

**PEMELIHARAAN *RUNWAY STRIP* DAN PENGECATAN
ULANG MARKA *DROP ZONE* TERMINAL PENUMPANG DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
LABUAN BAJO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 April – 19 September 2024



Disusun Oleh :

ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM

NIT 30722003

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

2024

**PEMELIHARAAN *RUNWAY STRIP* DAN PENGECATAN
ULANG MARKA *DROP ZONE* TERMINAL PENUMPANG DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO
LABUAN BAJO
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 1 April – 19 September 2024



Disusun Oleh :

ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM

NIT 30722003

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

PEMELIHARAAN RUNWAY STRIP DAN PENGECATAN ULANG MARKA DROP ZONE TERMINAL PENUMPANG DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO

Oleh :

Andika Ravif Firman Hakim

NIT 30722003

Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik
Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor OJT



Agus Setiawan

NIP. 19870819 200912 1 002

Dosen Pembimbing OJT



Dr. Wiwid Suryono, S. Pd., M. M

NIP.19611130 198603 1 001

Mengetahui,

Pimpinan Instansi Lokasi OJT



Coppy Triono, S.Sos., S.Si.T.

NIP. 19790331 20003 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 7 bulan September tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji :

Ketua



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

Sekretaris



Agus Setiawan
NIP. 19870819 200912 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi



Linda Winiarsri, S.Psi, M.Sc
NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah Swt. yang telah melimpahkan berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training (OJT)* dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* Teknik Bangunan Landasan angkatan VII di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

Selain itu, Laporan *On The Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester IV bagi Taruna Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. Bahan-bahan dalam laporan OJT ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor dan seluruh pegawai Bandar Udara. Di dalam praktik kerja lapangan ini, penulis juga dilatih untuk dapat menimba pengalaman secara nyata di dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, sehingga nantinya dapat memperoleh bayangan dunia kerja sesungguhnya.

Dalam proses penyusunan laporan ini, penulis mendapatkan banyak dukungan, bantuan, dan masukan dari berbagai pihak, maka dari itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan nikmat dan anugerah pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiarsri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Ceppy Triono, S.Sos., S.Si.T. selaku Kepala Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur.

6. Bapak Agus Setiawan selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo dan Supervisor *On The Job Training*.
7. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd., M.M. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training*.
8. Seluruh staff dan karyawan di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur.
9. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur.
10. Rekan-rekan satu tempat OJT dan rekan-rekan Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII yang sudah memberikan semangat dukungan dan doa.
11. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training*.

Dalam laporan *On The Job Training* (OJT) ini penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan penulisan ini. Serta berharap laporan *On The Job Training* ini mampu bermanfaat bagi kita semua yang telah membacanya.

Labuan Bajo, 7 September 2024



Andika Ravif Firman Hakim

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
2.2 Data Umum Bandar Udara	5
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	5
2.2.2 Data Angkutan Udara.....	8
2.3 Struktur Organisasi Bandara Komodo Labuan Bajo	9
BAB III TINJAUAN TEORI	10
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	10
3.2 Fasilitas Bandar Udara	10
3.2.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>).....	10
3.2.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	11
3.3 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.....	12
3.3.1 Pemeliharaan <i>Runway strip</i>	12
3.3.2 Pengertian <i>Runway Strip</i>	13
3.4 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.....	14
3.4.1 Pengertian Marka Jalan.....	15
3.4.2 Marka <i>Drop Zone</i>	15
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	17
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	17
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	17

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	22
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	24
4.3 Permasalahan.....	25
4.4 Penyelesaian Masalah.....	27
4.4.1 Pemeliharaan <i>Runway Strip</i>	27
4.4.2 Pengecatan kembali marka <i>Drop Zone</i>	31
BAB V PENUTUP.....	39
5.1 Kesimpulan.....	39
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	39
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan.....	40
5.2 Saran	40
5.2.1 Saran Permasalahan	40
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> Secara Keseluruhan	41
DAFTAR PUSTAKA.....	42
LAMPIRAN.....	43

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Terminal Bandara Komodo Labuan Bajo.....	4
Gambar 2.2 Statistik Angkutan Udara	8
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Komodo	9
Gambar 4.1 Gedung Terminal Penumpang	18
Gambar 4.2 Parking Area.....	18
Gambar 4.3 Gedung Power House.....	19
Gambar 4.4 Bangunan PKP-PK	19
Gambar 4.5 Gedung AAB	20
Gambar 4.6 Bangunan Kargo.....	20
Gambar 4.7 Depot Pengisian Pesawat Udara.....	21
Gambar 4.8 ATC Tower	21
Gambar 4.9 Bangunan Meteorologi.....	22
Gambar 4.10 Gedung Administrasi bandara komodo	22
Gambar 4.11 Landasan Pacu (Runway)	23
Gambar 4.12 Taxiway Bandara Komodo	24
Gambar 4.13 Apron Bandara Komodo.....	24
Gambar 4.14 Keadaan sebelum pemeliharaan	26
Gambar 4.15 Kondisi saat ini marka drop zone	27
Gambar 4.16 Pemotongan Menggunakan Mower Tractor	29
Gambar 4.17 Pemotongan Menggunakan Grass Cutter Machine.....	30
Gambar 4.18 Penyemprotan dengan racun rumput.....	30
Gambar 4.19 Hasil pemotongan rumput	31
Gambar 4.20 Pekerjaan pemeliharaan runway strip	31
Gambar 4.21 Palu.....	32
Gambar 4.22 Paku	33
Gambar 4.23 Tali tampar.....	33
Gambar 4.24 Roller cat	33
Gambar 4.25 Kuas cat	34
Gambar 4.26 Cat	34
Gambar 4.27 Thinner	35
Gambar 4.28 Meteran.....	35
Gambar 4.29 Sapu	35
Gambar 4.30 Kapur tulis	36
Gambar 4.31 Mal huruf drop zone	36
Gambar 4.32 Membuat sketsa huruf dengan mal.....	37
Gambar 4.33 Pengecatan tepian marka dengan kuas	37
Gambar 4.34 Pengecatan blok atau isi dengan rol	38
Gambar 4.35 Hasil pengecatan marka drop zone.....	38

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Bandara	5
Tabel 2.2 Fasilitas Pokok Bandar Udara	7
Tabel 3.1 Ketentuan Panjang Rumput Menurut KP 39 Tahun 2015	13
Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training	25
Tabel 4.2 Standar Ketinggian Rumput	28

BAB I

PENDAHULUAN

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

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

On The Job Training (OJT) di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya yang dilaksanakan pada semester IV dan V, termasuk bagi taruna/i program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Dengan adanya *On The Job Training* (OJT) diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan materi dan teori selama perkuliahan dapat diterapkan di lapangan yang bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli di dunia penerbangan untuk saat ini dan masa depan.

Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) di Politeknik Penerbangan Surabaya diadakan dengan harapan nantinya menghasilkan lulusan yang profesional mampu merawat, mengatur, mengoperasikan dan mengawasi pekerjaan perbaikan bangunan dan landasan di Bandar Udara dalam menunjang keselamatan penerbangan serta dapat menjadi kader pimpinan untuk memimpin Unit Pelayanan Teknik Bangunan dan Landasan Bandar Udara.

Dengan adanya kegiatan *On The Job Training* (OJT) diharapkan Taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga para Taruna/i akan lebih terampil dan siap terjun di dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa, serta mengambil solusi dan keputusan yang tepat dalam mengatasi berbagai masalah yang timbul saat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).

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

Adapun maksud dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini adalah sebagai berikut:

1. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
2. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di *tempat On The Job Training* (OJT)
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.
5. Memperoleh pengetahuan, pengalaman, keterampilan dan gambaran seorang teknisi teknik bangunan dan landasan

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 dan berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan lisan dan tulisan (laporan OJT)
5. Meningkatkan kedisiplinan dan tanggung jawab dalam dunia kerja

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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



Gambar 2.1 Terminal Bandara Komodo Labuan Bajo

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

Bandar Udara Komodo Adalah Bandar udara yang terletak di Labuan Bajo, Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Sebelumnya, bandar udara ini bernama Bandara Mutiara II. Pada tahun 1986, Bandara ini merupakan Bandar Udara perintis Pemerintah Daerah Ruteng, yang memiliki panjang runway 650 m dan lebar 18 m dan pesawat yang dapat masuk adalah pesawat Trinoter. Pada tahun 1993, di serahkan kepada Kementerian Perhubungan yang dikelola Direktorat Perhubungan Udara dan berganti nama menjadi Bandar Udara Komodo sebagai wujud perlambangan ikon wisata yang ada pada daerah tersebut, yaitu pulau Komodo.

Bandar Udara Komodo merupakan pintu masuk para wisatawan ke pulau flores dan sekitarnya. Maka dari itu terminal penumpang dan fasilitas penunjang lainnya harus di bangun sehingga dapat membuat nyaman para penumpang atau wisatawan yang datang. Pada 27 Desember 2015, Presiden Joko Widodo meresmikan terminal modern baru di bandara tersebut. Terminal yang lebih besar akan mampu menyediakan layanan penumpang hingga 1,5 juta per tahun

dibandingkan dengan kapasitas terminal lama sekitar 150.000 penumpang per tahun.

Pada tahun 2022 bandara Komodo melakukan perpanjangan landas pacunya diperpanjang dari sebelumnya berukuran 2.450 m x 45 m menjadi Panjang total 2.650 m x 45 m. Perpanjangan itu membuat bandara yang berdiri di atas lahan seluas 114,1 hektare mampu didarati pesawat berbadan sempit (narrow body) sekelas Boeing 737-800 dan Airbus A320. Bagian apron parkir pesawat turut diperluas menjadi ukuran 310 meter x 100 meter dan dapat menampung tujuh pesawat yaitu empat pesawat badan sempit dan tiga pesawat baling-baling. Begitu pula bangunan terminal penumpang diperluas mencapai 13.366 m² dengan kapasitas 1.100.000 penumpang/tahun dan menjadi 4 juta penumpang di 2024. Dengan adanya infrastruktur baru diharapkan dapat mendorong peningkatan yang nyata dalam jumlah wisatawan yang datang ke Pulau Flores dan sekitarnya.

2.2 Data Umum Bandar Udara

2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Bandar Udara Komodo merupakan unit penyelenggara bandar udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Flores tepatnya di Kota Labuan Bajo, Provinsi Nusa tenggara Timur. Data sarana dan prasarana Bandar Udara sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Umum Bandara

Data Umum Bandara Komodo	
Nama Bandara	Bandara Internasional Komodo
Kelas	Kelas 2
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan Aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandara	Otoritas Wilayah IV Bali
Alamat	Jl. Yohanes sehadun Kec.Komodo – Labuan Bajo Kab. Manggarai Barat
Provinsi	Nusa Tenggara Timur
Telepon	(0385)-41132
Fax	(0385)-41141
Telex	WMAG YDYYX
Email	Komodo.apo@gmail.com
Kode ICAO	WATO

Kode IATA	LBJ
Koordinat ARP	S 08° 29' 10,62 "
	E 119° 53' 14,72 "
UTC	+ 8
Jarak	+2 Km dari kota
Elevasi	Elevasi 70 meter (229,67 feet)
Referensi Temperatur	18 FT 32° C
Elevasi Dari Setiap Threshold	RWY 17 (238 ft)
	RWY 35 (190 ft)
Variasi Magnetis	1° 12' EAST
Longitude	122.849204 (122° 50' 57,13" BT)
Latitude	0.637014 (0° 38' 13.52" LU)
Kategori	Internasional
Hajj Airport	Tidak
Operasi Pesawat	B 737 900 ER/800 NG/A 320/ 737 500/ ATR 72 500/ 72 600
Jam Operasi	07:00 - 20:00 Wita
LLU Services	ADC APP
Meteorology	Ada
DPPU	Ada
Layanan Internet	Ada
Fasilitas Publik	Kantin, ATM
Transportasi	Taxi, Mobil Sewa
Tatanan Kebandarudaraan (PM 69 Tahun 2013)	
Hirarki	P (Pengumpulan)
Klasifikasi	4D (1.800 M <= ARFL) 36 M <= WS, 52 M : 9 M <= OMG < 14 M)
No Urut PM 39 Tahun 2019	XXV 1
KP Rencana Induk	KM 50 Tahun 2004 Tanggal 21 Mei 2004
SK Register Bandar Udara	NO.: 043 /SBU - DBU/ III/ 2018
RTT Sisi Udara	Ada
RTT Sisi Darat	Ada
Ijin Lingkungan (AMDAL)	Ada
Fasilitas Navigasi Dan Komunikasi Penerbangan	NDB / VOR / DME / ILS / Glade Path / Localiser
Fasilitas Alat Bantu Visulal	Wind Shock / Marka Rambu
Fasilitas Keselamatan Penerbangan	PKP - PK Kategori VI
	Metal Detector
	Bagage Trough Detector

Tabel 2.2 Fasilitas Pokok Bandar Udara

Fasilitas Pokok Bandara Komodo Labuan Bajo																	
Fasilitas Sisi Udara																	
Landas Pacu / Runway																	
# Runway																	
Ukuran / Dimensi	:	2.650	m	x	45	m	Total	119.250 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel															
Azimuth	:	17 35															
PCN	:	55 F/C/X/T															
Landas Hubung / Taxiway																	
# Taxiway Alpha																	
Ukuran / Dimensi	:	97	m	x	23	m	Total	2.231 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel															
PCN	:	55 F/C/X/T															
# Taxiway Bravo																	
Ukuran / Dimensi	:	359	m	x	23	m	Total	8.257 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel															
PCN	:	55 F/C/X/T															
Landas Parkir / Apron																	
# Apron A																	
Ukuran / Dimensi	:	220	m	x	100	m	Total	22.000 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel															
PCN	:	55 F/C/X/T															
# Apron B																	
Ukuran / Dimensi	:	91	m	x	100	m	Total	9.100 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Beton / Rigid															
PCN	:	54 R/B/X/T															
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel															
Daerah RESA (Runway Safety Area)																	
# Resa 17																	
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	90	m	Total	8.100 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Tanah Di Perkeras															
+# Resa 35																	
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	90	m	Total	8.100 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Tanah Di Perkeras															
Daerah Runway Strip (Shoulder)																	
# Runway Strip																	
Ukuran / Dimensi	:	2.770	m	x	150	m	Total	415.500 m ²									
Konstruksi / Surface	:	Tanah Di Perkeras															

Fasilitas Pokok Bandara Komodo Labuan															
Bajo															
Fasilitas Sisi Darat															
Terminal Penumpang															
# Terminal															
Kategori	:	Internasional													
Luas Terminal	:	13.366 m ²													
Gudang Cargo															
# Cargo															
Ukuran / Dimensi	:	211 m ²													
Gedung Perkantoran															
# Kantor Administrasi															
Ukuran / Dimensi	:	385 m ²													
# Kantor Jasa															
Ukuran / Dimensi	:	385 m ²													
# Kantor Keamanan															
Ukuran / Dimensi	:	200 m ²													
# Fire Station (PKP-PK)															
Ukuran / Dimensi	:	744 m ²													
Kategori	VI														
Jumlah Garasi	4														
# Gedung Alat Besar															
Ukuran / Dimensi	:	200 m ²													
# Power House															
Ukuran / Dimensi	:	300 m ²													
# Tower ATC															
Ukuran / Dimensi	:	150 m ²													
# DME / DVOR															
Ukuran / Dimensi	:	64 m ²													

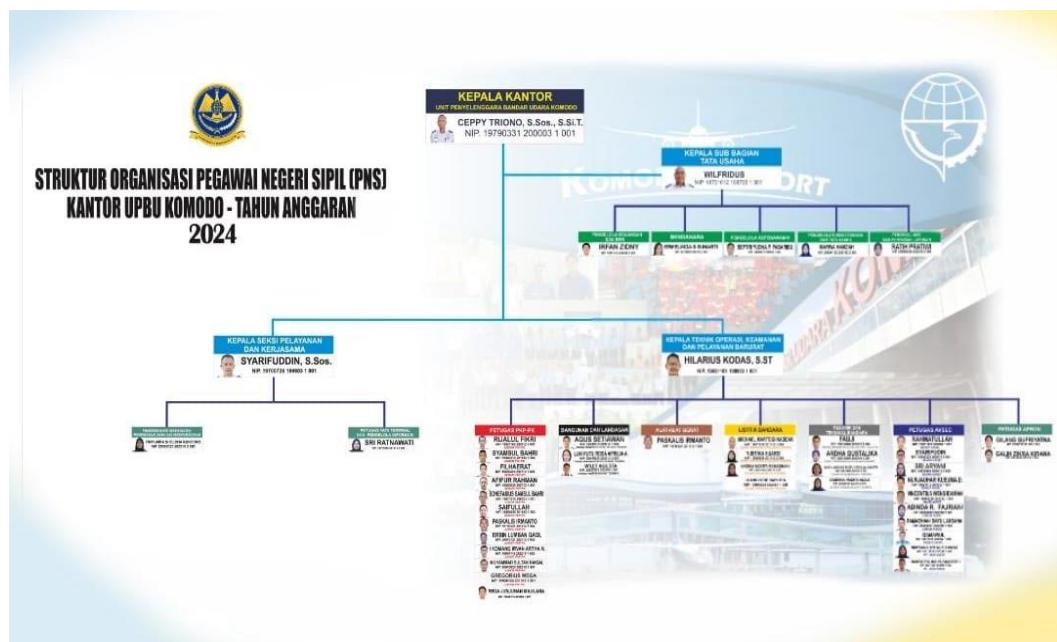
2.2.2 Data Angkutan Udara

A. Statistik Angkutan Udara

NO	TAHUN	PENUMPANG			JUMLAH	PESAWAT		JUMLAH	CARGO		JUMLAH
		DTG	BRKT	TRST		DTG	BRKT		DTG	BRKT	
1	2018	291,778	298,411	29,658	619,847	5,051	5,051	10,102	611,546	190,762	802,308
2	2019	347,510	346,505	17,950	711,965	5,436	5,436	10,872	397,755	379,626	777,381
3	2020	168,606	163,993	108	332,707	2,899	2,899	5,798	537,327	125,516	662,843
4	2021	179,134	185,197	0	364,331	2,944	2,944	5,888	1,655,536	487,829	2,143,365
5	2022	310,669	302,622	0	613,291	3,693	3,693	7,386	1,761,632	456,633	2,218,265
6	2023	432,744	414,031	40,369	887,144	4,428	4,428	8,856	1,321,391	376,492	1,697,883

Gambar 2.2 Statistik Angkutan Udara

2.3 Struktur Organisasi Bandara Komodo Labuan Bajo



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Komodo

(Sumber: Arsip Dokumen Bandar Udara Komodo, Tahun 2024)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, 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.

Menurut Annex 14 dari (*International Civil Aviation Organization*), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

3.2 Fasilitas Bandar Udara

3.2.1 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyatakan bahwa sisi udara suatu bandar udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraaan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Fasilitas sisi udara (*Air Side*) meliputi :

a. Landas pacu (*runway*)

Runway adalah prasarana di bandar udara yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat. Pada ujung *runway* terdapat angka yang menunjukkan sudut dan arah mata angin, biasanya disebut dengan *runway designator*.

b. Landasan hubung (*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*.

c. Tempat Parkir Pesawat (*Apron*)

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

3.2.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat (*landsid facilities*), meliputi:

a. Terminal penumpang

Fasilitas Bangunan 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.

b. Terminal Kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara. Fungsi terminal kargo adalah untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik maupun internasional, agar memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan dan persyaratan lain yang ditentukan, dan alih moda transportasi dari moda darat menjadi udara atau sebaliknya.

c. Fasilitas Bangunan Operasi yang meliputi:

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 kantor bandara, kantor keamanan dan rumah dinas bandara serta bangunan kantin dan tempat ibadah.

3.3 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Pemeliharaan fasilitas sisi udara dapat berupa pemeliharaan *apron*, *runway*, *taxiway*, pagar perimeter dan *stopway* merupakan salah satu kegiatan yang harus dilakukan dalam upaya menjaga terpeliharanya sarana dan prasarana fasilitas sisi udara. Terpeliharanya fasilitas sisi udara secara langsung berkontribusi dalam menjaga dan meningkatkan keamanan dan kenyamanan di bandar udara. Pemeliharaan/perawatan merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk memastikan fasilitas secara fisik bisa secara terus menerus melakukan apa yang pengguna/pemakai inginkan. Untuk pengertian pemeliharaan lebih jelas adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima.

3.3.1 Pemeliharaan *Runway strip*

Pemeliharaan *runway strip* dapat berupa pemotongan dan perawatan tanaman rumput di daerah sisi udara (*strip* dan sisi landasan) agar selalu dalam kondisi baik dan pendek sehingga tidak menghalangi rambu - rambu navigasi, approach light, dan peralatan lainnya di daerah tersebut. Hal-hal yang dapat mengganggu pergerakan pesawat dan kemungkinan penyebab lainnya adalah sampah rumput yang bertebaran di permukaan landasan. Sehingga arah gerakan personil dalam melaksanakan pemotongan rumput

perlu diperhatikan. Ketinggian rumput pada *runway strip* juga tidak boleh dipotong terlalu pendek dan terlalu panjang. Karena apabila dipotong terlalu pendek akan mengakibatkan cacing tanah yang menjadi makanan dari burung terlihat dan menyebabkan burung berdatangan untuk mencari makan. Hal tersebut tentu sangat berbahaya untuk operasi penerbangan karena bisa mengakibatkan kerusakan pesawat akibat menabrak burung. Rumput juga tidak bisa terlalu panjang karena bisa dijadikan sarang ular. Ular tersebut bisa berkeliaran di runway sehingga membahayakan operasi penerbangan. Oleh karena itu perlu pemotongan rumput secara rutin agar ketinggian rumput bisa dikendalikan. Batas ketinggian rumput diatur dalam KP 39 Tahun 2015 dapat dilihat pada tabel dibawah.

Tabel 3.1 Ketentuan Panjang Rumput

Permukaan	<i>Runway</i>	<i>Runway strip</i>
1. Permukaan sealed	Setelah pemanjatan, permukaan disapu untuk membersihkan batuan lepas	N/A Tidak Berlaku
2. Permukaan unsealed:		
Ketinggian rumput		
Jarang	450 mm	600 mm
Sedang	300 mm	450 mm
Padat	150 mm	300 mm
Ukuran batu lepas		
Batu terpisah pada permukaan alami	25 mm	50 mm
3. Constructed gravel surface	50 mm	75 mm
Retakan permukaan	40 mm	75 mm

(Sumber : KP 39 Tahun 2015)

3.3.2 Pengertian *Runway Strip*

Runway Strip adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, termasuk *runway* dan *stopway*, jika ada dengan tujuan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat udara yang melewati batas *runway* dan melindungi pesawat udara yang terbang di atasnya ketika melakukan lepas landas atau pendaratan.

A. Panjang Runway Strip

- Runway strip harus menerus dari area sebelum threshold sampai dengan ujung runway atau stopway dengan jarak sekurang-kurangnya:
- a. 60 m untuk kode nomor 2, 3, atau 4
 - b. 60 m untuk runway instrumen kode nomor 1; dan
 - c. 30 m untuk runway non-instrumen kode nomor 1

B. Lebar Runway Strip

- Lebar runway strip pada precision approach runway harus membentang secara lateral dengan jarak sekurang-kurangnya:
 - a. 70 m untuk kode nomor 1 atau 2; dan
 - b. 140 m untuk kode nomor 3 atau 4 dari sumbu runway pada masing-masing sisi runway sepanjang runway strip.
- Lebar runway strip pada non-precision approach runway membentang secara lateral dengan jarak sekurang-kurangnya:
 - a. 70 m untuk kode nomor 1 atau 2; dan
 - b. 140 m untuk kode nomor 3 atau 4. dari sumbu runway pada masing-masing sisi runway sepanjang runway strip.
- Lebar runway strip pada non-instrument runway membentang secara lateral dengan jarak sekurang-kurangnya:
 - a. 30 m untuk nomor kode 1;
 - b. 40 m untuk nomor kode 2; dan
 - c. 75 m untuk nomor kode 3 atau 4. dari sumbu runway pada masing-masing sisi runway sepanjang runway strip

3.4 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Menurut PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara menjelaskan bahwa pemeliharaan rutin adalah kegiatan yang dilakukan sebagai tindakan pencegahan untuk memelihara fasilitas beserta alat agar dapat beroperasi sesuai standar dalam kurun waktu yang telah ditentukan. Perbaikan ditujukan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau gagal fungsi dari fasilitas dan peralatan, sehingga

diklasifikasikan sebagai pemeliharaan *preventif*. Pemeliharaan sisi darat meliputi :

- a. Bangunan terminal penumpang beserta peralatan yang ada di dalamnya
- b. Bangunan terminal kargo
- c. Menara pengatur lalu lintas penerbangan
- d. Bangunan operasional penerbangan
- e. Jalan masuk
- f. Parkir kendaraan bermotor
- g. Depo pengisian bahan bakar pesawat udara
- h. Bangunan hangar
- i. Bangunan administrasi atau perkantoran
- j. Marka dan rambu
- k. Fasilitas pengolahan limbah

3.4.1 Pengertian Marka Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 dan Nomor 67 Tahun 2018, marka jalan adalah suatu tanda yang berada di atas permukaan jalan yang meliputi tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Selain itu, marka jalan juga berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan alam berlalu lintas. Marka jalan memiliki ketebalan paling rendah 2 (dua) milimeter dan paling tinggi 30 (tiga puluh) milimeter di atas permukaan jalan.

Marka jalan dapat berwarna putih, kuning, merah dan warna lainnya. Marka jalan berwarna putih menyatakan bahwa pengguna jalan wajib mengikuti perintah atau larangan sesuai dengan bentuknya. Marka jalan berwarna kuning menyatakan bahwa pengguna jalan dilarang berhenti pada area tersebut. Marka jalan berwarna merah menyatakan keperluan atau tanda khusus.

3.4.2 Marka Drop Zone

Drop zone merupakan area yang dipergunakan bagi kendaraan untuk menurunkan penumpang yang akan berangkat. Dalam bandar udara, *drop zone* adalah salah satu contoh dari marka jalan selain untuk menurunkan penumpang yang akan berangkat, namun juga mampu untuk menjemput penumpang. Di daerah *drop zone* ini tidak diperbolehkan kendaraan berhenti terlalu lama. Selain itu tidak di perbolehkan pula untuk meninggalkan kendaraan di area *drop zone*. Area *drop zone* dibagi menjadi 2, yaitu:

1. *Drop-off Zone*, merupakan tempat persinggahan kendaraan roda empat untuk menurunkan penumpang di area keberangkatan.
2. *Pick-up Zone*, merupakan tempat persinggahan kendaraan roda empat untuk menjemput penumpang di area kedatangan.

Area *Drop-off Zone/Pick up Zone* ini termasuk area yang penting demi kenyamanan bersama, baik dari pihak bandara yang mengatur operasional serta penumpang yang akan dijemput atau diantar, karena dengan adanya ketentuan-ketentuan yang telah di buat maka pelayanan mampu lebih maksimal dan efektif. Serta dari segi keindahan pun akan tampak lebih nyaman dan tertata. Namun tertib nya kawasan pun tak terlepas dari aparat penjaga (*aviation security*) yang berjaga dan menertibkan penumpang di sekitar lokasi tersebut.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

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

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* yang diikuti oleh taruna ini dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII dilaksanakan selama 5 bulan dimulai pada tanggal 1 April 2024 sampai dengan 7 September 2024. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan, yakni Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara saat pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung. Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* adalah sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu bandar udara yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. Bagian bandar udara yang termasuk ke dalam sisi darat yaitu :

1. Terminal Penumpang

Bangunan Terminal Penumpang adalah bentuk bangunan yang menjadi sistem transportasi darat yang 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. Bandar Udara Komodo Labuan Bajo memiliki luas sebesar 13.366 m²



Gambar 4.1 Gedung Terminal Penumpang
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

2. Parking Area

Area parkir merupakan sebuah area yang digunakan untuk para penumpang memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Area ini diperuntukkan kepada penumpang yang menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan sendiri. Pihak bandar udara menyediakan lahan dengan luas 5.916,42 meter persegi yang diperuntukkan untuk kendaraan baik mobil, motor ataupun kendaraan umum.



Gambar 4.2 Parking Area
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

3. Gedung Operasional

Gedung operasional merupakan gedung penunjang kegiatan operasional pada sebuah bandara. Berikut gedung operasional yang ada di Bandara Komodo Labuan Bajo yaitu:

a. Gedung Power House (PH)

Gedung *Power House* merupakan bangunan utama yang digunakan untuk mendistribusikan listrik ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara Komodo. Seperti TRAFO (Transformator), Generator Set,

panel Listrik, dll. Luas dari Gedung PH pada Bandar Udara Komodo adalah 300 m².



Gambar 4.3 Gedung *Power House*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

b. Bangunan PKP-PK (*Fire Station*)

Fire Station adalah bangunan yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK. Luas bangunan PKP-PK pada Bandar Udara Komodo adalah 744 m².



Gambar 4.4 Bangunan PKP-PK

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

c. Gedung AAB

Gedung alat-alat berat (AAB) adalah gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan alat-alat berat, perawatan dan perbaikan yang dilaksanakan para teknisi unit alat-alat

berat, dan unit bangunan landasan sesuai dengan kerja tugas pokok dan fungsinya unit masing-masing.



Gambar 4.5 Gedung AAB

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

d. Bangunan Kargo

Kargo merupakan bangunan fasilitas pokok pelayanan di dalam bandar udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan. Terminal kargo di Bandar Udara Komodo memiliki luas sebesar 211 m^2



Gambar 4.6 Bangunan Kargo

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

e. Depot Pengisian Pesawat Udara (DPPU)

Depot Pengisian Pesawat Udara (DPPU) adalah Tangki penampungan bahan bakar pesawat (avtur).



Gambar 4.7 Depot Pengisian Pesawat Udara

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

f. Bangunan Pengatur Lalu Lintas (*ATC Tower*)

ATC Tower adalah Bangunan untuk personel ATC menjalankan tugasnya untuk mempermudah kinerja dari *Air Traffic Controller (ATC)*. Seorang ATC berada di bawah Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau AirNav Indonesia. Dengan adanya menara pengawas, ATC lebih leluasa ketika hendak memandu ataupun mengawasi pergerakan pesawat di area udara bandara ataupun diapron. *ATC Tower* di Bandar Udara Komodo memiliki luas 150 m²



Gambar 4.8 *ATC Tower*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4. Bangunan Meteorologi (BMKG)

BMKG adalah Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika. Lembaga ini memiliki tugas mengamati, mengolah, menganalisa, menyebarluaskan informasi Meteorologi (cuaca), Klimatologi (iklim), dan Geofisika (Gempa bumi dan Tsunami). Dalam dunia penerbangan BMKG memiliki peran penting. Keselamatan dan kenyamanan penumpang

pesawat, khususnya lepas landas dan mendarat ikut dipengaruhi oleh informasi kondisi cuaca bandar udara yang diberikan BMKG kepada penerbang.



Gambar 4.9 Bangunan Meteorologi

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

5. Gedung Administrasi

Gedung administrasi dibutuhkan untuk mendukung pengoperasian bandar udara baik secara administrasi, personalia, maupun lalu lintas kebandarudaraan. dalam mengawasi penyelenggaraan kegiatan kebandarudaraan khususnya Pengawasan Keselamatan Penerbangan, sehingga dapat diharapkan terciptanya pelayanan jasa transportasi bandar udara yang aman, selamat, lancar pada Bandar Udara Komodo. Gedung Administrasi di Bandar Udara Komodo memiliki luas 385 m².



Gambar 4.10 Gedung Administrasi bandara komodo

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan /atau memiliki izin khusus. Bagian bandar udara yang termasuk ke dalam sisi udara yaitu :

1. *Runway* atau Landas Pacu

Runway adalah area berbentuk persegi dengan ketentuan panjang, perkerasan dan lebar ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang digunakan untuk *takeoff* dan *landing* pesawat terbang. Pada ujung *runway* terdapat angka yang menunjukkan sudut dan arah mata angin, biasanya disebut dengan *runway designator*; *Runway* Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo memiliki ukuran Panjang 2.650 x 45 M dengan nilai Asphalt AC/PCN 55/F/C/X/T. *Runway designator* di masing-masing ujung landasan adalah 17 dan 35.



Gambar 4.11 Landasan Pacu (*Runway*)

(Sumber: *Google earth*, diakses tanggal 30 Juli 2024)

2. Landas Hubung (*Taxiway*)

Taxiway adalah jalan yang digunakan sebagai jalan keluar masuk pesawat dari *runway* serta sarana penghubung *apron* dengan *runway* maupun beberapa fasilitas lain seperti *aircraft parking position taxiline*, *apron taxiway* dan *rapid exit taxiway*. Terdapat dua *taxiway* Bandar Udara Komodo dengan permukaan *ashpalt*, *taxiway A* memiliki dimensi 95 x 23 m dan memiliki PCN 55 F/D/Y/T. *taxisway B* memiliki dimensi 359 x 23 m dan memiliki PCN yang sama.



Gambar 4.12 Taxiway Bandara Komodo

(Sumber: *Google earth*, diakses tanggal 30 Juli 2024)

3. Landas Parkir (*Apron*)

Apron adalah fasilitas sisi udara bandar udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. Terdapat dua *Apron* di Bandar Udara Komodo dengan perkerasan lentur (*Flexible*) yang memiliki dimensi 200 x 100 m *Asphalt Flexible* dan memiliki PCN 55 F/D/Y/T. *Apron B* dengan perkerasan kaku (*rigid*) yang memiliki dimensi 91 x 100 m beton dan memiliki PCN 54 F/D/Y/T.



Gambar 4.13 Apron Bandara Komodo

(Sumber: *Google earth*, diakses tanggal 30 Juli 2024)

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

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi taruna program studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII semester 4 Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Kalimara dilaksanakan selama 6 bulan terhitung sejak tanggal 1 April – 19 September 2024 dan

dilaksanakan di Bandara Komodo Labuan Bajo. Jadwal dan kegiatan selama OJT dilaksanakan tertera pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training

NO	HARI, TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	KETERANGAN
1	1 April 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo	-
2	2 April 2024	Taruna beserta pengantar menghadap Kepala Bandara dan Kasi Teknik Operasi	-
3	2 April – 6 September 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Sesuai dengan jadwal harian yang telah ditentukan
4	7 September 2024	Taruna melaksanakan sidang laporan <i>On the Job Training</i>	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di kantor Bandara Komodo secara daring

(Sumber: Pengolahan Penulis, Tahun 2024)

4.3 Permasalahan

Dalam Pelaksanaan *On the Job Training* di Unit Pelayanan Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, pengecekan fasilitas bandar udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya baik dari fasilitas sisi darat maupun sisi udara. Dalam hal ini penulis menemukan beberapa permasalahan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo Labuan Bajo. Berikut adalah temuan permasalahan yang terjadi, diantaranya yaitu:

1. Fasilitas Sisi Udara (Pemeliharaan *Runway Strip*)

Ditemukan kondisi rumput yang sudah melewati batas yang ditentukan. Hal ini dapat menutupi *runway edge light*, lampu PAPI dan alat navigasi lainnya di area *runway strip*. Pertumbuhan rumput ini juga dipengaruhi oleh curah hujan yang tinggi dan manajemen pemotongan yang kurang berjalan dengan baik yang seharusnya dapat terkoordinasi agar menjadi pengimbang dengan pertumbuhan rumput yang kian cepat.



Gambar 4.14 Keadaan sebelum pemeliharaan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

2. Fasilitas Sisi Darat (Pengecatan ulang marka *drop zone*)

Kondisi saat ini menunjukkan bahwa marka di area *drop-off* dan *pick up* sudah banyak yang tidak terlihat dan sudah seharusnya untuk melakukan pekerjaan pengecatan ulang. Pekerjaan ini dilakukan untuk memperbaiki kerusakan marka *drop-off* dan *pick up* berupa pengelupasan cat marka. Kerusakan tersebut terjadi karena peningkatan volume kendaraan yang melintasi area *drop-off* dan *pick up* sehingga cat pada marka terus mengelupas. Sehingga dilakukannya pekerjaan pengecatan ulang pada marka *drop-off* dan *pick up* di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.



Gambar 4.15 Kondisi saat ini marka *drop zone*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.4 Penyelesaian Masalah

Adanya permasalahan yang ada pada pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) maka diperlukan pemeliharaan dan perbaikan yang harus segera diselesaikan agar tercipta pelaksanaan operasional dan keselamatan penerbangan yang optimal. Dari ulasan permasalahan diatas, maka dapat memberikan pemecahan masalah. Penyelesaian masalah tersebut adalah sebagai berikut.

4.4.1 Pemeliharaan *Runway Strip*

Kegiatan memotong dan merawat tanaman rumput di daerah sisi udara (*runway strip*) penting dilakukan agar selalu dalam kondisi baik, pendek sehingga tidak menghalangi rambu- rambu navigasi, *approach light*, dan peralatan lainnya di daerah tersebut serta mengantisipasi serangan burung dan ular di bandar udara terutama sisi udara. Hal-hal yang dapat mengganggu pergerakan pesawat dan kemungkinan penyebab lainnya adalah sampah rumput yang bertebaran di permukaan landasan. Sehingga arah gerakan personil dalam melaksanakan pemotongan rumput perlu diperhatikan. Ketinggian rumput pada *runway strip* juga tidak boleh dipotong terlalu pendek dan terlalu panjang. Karena apabila dipotong terlalu pendek akan mengakibatkan cacing tanah yang menjadi makanan dari burung terlihat dan menyebabkan burung berdatangan untuk mencari makan. Hal tersebut tentu sangat berbahaya untuk operasi penerbangan karena bisa mengakibatkan kerusakan pesawat akibat menabrak burung. Rumput juga tidak bisa terlalu panjang karena bisa dijadikan sarang ular. Ular tersebut bisa berkeliaran di runway sehingga membahayakan operasi penerbangan. Oleh karena itu perlu

pemotongan rumput secara rutin agar ketinggian rumput bisa dikendalikan. Batas ketinggian rumput dapat dilihat pada tabel.

Tabel 4.2 Standar Ketinggian Rumput

Permukaan	Runway	Runwaystrip
1. Permukaan sealed	Setelah pemanjangan, permukaan disapu untuk membersihkan batuan lepas	N/A Tidak Berlaku
2. Permukaan unsealed:		
Ketinggian rumput		
Jarang	450 mm	600 mm
Sedang	300 mm	450 mm
Padat	150 mm	300 mm
Ukuran batu lepas		
Batu terpisah pada permukaan alami	25 mm	50 mm
3. Constructed gravel surface	50 mm	75 mm
Retakan permukaan	40 mm	75 mm

(Sumber : KP 39 Tahun 2015)

Berikut ini adalah metode yang diterapkan dari pekerjaan pelaksanaan perawatan *Runway Strip* menggunakan 2 metode Pemotongan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo antara lain :

1. Metode pemotongan *grass cutting machine*

Pemotongan menggunakan metode ini dapat memotong rumput pada daerah yang sulit terjangkau seperti tepi landasan dan dekat rambu navigasi. Pelaksanaan pemotongan rumput dengan menggunakan metode ini membutuhkan kewaspadaan yang tinggi karena alat ini tajam dan dioperasikan secara manual, serta dilakukan pada saat jam operasional penerbangan dan tidak boleh mengganggu pergerakan pesawat.

2. Metode pemotongan *mower tractor*

Pemotongan dengan menggunakan metode ini bisa memotong daerah yang lapang atau dapat terjangkau jauh dari rambu navigasi dengan metode ini dapat mempercepat pekerjaan pemotongan rumput karena dimensi dari mesin tractor tersebut besar dan di operasionalkan dengan mesin yang berjalan. Pelaksanaan pemotongan rumput dengan metode ini di laksanakan pada saat sebelum dan setelah jam operasional penerbangan pesawat.

3. SOP Pemotongan Rumput

Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator - indikator teknis, administratif dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

SOP pemotongan rumput pada sisi udara adalah sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan pemotongan rumput seharusnya tidak boleh mengganggu pergerakan pesawat. Akan tetapi dapat dilaksanakan koordinasi dengan tower menggunakan alat komunikasi HT (*handie talkie*).
- b. Sampah pemotongan rumput pada lokasi yang harus dibuang (*area strip*), dikumpulkan dan diangkut dengan truck/mobil pick up ketempat pembuangan.
- c. Daerah yang sulit seperti tepi landasan dan dekat rambu navigasi, pemotongan dilakukan dengan *grass cutter machine* atau sabit.

Pada Unit bangunan dan landasan di Bandar udara Komodo Labuan Bajo melakukan pemeliharaan pada *runway strip* dengan metode *Mower Tractor*, *Grass Cutter Machine*, dan Sabit. Untuk pelaksanaannya sendiri dibagi menjadi beberapa kelompok.

1. *Mower Tractor* menggunakan metode pemotongan di area *runway strip* area dengan luasan potong perhari dengan kisaran 3-4 lampu *runway edge light* tergantung pada kondisi cuaca.



Gambar 4.16 Pemotongan Menggunakan *Mower Tractor*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

2. *Grass Cutter Machine* menggunakan metode pemotongan di area tepian *runway* dan saluran drainase terbuka sisi udara dengan membagi menjadi 2 kelompok, untuk jarak potong perhari 60-90 m atau sama dengan 2-3 lampu *approach light* tergantung pada kondisi cuaca.



Gambar 4.17 Pemotongan Menggunakan *Grass Cutter Machine*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

3. Metode penyemprotan racun rumput (*Roundup*) menyemprotkan ke area tertentu yang tidak dapat dijangkau oleh *mower tractor*, seperti tepi landasan dan saluran drainase. Tujuan dari penerapan ini adalah untuk mencegah pertumbuhan rumput yang terlalu cepat sehingga dapat dikendalikan.



Gambar 4.18 Penyemprotan dengan racun rumput

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

- *Finishing* dan hasil

Semua sisa pemotongan atau sampah dikumpulkan dan dibuang pada tempat yang telah ditentukan, agar tidak menjadi *hazard*.



Gambar 4.19 Hasil pemotongan rumput

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

- Dokumentasi pekerjaan



Gambar 4.20 Pekerjaan pemeliharaan *runway strip*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.4.2 Pengecatan kembali marka *Drop Zone*

Pekerjaan ini dilakukan untuk memperbaiki kerusakan marka *drop off zone* dan *pick up zone* berupa pengelupasan cat marka yang berfungsi sebagai penunjuk area untuk penurunan dan penjemputan penumpang. Dengan adanya pemeliharaan marka *drop zone* maka diharapkan mampu meminimalisir adanya penumpukan antrian mobil. Serta tidak ada mobil yang sembarangan parkir di area pintu masuk keberangkatan maupun pintu kedatangan karena mampu mengganggu kenyamanan para penumpang yang baru datang hingga penumpang yang akan berangkat.

Berikut ini adalah tahapan dari pekerjaan pemeliharaan marka *drop zone* di Bandara Komodo Labuan Bajo.

1. Lokasi pekerjaan pemeliharaan marka *drop zone*

Pemeliharaan marka *drop zone* berlokasi di depan area terminal Bandara Komodo. Terdapat 2 lokasi pemeliharaan yaitu marka *drop off zone* pada depan terminal keberangkatan dan marka *pick up zone* pada depan terminal kedatangan.

2. Tahap persiapan pemeliharaan marka *drop zone*

Sebelum memulai pekerjaan, hendaknya melakukan survei lapangan. Persiapan sebelum pekerjaan dilakukan dengan mempersiapkan material bahan dan peralatan yang menunjang pekerjaan pengecatan ulang *drop zone* ini. Berikut merupakan bahan dan alat yang harus dipersiapkan:

a. Palu

Palu adalah alat yang gunakan untuk memukul atau memberi tumbukan pada sebuah benda kerja pahat. Agar benda kerja dapat menancap di jalan, untuk mempermudah pemberian benang sebagai tanda pembatas area yang akan dibuat marka. Berikut merupakan gambar dari palu.



Gambar 4.21 Palu

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

b. Paku

Paku adalah logam keras berujung runcing, dalam pembuatan marka *drop zone* paku digunakan untuk mengaitkan benang yang habis dipukul di area jalan yang beraspal. Berikut merupakan gambar dari paku.



Gambar 4.22 Paku

(Sumber: Internet)

c. Tali tampar

Tali tampar ini digunakan untuk pembatas area marka *drop zone* yang akan dicat. Berikut merupakan gambar dari tali tampar.



Gambar 4.23 Tali tampar

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

d. *Roller cat*

Roller pada pekerjaan pembuatan marka digunakan untuk mengecat di bagian permukaan yang luas. *Roller* yang tepat seperti *roller* yang berasal dari bulu domba atau wool karena *roller* dari bahan ini mampu menyerap cat lebih banyak. Berikut merupakan gambar dari *roller cat*.

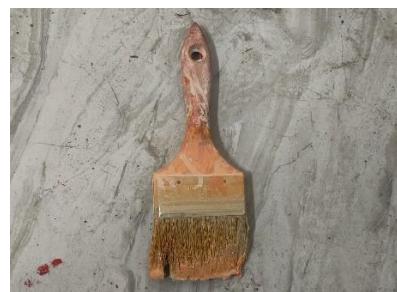


Gambar 4.24 Roller cat

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

e. Kuas cat

Kuas cat ini digunakan untuk mengecat bagian permukaan yang sempit yang tidak dapat dijangkau oleh *roller* cat. Kuas cat ini digunakan juga untuk membuat tulisan *drop zone* pada area marka. Berikut merupakan gambar dari kuas cat.



Gambar 4.25 Kuas cat

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

f. Cat

Cat berbahan dasar karet terklorinasi yang menghasilkan lapisan film yang keras dan fleksibel, mempunyai daya tahan terhadap abrasi, tumbukan, minyak dan pelumas. Cat roadline marka jalan ini cepat kering, tahan abrasi, tahan cuaca, dan mudah diaplikasikan. Berikut merupakan gambar dari cat.



Gambar 4.26 Cat

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

g. Thinner

Thinner digunakan untuk melarutkan dan mengencerkan cat. Dengan menggunakan thinner cat lebih mudah diaplikasikan dan menghasilkan lapisan yang lebih merata. Berikut merupakan gambar dari thinner.



Gambar 4.27 Thinner

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

h. Meteran

Meteran digunakan untuk mengukur dimensi marka. Berikut merupakan gambar dari meteran.



Gambar 4.28 Meteran

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

i. Sapu

Digunakan untuk membersihkan area yang akan dicat dari kotoran tanah maupun debu sehingga cat dapat menempel pada aspal dengan sempurna. Berikut merupakan gambar dari sapu.



Gambar 4.29 Sapu

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

j. Kapur tulis

Kapur tulis digunakan untuk membuat sketsa marka yang sebelumnya telah dibuat mal huruf *drop zone*. Berikut merupakan gambar dari kapur tulis.



Gambar 4.30 Kapur tulis

(Sumber: Internet)

3. Pekerjaan Pembuatan Mal marka *drop zone* sesuai skala

Pekerjaan pembuatan mal huruf *drop zone* ini bertujuan untuk mempercepat pergerjaan pengecatan ulang dikarenakan banyak nya tulisan *drop zone* di area depan terminal. Serta dari segi keindahan pun akan tampak lebih tertata rapi dan simetris.



Gambar 4.31 Mal huruf *drop zone*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4. Tahap pelaksanaan pemeliharaan marka *drop zone*

- 1) Area yang akan digunakan pengecatan dibersihkan terlebih dahulu agar terhindar dari kotoran debu atau tanah supaya tidak mengganggu proses pengecatan.

- 2) Membuat sketsa huruf *drop zone* dengan mal yang sudah dibuat sebelumnya menggunakan kapur tulis. Agar tulisan terlihat lebih rapi dan selaras semuanya.



Gambar 4.32 Membuat sketsa huruf dengan mal

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

- 3) Jika sketsa tulisan *drop zone* dan *pick up zone* telah dibuat kemudian sketsa tulisan dicat menggunakan cat warna putih. Pengecatan ini dilakukan menggunakan kuas agar mempermudah pekerjaan.



Gambar 4.33 Pengecatan tepian marka dengan kuas

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

- 4) Proses pengecatan dilakukan dengan 2 cara, yaitu pengecatan menggunakan kuas dan rol. Pengecatan dengan kuas digunakan untuk mengecat tulisan pada marka dan tepi, sedangkan pengecatan dengan rol digunakan untuk pengecatan diluar tulisan pada marka atau background nya. Adapun warna dasar yang digunakan adalah

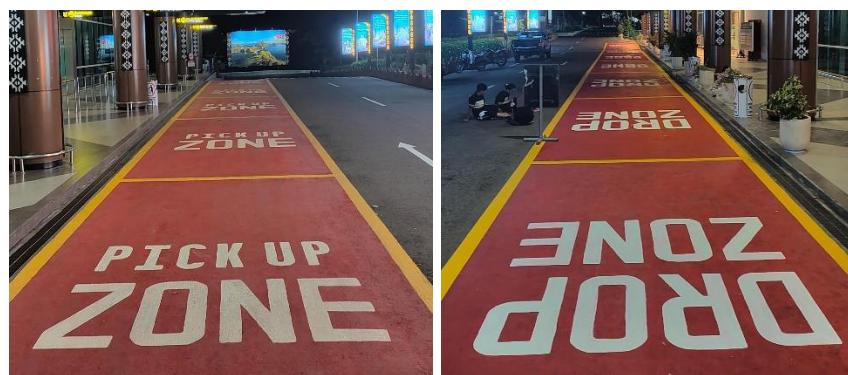
warna putih untuk tulisan dan warna merah untuk area berhenti kendaraan serta warna kuning untuk garis tepi atau pembatas marka.



Gambar 4.34 Pengecatan blok atau isi dengan rol

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

- 5) Tahap *finishing* pada pemeliharaan marka *drop zone* dilakukan koreksi berupa pembersihan terhadap cat yang melewati batas. Selain itu pada tahap ini juga dilakukan pembersihan terhadap alat-alat yang digunakan. Berikut merupakan hasil dari pemeliharaan marka *drop zone*.



Gambar 4.35 Hasil pengecatan marka *drop zone*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

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

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Kesimpulan permasalahan pada laporan *on the job training* penulis adalah sebagai berikut :

1. Fasilitas Sisi Udara

Berdasarkan permasalahan dan penyelesaian permasalahan yang ada maka dapat ditarik kesimpulan bahwa keadaan *runway strip* harus tetap dalam keadaan rapi sesuai dengan ketentuan dan pemotongan rumput dilakukan secara rutin pada area yang berbeda- beda agar tidak ada area yang ketinggian rumput melebihi batas ketentuan bila rumput melebihi batas maksimum akan berakibat menjadi sarang burung dan memicu datangnya satwa liar yang akan menjadi *hazard*. Serta agar peralatan navigasi penerbangan tidak terganggu dan tetap terlihat rapi. Hal ini dibutuhkan perencanaan dan target agar kondisi rumput *runway strip* tetap sesuai dengan ketentuan.

2. Fasilitas Sisi Darat

Pekerjaan pemeliharaan marka *drop off zone* dan *pick up zone* ini berupa pengecatan ulang marka yang tidak terlihat yaitu pengelupasan cat. Adanya marka *drop zone* ini termasuk hal yang penting demi mencegah adanya mobil yang parkir sembarangan di area terminal dan menghindari menumpuknya kendaraan saat proses pengantaran atau penjemputan penumpang. Setelah dilakukan pemeliharaan tersebut marka *drop off zone* dan *pick up zone* memiliki kualitas yang lebih baik dan memiliki warna serta tekstur yang kontras dengan jalan. Setelah dilakukan pemeliharaan marka tersebut dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan bagi pengguna Bandara Komodo Labuan Bajo.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) baik selama kegiatan di kantor, sisi udara (*airside*), sisi darat (*landside*) Bandar Udara Komodo Labuan Bajo di unit Bangunan dan Landasan berlangsung selama kurang lebih 6 bulan. Maka penulis dapat mengambil Kesimpulan sebagai berikut:

1. Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), Taruna/i banyak mendapatkan pelajaran dan pengalaman baru khususnya mengenai bagaimana jalannya administrasi perkantoran, inspeksi sisi udara, perbaikan kerusakan dan pembangunan fasilitas di terminal, serta jalannya proyek perpanjangan runway dan pelebaran apron.
2. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dapat meningkatkan ilmu dan pengalaman di dunia kerja nanti, Serta dapat melatih di dunia kerja sesungguhnya sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu.
3. Taruna/i dapat memahami dan menangani suatu permasalahan di lapangan, diperlukan analisis awal yang tepat terhadap permasalahan yang terjadi, sehingga dapat melakukan penanganan masalah dengan tepat, cepat dan akurat.

5.2 Saran

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), dari pembahasan atas permasalahan dan kegiatan selama *On The Job Training* maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang ditemui oleh penulis, maka penulis dapat memberikan beberapa saran terkait pemeliharaan *Runway strip* dan Marka *drop zone* yaitu:

1. Pelaksanaan pemeliharaan *runway strip* harus dilakukan secara rutin setiap hari terutama di area lampu dan alat navigasi penerbangan agar kondisi *runway strip* sesuai dengan ketentuan serta agar dapat menunjang keselamatan penerbangan. Dan Pemotongan rumput tidak boleh terlalu pendek, dikhawatirkan serangga, cacing dan hewan lainnya

akan keluar. Sehingga dapat menarik perhatian banyak burung yang akan mengganggu penerbangan.

2. Sebaiknya pada saat pelaksanaan pengecatan ulang diharapkan pembersihan dilakukan dengan semaksimal mungkin. Dikarenakan saat pembersihan tidak maksimal cat akan menempel pada debu dan pada saat kering cat akan mudah mengelupas.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training* Secara Keseluruhan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Komodo, diharapkan taruna/i dapat mengambil pengalaman dengan cara mengamati, menganalisa, maupun dengan cara lebih aktif dan selalu bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapatkan pengalaman dan pengetahuan yang bermanfaat untuk kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

Annex 14 – *Aerodromes Volume 1. 2013. Aerodrome Design and Operation the Convention on International Civil Aviation (ICAO).*

Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2002. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : KM 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara. Jakarta.

Metode Dan Spesifikasi Pemeliharaan Area Runway Strip Pekerjaan Pemeliharaan Area Runway Strip Tahun Anggaran 2023 (APBN).

Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 39 Tahun 2015 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

Peraturan Direktur Jendral 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*).

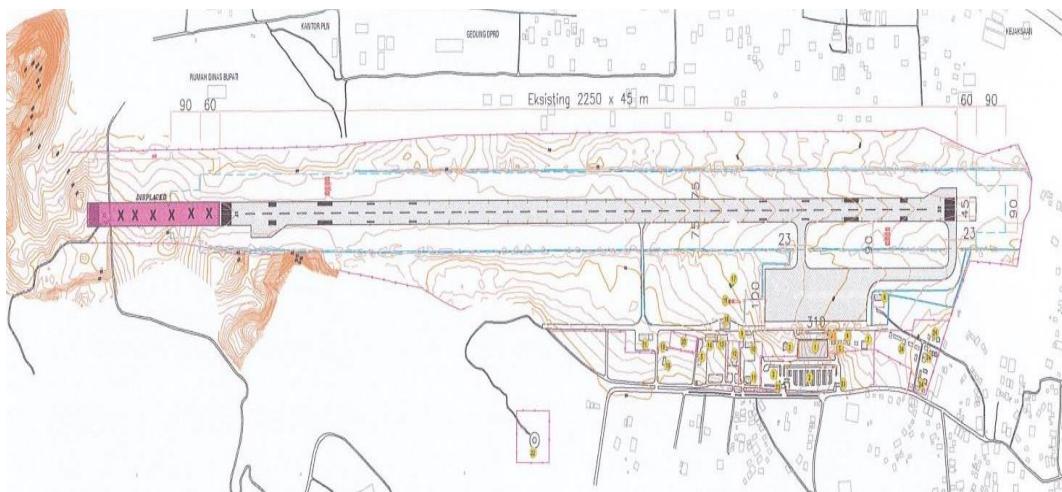
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

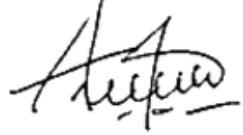
LAMPIRAN 1

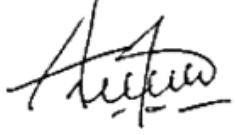
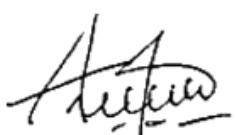
1. Layout Bandar Udara Komodo Labuan Bajo

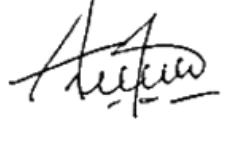


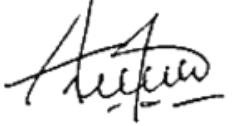
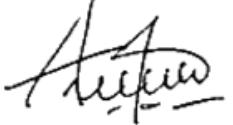
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

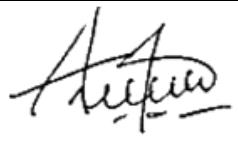
Nama : Andika Ravif Firman Hakim
 NIT : 30722003
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 7A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin/ 1 April 2024	Pertemuan dengan Kepala Unit Bangland Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		
2	Selasa/ 2 April 2024	Pertemuan dengan Kepala Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		
3	Rabu/ 3 April 2024	Pengenalan sisi udara, sisi darat dan area Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		
4	Kamis/ 4 April 2024	Melaksanakan pertemuan dengan Kepala Unit TOKPD Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		

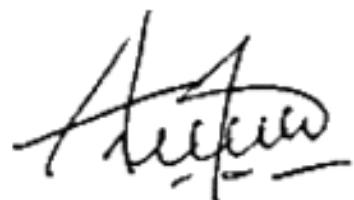
5	Jumat/ 5 April 2024	Pembuatan mall angka parking stand		
6	Sabtu/ 6 April 2024	Pengecatan marka parking stand		
7	Minggu/ 7 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
8	Senin/ 8 April 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
9	Selasa/ 9 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
10	Rabu/ 10 April 2024 – 11 April 2024	Libur Hari Raya Idul Fitri		
11	Jumat/ 12 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		

12	Sabtu/ 13 April 2024	Pengecekan keamanan container terminal cargo		
13	Minggu/ 14 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
14	Senin/ 15 April 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
15	Selasa/ 16 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
16	Rabu/ 17 April 2024	Perbaikan trails pada tiang area terminal keberangkatan		
17	Kamis/ 18 April 2024	Perbaikan karpet area kedatangan terminal		
18	Jumat/ 19 April 2024	Pelaksanaan upacara penutupan posko lebaran		

19	Sabtu/ 20 April 2024	Pembersihan area parking stand apron		
20	Minggu/ 21 April 2024	Pembersihan water ponding pada area apron		
21	Senin/ 22 April 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
22	Selasa/ 23 April 2024	Perbaikan pagar perimeter sisi udara		
23	Rabu/ 24 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
24	Kamis/ 25 April 2024	Perbaikan Speed Bump Rubber area terminal kedatangan penumpang		
25	Jumat/ 26 April 2024	Pembuatan mall angka parking stand		

26	Sabtu/ 27 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
27	Minggu/ 28 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
28	Senin/ 29 April 2024	Perbaikan karpet area garbarata sisi udara		
29	Selasa/ 30 April 2024	Perbaikan Speed Bump Rubber area terminal kedatangan penumpang		

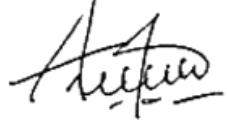
Supervisor
 Kepala Unit Bangunan dan
 Landasan

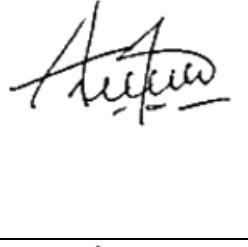
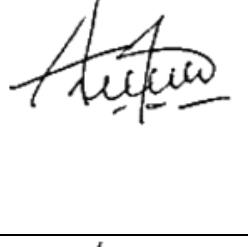


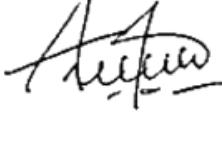
Agus Setiawan
 NIP.19870819 200912 1 002

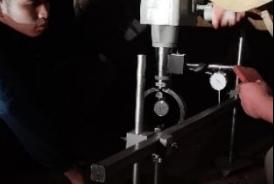
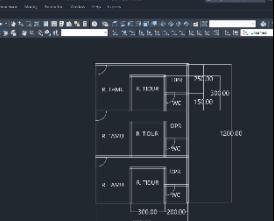
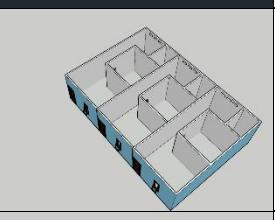
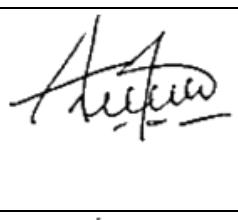
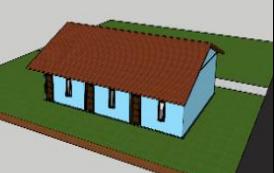
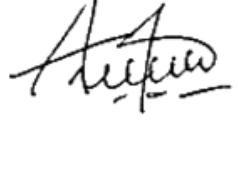
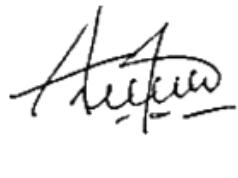
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

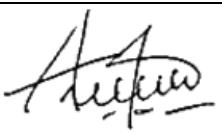
Nama : Andika Ravif Firman Hakim
 NIT : 30722003
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 7A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 1 Mei 2024	Inspeksi sisi udara		
2	Kamis, 2 Mei 2024	Perbaikan trails tiang area terminal		
3	Jumat, 3 Mei 2024	Kegiatan senam bersama		
4	Sabtu, 4 Mei 2024	Pembersihan obstacle di area pagar parimeter		
5	Minggu, 5 Mei 2024	Inspeksi sisi udara		

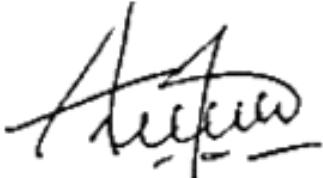
6	Senin, 6 Mei 2024	Pembongkaran plang Gudang cargo		
7	Selasa, 7 Mei 2024	Perbaikan dinding terminal		
8	Rabu, 8 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
9	Kamis, 9 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
10	Jumat, 10 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
11	Sabtu, 11 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
12	Minggu, 12 Mei 2024	Kegiatan makan bersama bandara komodo		

13	Senin, 13 Mei 2024	Pengecatan service road		
14	Selasa, 14 Mei 2024	Pengecatan service road		
15	Rabu, 15 Mei 2024	Pengecatan make-up area		
16	Kamis, 16 Mei 2024	Perbaikan atap Gudang cargo		
17	Jumat, 17 Mei 2024	Kegiatan perlombaan bersama		
18	Sabtu, 18 Mei 2024	Inspeksi kerusakan parking stand		
19	Minggu, 19 Mei 2024	Pengukuran area perencanaan bangunan direksi		

20	Senin, 20 Mei 2024	Perbaikan dinding terminal		
21	Selasa, 21 Mei 2024	Pelaksanaan CBR test pada sub base runway		
22	Rabu, 22 Mei 2024	Diskusi perencanaan pembangunan direksi		
23	Kamis, 23 Mei 2024	Pembuatan design bangunan direksi		
24	Jumat, 24 Mei 2024	Pembuatan design 3D bangunan direksi		
25	Sabtu, 25 Mei 2024	Pembuatan design 3D bangunan direksi		
26	Minggu, 26 Mei 2024	Inspeksi sisi udara		

27	Senin, 27 Mei 2024	Inspeksi terminal		
28	Selasa, 28 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		
29	Rabu, 29 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		
30	Kamis, 30 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		
31	Jumat, 31 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		

Supervisor
 Kepala Unit Bangunan dan
 Landasan

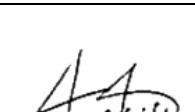


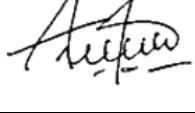
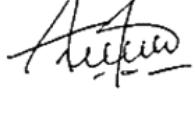
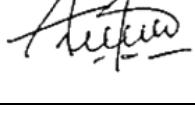
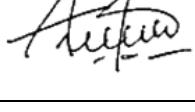
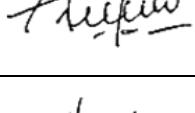
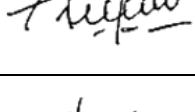
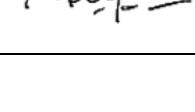
Agus Setiawan
 NIP.19870819 200912 1 002

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Andika Ravif Firman Hakim
 NIT : 30722003
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 7A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

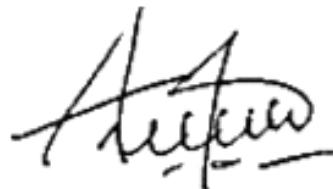
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENТАSI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 1 Juni 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
2	Minggu, 2 Juni 2024	Inspeksi sisi udara di area apron		
3	Senin, 3 Juni 2024	Inspeksi rutin terminal		
4	Selasa, 4 Juni 2024	Proses pengecoran pada apron yang mengalami rusak penurunan		
5	Rabu, 5 Juni 2024	Pemeliharaan runway strip		
6	Kamis, 6 Juni 2024	Pemeliharaan pada sisi udara		

7	Jumat, 7 Juni 2024	Kegiatan olahraga bersama		
8	Sabtu, 8 Juni 2024	Pengukuran fillet area taxiway bravo		
9	Minggu, 9 Juni 2024	Inspeksi runway sisi udara		
10	Senin, 10 Juni 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
11	Selasa, 11 Juni 2024	Inspeksi apron sisi udara		
12	Rabu, 12 Juni 2024	Pembersihan pada atap area terminal		
13	Kamis, 13 Juni 2024	Inspeksi pagar perimeter		
14	Jumat, 14 Juni 2024	Kegiatan perlombaan bersama		
15	Sabtu, 15 Juni 2024	Perbaikan atap yang bocor dengan sealant		

16	Minggu, 16 Juni 2024	Perbaikan tiang acp yang rusak		
17	Senin, 17 Juni 2024	Pelaksanaan sholat ied dan penyembelihan hewan qurban		
18	Selasa, 18 Juni 2024	Inspeksi terminal		
19	Rabu, 19 Juni 2024	Pengujian test beton K350		
20	Kamis, 20 Juni 2024	Perbaikan pagar cargo		
21	Jumat, 21 Juni 2024	Pengambilan kertas uji sampel abu vulkanik		
22	Sabtu, 22 Juni 2024	Pemantauan pemasangan gate baru diterminal		
23	Minggu, 23 Juni 2024	Pemasangan matras pada area playground diterminal		
24	Senin, 24 Juni 2024	Perawatan mobil harian bangland		
25	Selasa, 25 Juni 2024	Perbaikan kanstin pada area parkir		

26	Rabu, 26 Juni 2024	Pemeliharaan pada sisi udara		
27	Kamis, 27 Juni 2024	Perawatan lapangan futsal di area rumah dinas		
28	Jumat, 28 Juni 2024	Kegiatan perlombaan bersama		
29	Sabtu, 29 Juni 2024	Pengujian test beton K350 apron		
30	Minggu, 30 Juni 2024	Pemasangan pagar baru di cargo		

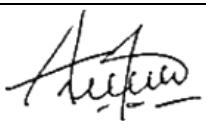
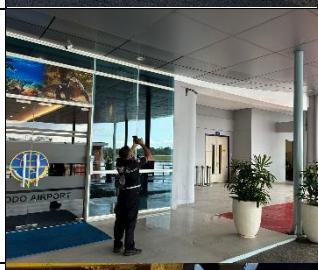
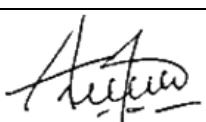
Supervisor
Kepala Unit Landasan dan
Landasan

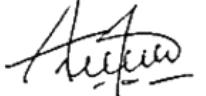
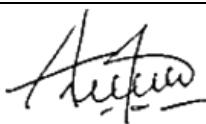


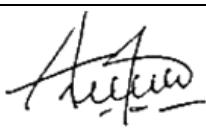
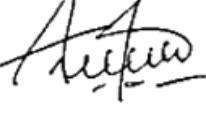
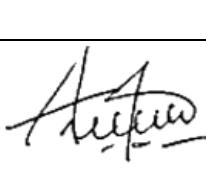
Agus Setiawan
NIP : 19870819 200912 1 002

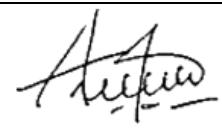
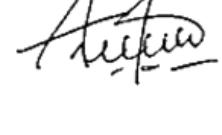
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

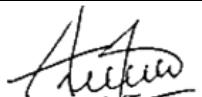
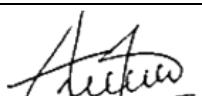
Nama : Andika Ravif Firman Hakim
 NIT : 30722003
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 7A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, 1 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
2	Selasa, 2 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
3	Rabu, 3 Juli 2024	Inspeksi terminal pada saat hujan		
4	Kamis, 4 Juli 2024	Test CBR pada sub base course runway		

5	Jumat, 5 Juli 2024	Penimbunan pada lapisan sub grade apron		
6	Sabtu, 6 Juli 2024	Pemadatan pada sub grade apron		
7	Minggu, 7 Juli 2024	Perjalann bersama anggota Otban 4		
8	Senin, 8 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
9	Selasa, 9 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
10	Rabu, 10 Juli 2024	Peninjauan proses pembuatan gate baru bersama Kabandara		

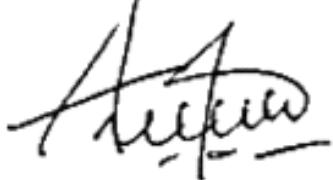
11	Kamis, 11 Juli 2024	Pekerjaan di area pembuatan gate baru		
12	Jumat, 12 Juli 2024	Peninjauan kerusakan pada pembatas troli		
13	Sabtu, 13 Juli 2024	Penyiraman lapisan sub base apron		
14	Minggu, 14 Juli 2024	Futsal bersama pegawai bandara		
15	Senin, 15 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
16	Selasa, 16 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		

17	Rabu, 17 Juli 2024	Perbaikan kran air rusak		
18	Kamis, 18 Juli 2024	Pemasangan kawat berduri hari pertama		
19	Jumat, 19 Juli 2024	Pemasangan kawat berduri hari kedua		
20	Sabtu, 20 Juli 2024	Inspeksi runway		
21	Minggu, 21 Juli 2024	Pemasangan rantai gembok jalan akses pekerjaan apron		
22	Senin, 22 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
23	Selasa, 23 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		

24	Rabu, 24 Juli 2024	Kerusakan pintu jalan akses mobil proyek		
25	Kamis, 25 Juli 2024	Perbaikan pintu jalan akses mobil proyek		
26	Jumat, 26 Juli 2024	Perbaikan kerusakan pintu pada make up area		
27	Sabtu, 27 Juli 2024	Test cbr lapisan sub grade apron		
28	Minggu, 28 Juli 2024	Pembersihan area apron yang terkena pasir		
29	Senin, 29 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		

30	Selasa, 30 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
31	Rabu, 31 Juli 2024	Perbaikan pagar perimeter		

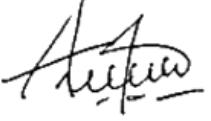
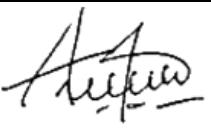
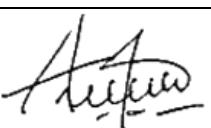
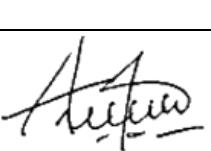
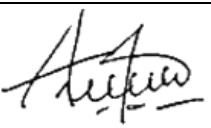
Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan
Landasan

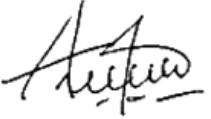
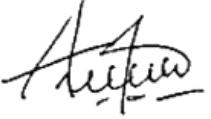
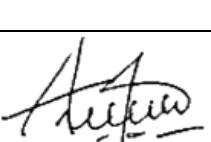
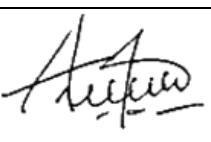


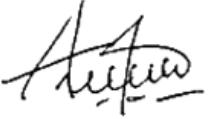
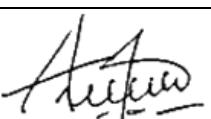
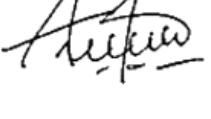
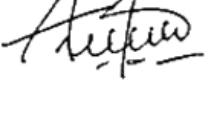
Agus Setiawan
NIP.19870819 200912 1 002

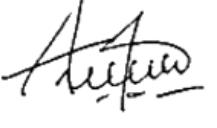
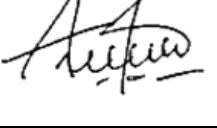
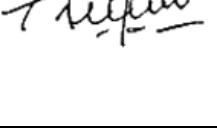
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

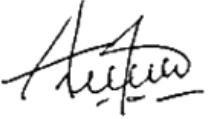
Nama : Andika Ravif Firman Hakim
 NIT : 30722003
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 7A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Kamis, 1 Agustus 2024	Inspeksi kerusakan kaca di terminal keberangkatan		
2	Jumat, 2 Agustus 2024	Kegiatan bersama staff bandara Komodo		
3	Sabtu, 3 Agustus 2024	Acara perpisahan		
4	Minggu, 4 Agustus 2024	Inspeksi kerusakan area terminal		
5	Senin, 5 Agustus 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
6	Selasa, 6 Agustus 2024	Pekerjaan perbaikan tiang pembatas troli		

7	Rabu, 7 Agustus 2024	Pengukuran luas area eksisting apron		
8	Kamis, 8 Agustus 2024	Perbaikan exit door di area terminal keberangkatan		
9	Jumat, 9 Agustus 2024	Kegiatan kerjabakti bersama staff bandara komodo		
10	Sabtu, 10 Agustus 2024	Perbaikan keramik kamar mandi terminal		
11	Minggu, 11 Agustus 2024	Perbaikan trails tiang ruang tunggu terminal		
12	Senin, 12 Agustus 2024	Perbaikan jalan akses depan kantor keamanan		
13	Selasa, 13 Agustus 2024	Perbaikan karpet di area terminal kedatangan		
14	Rabu, 14 Agustus 2024	Perbaikan pintu toilet difabel di terminal		
15	Kamis, 15 Agustus 2024	Perbaikan lubang dinding terminal		

16	Jumat, 16 Agustus 2024	Perayaan HUT RI ke 79 bersama seluruh staff bandara Komodo		
17	Sabtu, 17 Agustus 2024	Perayaan HUT RI ke 79 bersama seluruh staff bandara Komodo		
18	Minggu, 18 Agustus 2024	Perawatan pagar perimeter		
19	Senin, 19 Agustus 2024	Perawatan pagar perimeter		
20	Selasa, 20 Agustus 2024	Inspeksi pagar perimeter		
21	Rabu, 21 Agustus 2024	Inspeksi pagar perimeter		
22	Kamis, 22 Agustus 2024	Pemotongan pipa besi		

23	Jumat, 23 Agustus 2024	Perbaikan pagar perimeter		
24	Sabtu, 24 Agustus 2024	Perbaikan pagar perimeter		
25	Minggu, 25 Agustus 2024	Perbaikan pagar perimeter		
26	Senin, 26 Agustus 2024	Perbaikan karpet area terminal keberangkatan		
27	Selasa, 27 Agustus 2024	Inspeksi sisi darat terminal		
28	Rabu, 28 Agustus 2024	Inspeksi sisi udara		
29	Kamis, 29 Agustus 2024	Tes CBR <i>base course apron</i>		
30	Jumat, 30 Agustus 2024	Inspeksi sisi udara		

31	Sabtu, 31 Agustus 2024	Inspeksi sisi udara		
----	------------------------------	------------------------	--	---

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan
Landasan



Agus Setiawan
NIP.19870819 200912 1 002

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Andika Ravif Firman Hakim
 NIT : 30722003
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 7A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu, 1 September 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
2	Senin, 2 September 2024	Upacara rutin		
3	Selasa, 3 September 2024	Inspeksi rutin terminal		
4	Rabu, 4 September 2024	Inspeksi pagar perimeter		
5	Kamis, 5 September 2024	Perbaikan pintu nursery room		
6	Jumat, 6 September 2024	Kegiatan rutin bersama staff bandara		

7	Sabtu, 7 September 2024	Sidang OJT 1		
---	-------------------------------	--------------	--	---

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan
Landasan



Agus Setiawan
NIP : 19870819 200912 1 002

LAMPIRAN 2. JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGLAND BANDAR UDARA KOMODO – LABUAN BAJO



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO

JUNI 2024



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPSU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO

JULI 2024



KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPSU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO

AGUSTUS 2024

