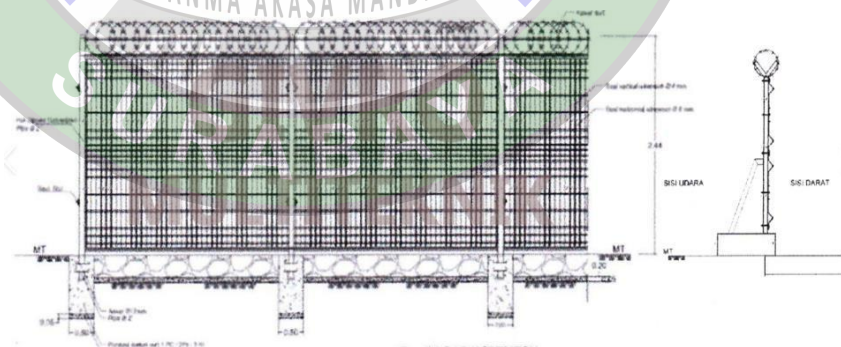
3.1.4 Fasilitas Penunjang Bandar Udara

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, drainase, turap, dan pagar serta taman. Untuk jenis pagar sendiri ada pagar wiremesh, pagar BRC, dan pagar harmonika. Fasilitas ini juga memberikan layanan keterkaitan intermoda sebagai salah satu upaya integrasi bandar udara dengan sistem moda transportasi lainnya.

3.1.5 Jenis Jenis Pagar

A. Pagar Wiremesh

Pagar wiremesh merupakan pagar yang terbuat dari jaring kawat besi, baja, aluminium, atau stainless steel yang dianyam membentuk lembaran. Pagar wiremesh dilapisi dengan system lapisan galvanis hot dip dan didesain sedemikian rupa sehingga sulit untuk dipanjat, diterobos, atau dipotong. Pagar wiremesh biasanya digunakan sebagai bahan penguat dalam konstruksi jalan, jembatan, atau bangunan.



Gambar 3.1 Pagar Wiremesh

B. Pagar BRC

Pagar BRC adalah singkatan dari British Reinforced concrete. Pagar BRC terbuat dari baja ringan atau stainless steel. Fitur struktur pada pagar ini memang unik, serta pada beberapa produksi menghasilkan warna guna memberikan tampilan visual yang menarik. Material pagar ini sangat keras

3.1.6 Drainase

Merupakan fasilitas di sisi darat maupun sisi udara yang berfungsi guna menghindari banjir di area bandara dan fungsi drainase sendiri yaitu pengeringan atau pengaliran air di kawasan lapangan terbang terutama pada landasan pacu (runway) dan taxi way sehingga kegiatan penerbangan baik take off, landing, taxing tidak terhambat. Sesuai PM Nomor Kp 329 tahun 2019 yang menjelaskan drainase sebagai keselamatan utama dalam operasi penerbangan

3.2 Fasilitas sisi udara

3.2.1 Runway

Landas pacu (runway) merupakan landasan yang digunakan pesawat untuk melakukan kegiatan pendaratan (landing) dan tinggal landas (take off).

Jumlah landasan itu tergantung pada volume lalu lintas dan orientasinya tergantung pada arah angin dominan yang bertiup. Runway sendiri merupakan fasilitas sisi udara yang membutuhkan tingkat keamanan dan keselamatan yang tinggi untuk itu fasilitas landas pacu ini mempunyai beberapa bagian yang masing-masingnya mempunyai persyaratan tersendiri.

3.2.2 Apron

Sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya. Apron harus mampu mendukung beban pesawat pada muatan penuh dengan gerakan perlahan atau berhenti. Konstruksi apron sebaiknya menggunakan konstruksi perkerasan kaku (plat beton) dengan pertimbangan pelat beton tahan terhadap tumpahan bahan bakar dan oli.

3.2.3 Taxiway

suatu jalur tertentu di dalam lokasi Bandar udara yang menghubungkan antara landas pacu (runway) dengan landas parkir (apron) di daerah bangunan terminal dan sebaliknya, terdiri dari exit taxiway, paralel taxiway dan high speed taxiway.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

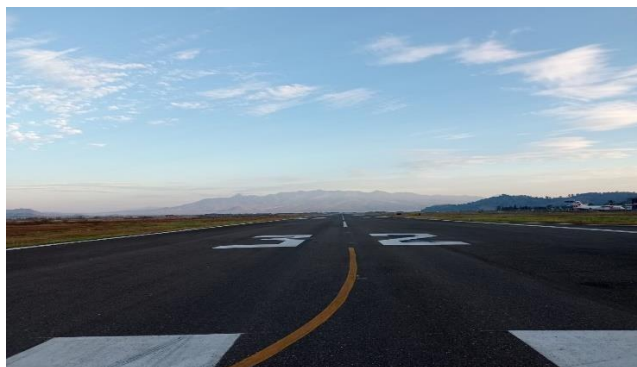
4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan para taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan ke-VI Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya secara intensif dilaksanakan pada tanggal 3 April 2023 s.d 31 Agustus 2023 yang bertempat pada Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan, yakni Fasilitas Sisi Darat (*Airport Maintenance & General Building*) dan Fasilitas Sisi Udara (*Airport Maintenance Infrastructure & Accesbility*). Jam kerja bagi peserta *On the Job Training* (OJT) dimulai pada pukul 07.30 WIB sampai pukul 17.30 WIB. Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* adalah sebagai berikut:

A. Fasilitas Sisi Udara

a) *Runway*

Daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Berikut adalah gambar landasan pacu Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.



Gambar 4. 1 *Runway* 32



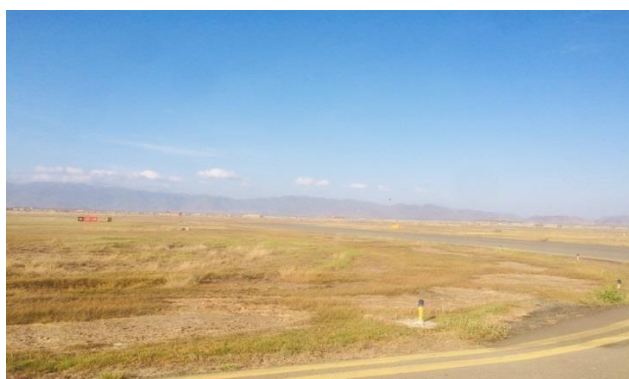
Gambar 4. 2 Runway 14

b) *Taxiway*

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *taxiline*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*. Berikut adalah gambar *Taxiway* Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.



Gambar 4. 3 Taxiway A



Gambar 4. 4 Taxiway B

c) *Apron*

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya. Berikut adalah *Apron* Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima



Gambar 4. 5 Apron

B. Fasilitas Sisi Darat

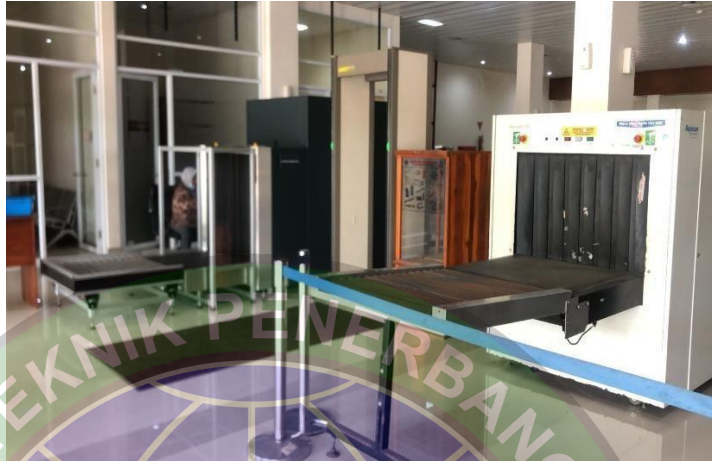
a) Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Berikut adalah gambar dari Bangunan gedung terminal penumpang.



Gambar 4. 6 Terminal Keberangkatan

1. Hall Keberangkatan



Gambar 4. 7 Hall Keberangkatan

Hall keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point (SCP)* dan juga ruang tunggu. Area ini digunakan untuk penumpang melakukan kegiatan seperti makan di *tenant* hingga bersantai menunggu pesawat.

2. Ruang *Check In*



Gambar 4. 8 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 bandara ini yakni Wings Air.

3. Ruang Tunggu Keberangkatan

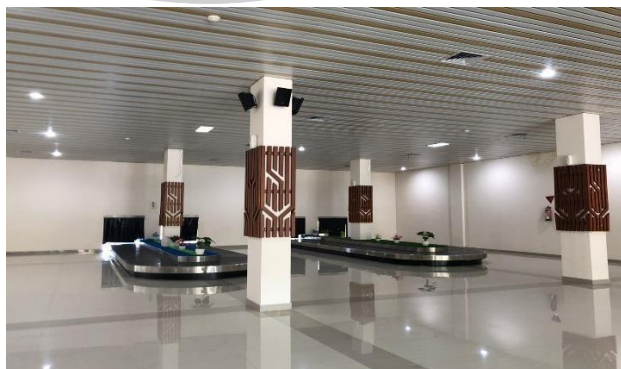


Gambar 4. 9 Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang ada di sebuah terminal bandar udara yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat.

Ruang tunggu keberangkatan 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. Dan untuk itu, biasanya ruang tunggu keberangkatan hanya berisikan orang-orang yang merupakan penumpang pesawat dan juga para *crew*

4. Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi



Gambar 4. 10 Kedatangan dan Bagasi

Merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat dan juga

merupakan jalur yang di lewati oleh penumpang untuk keluar dari area terminal Bandar Udara.

b) Terminal Cargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Berikut adalah gambar dari Bangunan gedung terminal kargo.



Gambar 4. 11 Terminal Kargo

c) Parkir Area

Merupakan fasilitas untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang, digunakan untuk para penumpang memarkirkan kendaraannya baik berupa kendaraan roda dua, mobil, maupun alat transportasi darat lainnya.



Gambar 4. 12 Area Parkir

d) Drainase

PM Nomor Kp 329 tahun 2019 yang menjelaskan drainase sebagai keselamatan utama dalam operasi Penerbangan. Drainase sendiri memiliki fungsi drainase sendiri yaitu pengeringan atau pengaliran air di kawasan lapangan terbang terutama fasilitas sisi udara.

Selain itu, pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VI di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima yang berlangsung selama 5 bulan memiliki lingkup kegiatan sebagai berikut :

A. Inspeksi Rutin

Inspeksi rutin adalah kegiatan rutin yang dilakukan setiap pagi oleh personel yang memiliki kompetensi di bidang landasan atau teknisi ahli di bidang lain yang ditunjuk oleh kepala bandar udara.

Inspeksi non-rutin terjadi bila terjadi bencana berupa gempa bumi atau kejadian – kejadian khusus yang dapat mempengaruhi perkerasan, maka perlu dilakukan pemeriksaan tambahan secara menyeluruh.



Gambar 4. 13 Inspeksi Landas Pacu

B. Pemeliharaan Bangunan

Pemeliharaan bangunan dengan cara di cat agar memberi daya rekat tembok lebih kuat, menutup pori dan membuat permukaan tembok halus dan rata.



Gambar 4. 14 Kegiatan Cat Tembok Bangunan

C. Pengukuran Ketinggian antara *runway* dan *airstrip*

Pengukuran ini dilakukan karena beberapa titik memiliki kedalaman yang berbeda dan harus segera dilakukan perbaikan.



Gambar 4. 15 Mengukur Kedalaman *Runwaystrip*

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan Landasan Angkatan III Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima, Nusa Tenggara Barat selama 5 bulan secara ringkas diuraikan dalam tabel di bawah ini :

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	03 April 2023	Taruna On the Job Training (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Sultam Muhammad Salahuddin - Bima	-
2.	04 April 2023 – 31 Agustus 2023	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3.	15. Agustus 2023	Asistensi Laporan OJT yang pertama ke dosen pembimbing dan supervisor.	-
4.		Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan siding laporan.	-

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training (OJT)* di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima selama 5 (lima) bulan, peserta *OJT* mendapatkan permasalahan sebagai berikut:

1. Tidak adanya pagar parimeter pembatas sisi udara dan sisi darat dikarenakan area tersebut dulunya area BMKG bandar udara Muhammad Salahuddin Bima.
2. Belum pernah dilakukanya normalisasi drainase dan turunya air dari gunung yang menyebabkan banjir Ketika hujan di area apron bandar udara Muhammad Salahuddin Bima.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.1.1 Penyelesaian Pemasangan Pagar Parimeter

Pada tahun 2021 telah diresmikan terminal baru yang berlokasi tepat disebelah terminal lama. Maka dari itu diperlukan kelengkapan fasilitas demi menunjang keamanan dan kenyamanan penumpang pengguna jasa transportasi udara.

Dalam Upaya mewujudkan penyediaan fasilitas bandara agar kenyamanan, keamanan dan keselamatan Penerbangan dapat tercapai dengan baik. Tetapi kantor BMKG mada saat itu belum pindah ke kantor BMKG yang baru. Pada tahun 2023 pembangunan kantor BMKG yang baru telah dibangun dan siap beroperasi.

Ketika kantor BMKG yang lama tidak digunakan, dan tidak ada pembatas sisi darat dan sisi udara di area tersebut. Demi meningkatkan keamanan operasi penerbangan maka dilakukan pemasangan pagar parimeter untuk pembatas antara sisi darat dan sisi udara. Pagar parimeter tersebut dipasang sesuai standart aturan Kp 601 dengan tinggi pagar 2 meter dan diberi kawat berduri.



Gambar 4. 16 Pemasangan pagar



Gambar 4. 17 Pemasangan kawat berduri

4.1.2 Penyelesaian Normalisasi Drainase

Sebelum dilakukan normalisasi drainase tersebut ada beberapa tahapan yang dilakukan agar proses pelaksanaan berjalan dengan lancar beberapa tahapan seperti survey lapangan, area drainase, dikarenakan depan bandara merupakan jalan akses provinsi, dan pihak bandara harus meminta izin kepada pihak kepolisian karena kegiatan normalisasi tersebut sedikit mengganggu akses jalan.

Normalisasi dilakukann ini guna mencegah terjadinya banjir di area kawasan bandara.dikarenakan banyaknya material seperti lumpur,tanah ini maka harus dilakukan normalisasi drainase setidaknya perenambulan sekali. Normalisasi drainase ini akan membuat saluran mejadi lancar walaupun hujan deras dan turunya air yang dari atas gunung.



Gambar 4. 18 Normalisasi Drainase

BAB V KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan dari hasil pembahasan maka ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pemasangan pagar parimeter ini bertujuan sebagai pembatas sisi darat dan sisi udara, serta sebagai penunjang keselamatan dan keamanan operasi Penerbangan yang dikerjakan sesuai dengan standar peraturan Kp 601 TAHUN 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas bandar udara.
2. Normalisasi drainase ini dilakukan guna melancarkan saluran drainase karena banyak material yang menghambat saluran drainase sehingga Ketika hujan deras dan banyaknya air yang turun dari gunung tidak mengakibatkan banjir disekitar bandar udara. Normalisasi drainase dilaksanakan sesuai peraturan Kp 329 tahun 2019 yang menjelaskan terkait drainase sebagai keselamatan utama dalam operasi Penerbangan.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

Melakukan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima memiliki peranan penting membantu manajemen dalam merawat dan mengembangkan bandara lebih maju demi terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan. Berkat bimbingan *supervisor*, senior unit bangunan dan landasan dan pembimbing kita dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan dapat menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dengan baik dan lancar.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

1. Dengan memasang pagar parimeter dan kawat berduri harus dilaksanakan dengan secepatnya agar tidak mengganggu layanan operasi Penerbangan.
2. Upaya meningkatkan dan mencapai keselamatan operasional Bandar Udara Sultan M. Salahuddin Bima maka untuk mempertahankan keberfungsian kinerja sistem drainase, maka perlu adanya rencana program penanganan berkelanjutan yaitu program inspeksi dan pemeliharaan secara rutin. Kegiatan inspeksi dan pemeliharaan merupakan prosedur yang sistematis untuk mengetahui kapan, bagaimana serta jenis pemeliharaan yang tepat untuk mengatasinya.
3. Penyelesaian dalam sebuah masalah harus sesuai dengan standar peraturan yang ada.

5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan

Sehubungan dengan disampaikannya beberapa saran dan masukan yang telah dipaparkan diatas, agar semuanya dapat menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka diharapkan setiap solusi yang telah ditawarkan agar dapat dipertimbangkan dan diaplikasikan guna memberikan pelayanan guna keselamatan penerbangan yang prima.

DAFTAR PUSTAKA

Aerodrome Manual Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima.

Standar Airport Drainage Advisory Circular AC No.150/5320-5B,
Departement of Transportation FAA.

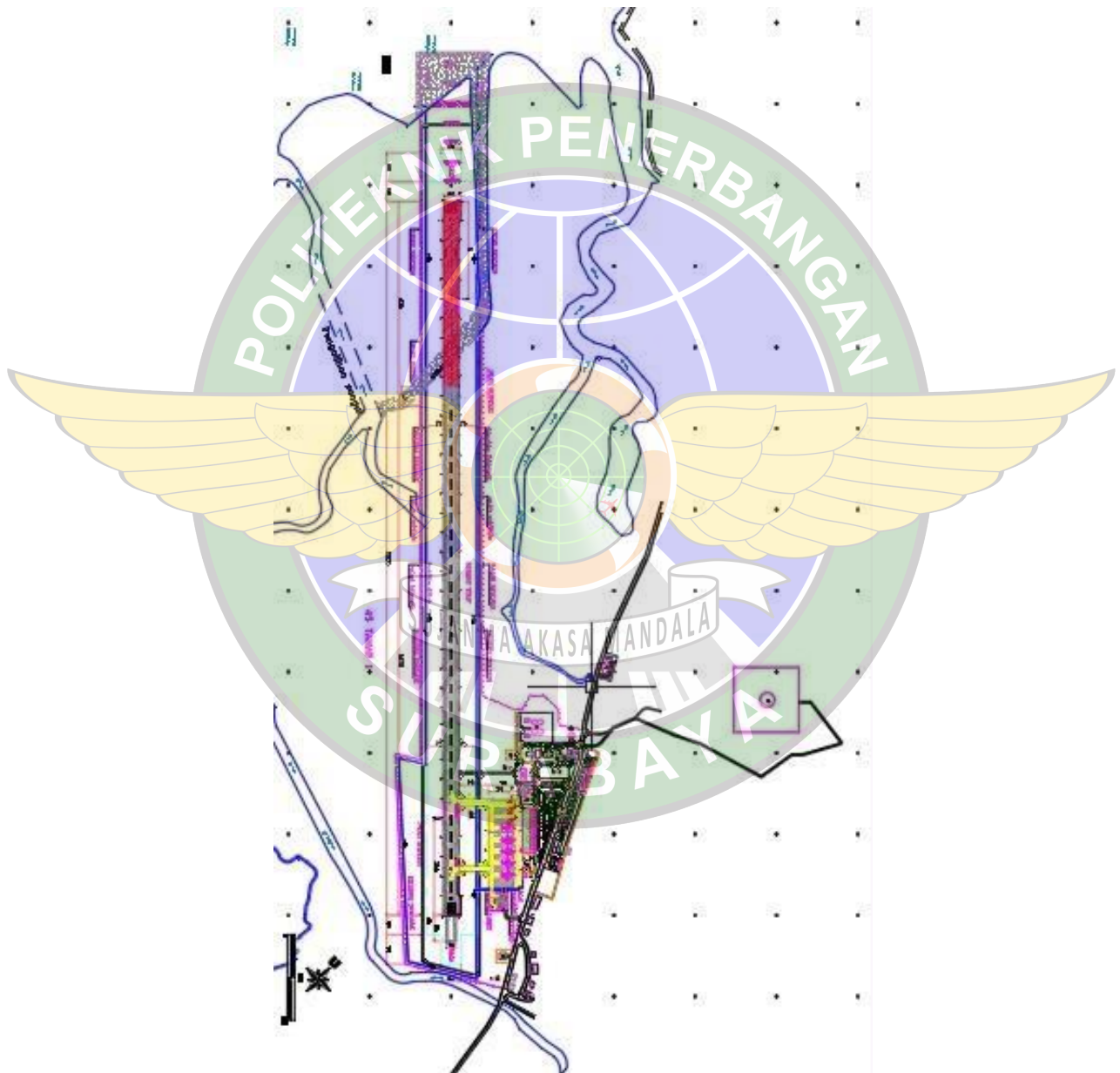
Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara

Direktur Jendral Perhubungan. 2019. *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).* Jakarta

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan yang Diangkut dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 Mengenai Rambu– Rambu Di Terminal Bandar Udara .

LAMPIRAN



POTONG RUMPUT



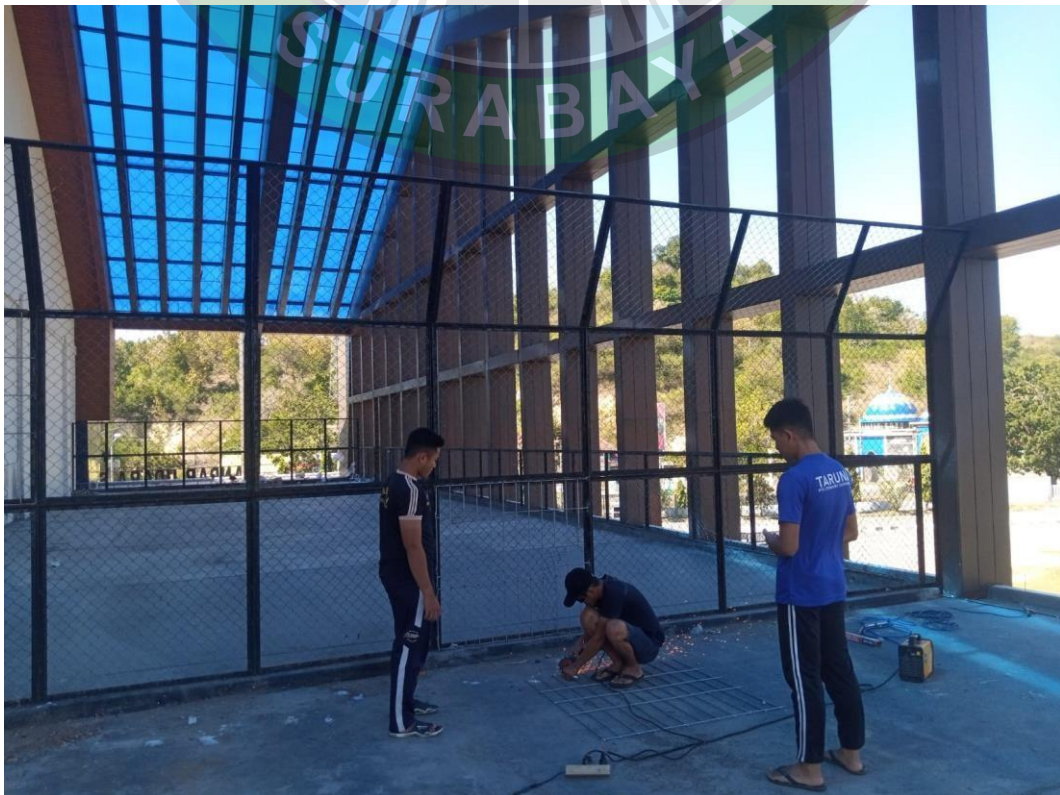
Rapat Koordinasi Dengan Konsultan masalah Tanggul



PEMBUATAN BOX LEMARI



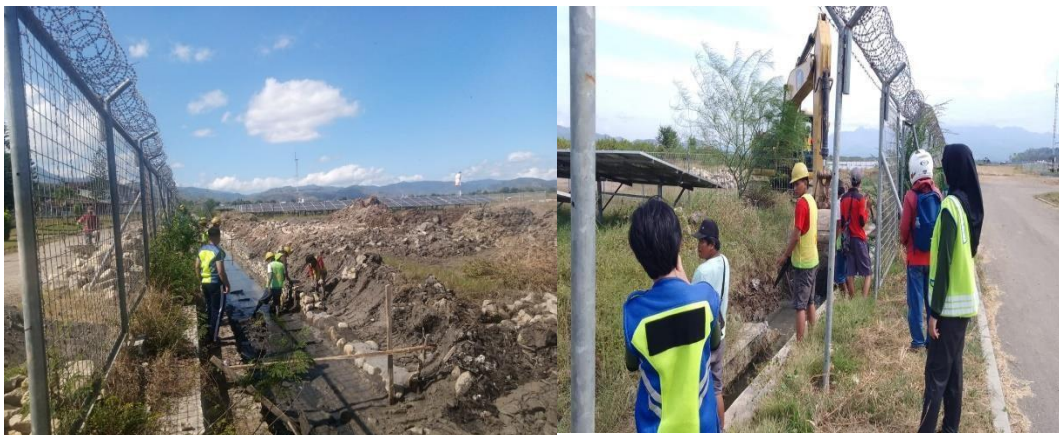
PEMELIHARAAN PAGAR DI PINTU ANJUNGAN



PEMBUATAN PONDASI TANGGUL



PENGECEKAN PELEBARAN DRAINASE SISI UDARA



INSPEKSI RUTIN HARIAN



PERBAIKAN RUANG KEJAKSAAN



PEMASANGAN KACA FILM DI RUANGAN WORKSHOP



PEMASANGAN BOX COVER DI DRAINASE



PEMASANGAN GEOTEK



KURVEY AREA KANTOR BANGLAN



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : PANCA ANDI PRADANA PUTRA













NIT : 30721019

PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 A

Lokasi OJT : Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin Bima


NO	HARI/ TANGGAL	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 Perimeter 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 Pembersihan Area Rumah Dinas		







27.	Minggu, 30 April 2023	Inspeksi Pagi		
-----	--------------------------	---------------	--	---

Supervisor







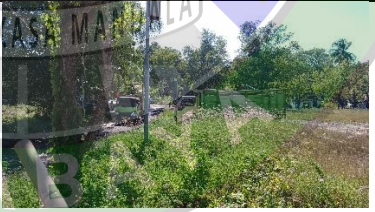












Mediatma









NO	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		

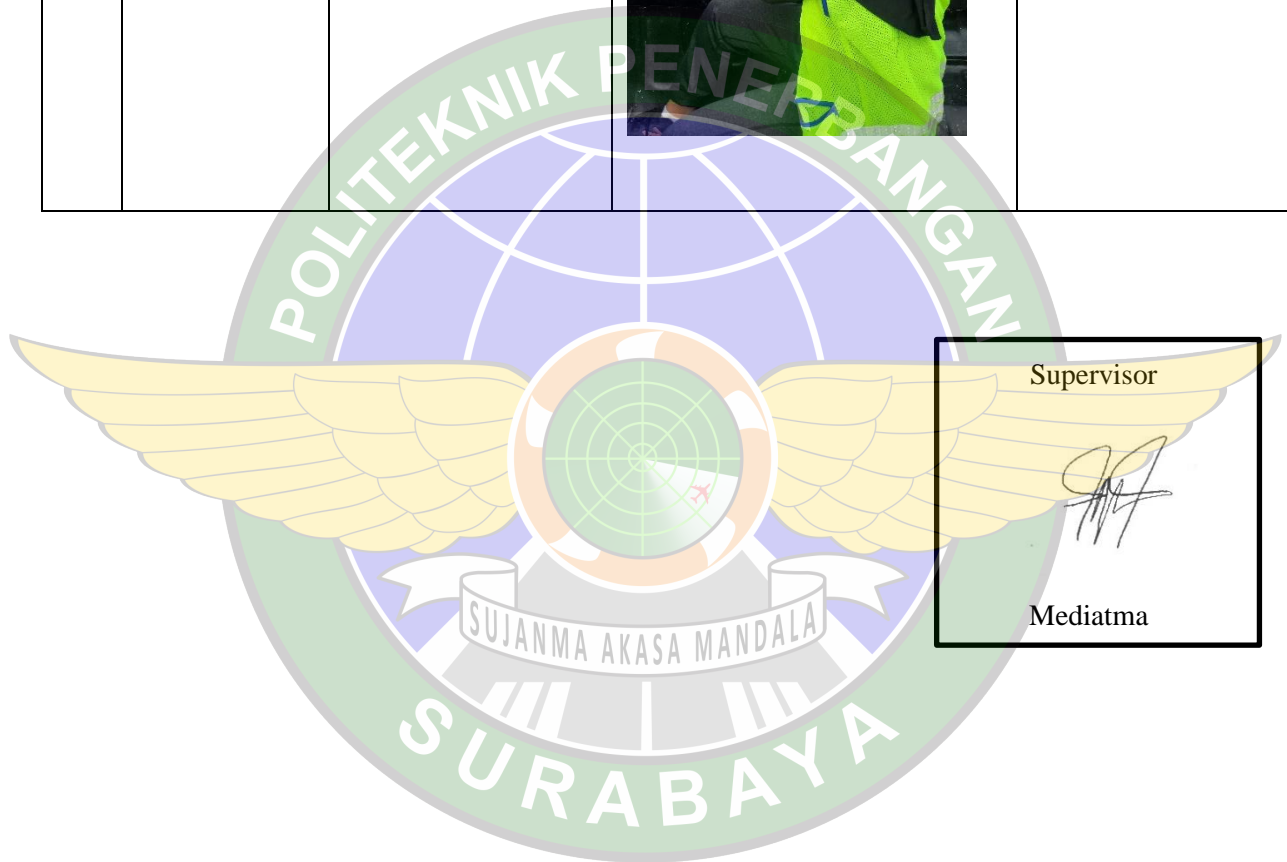
31.	Jumat, 5 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Pemotongan Rumput Sisi Udara		
32.	Sabtu, 6 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Perawatan Traktor Potong Rumput		
33.	Minggu, 7-9 Mei 2023	Inspeksi Pagi		
34.	Rabu, 10 Mei 2023	Inspeksi Pagi, Perawatan Traktor Potong Rumput		

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		
-----	--------------------------	---------------	--	---

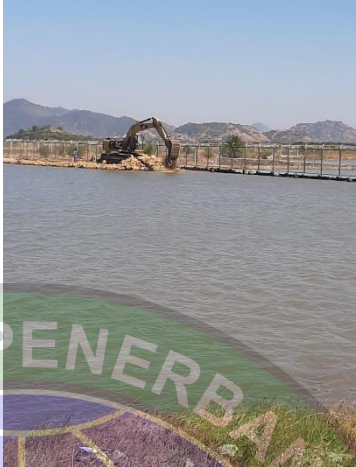










Supervisor

















Mediatma

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	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 Pemoangan 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 Kejaksaaan Terminal		
66.	Kamis, 30 Juni 2023	Inspeksi Pagi, Pemotongan Rumput di Sisi Udara, dan Survey Pelebaran Drainase Sisi Udara		

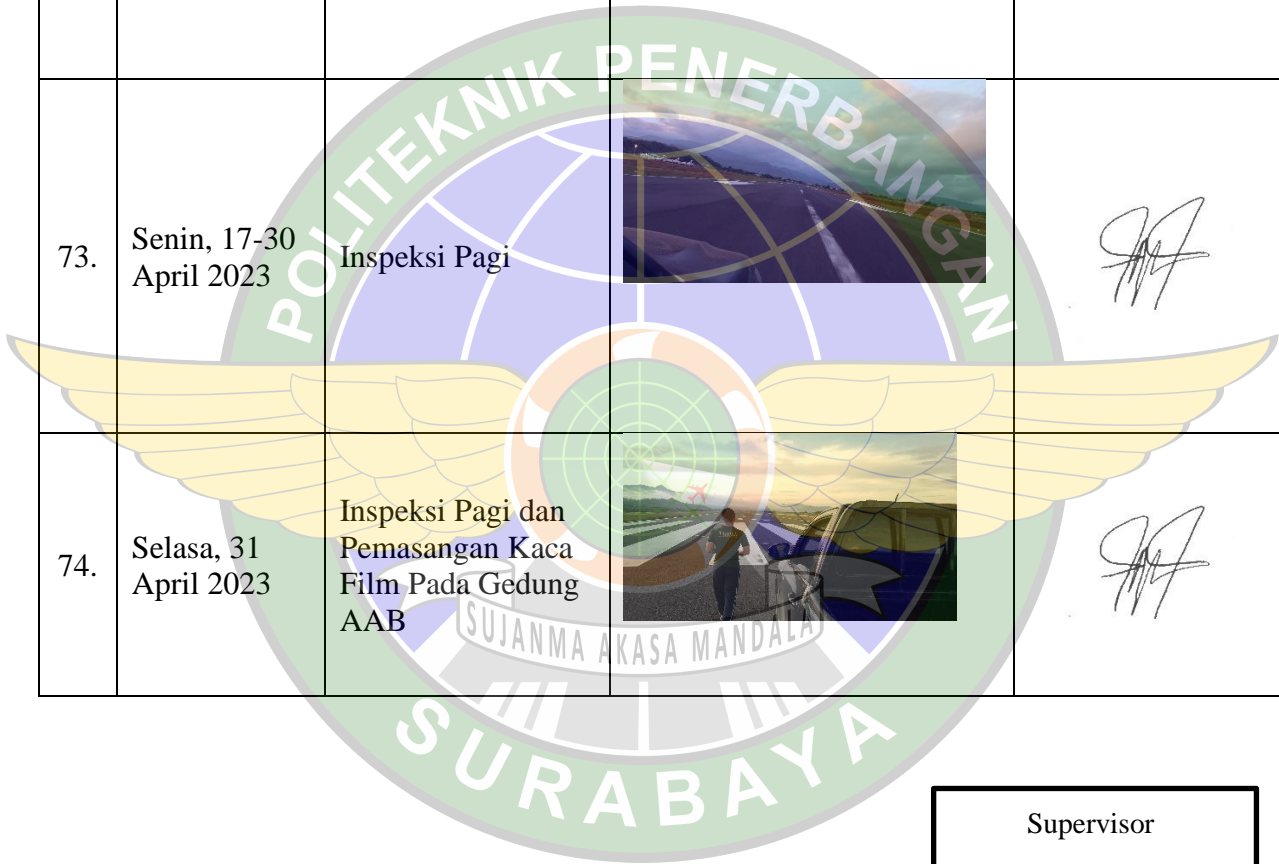
Supervisor




Mediatma

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		



Supervisor




Mediatma

NO	HARI/ TANGGAL	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		
-----	-----------------	--------------	--	---



Supervisor



Mediatma

