

**PEKERJAAN PEMBUATAN PERKERASAN BARU JALAN
SERVICE ROAD DI DEPAN GEDUNG *AIRNAV* DAN
KEGIATAN PADAT KARYA DI AREA GERBANG MASUK DI
BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* II (OJT)

Tanggal 03 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

DAUD WYNALBA JASDO

NIT 30722031

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

2025

**PEKERJAAN PEMBUATAN PERKERASAN BARU JALAN
SERVICE ROAD DI DEPAN GEDUNG *AIRNAV* DAN
KEGIATAN PADAT KARYA DI AREA GERBANG MASUK DI
BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* II (OJT)

Tanggal 03 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

DAUD WYNALBA JASDO

NIT 30722031

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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**PEKERJAAN PEMBUATAN PERKERASAN BARU DI
DEPAN GEDUNG AIRNAV DAN KEGIATAN PADAT
KARYA DI AREA GERBANG MASUK DI BANDAR
UDARA ATUNG BUNGSU**

Oleh:

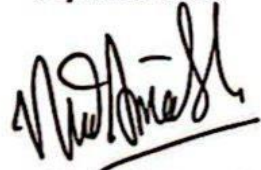
Daud Wyalba Jasdo
NIT 30722031

Program Studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan
VII 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).

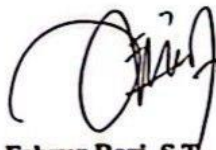
Disetujui Oleh:

Supervisor OJT 2



Nida Alfi Amaliyah A.Md.
NIP. 20020822 202112 2 001

Dosen Pembimbing



Fahrur Rozi, S.T., M.Sc.
NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui,
Kepala Satuan Pelayanan
Bandar Udara Atung Bungsu



Sastra Aminoto, S.Sos.
NIP. 19780610 200712 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training (OJT)* ini telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal bulan Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilai *On The Job Training (OJT)*.

Tim Penguji,

Ketua


Fahrur Rozi, S.T., M.Sc.
NIP. 19790620 200812 1 001

Anggota


Nida Alfi Amaliyah
NIP. 20020822 202112 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi

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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala Rahmat dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan tugas Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Atung Bungsu, yang berada di Kota Pagar Alam, Provinsi Sumatera Selatan.

Adapun penulisan laporan ini diajukan untuk memenuhi tugas yang diberikan selama pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung selama lima bulan dan disusun berdasarkan observasi nyata dilapangan.

Dalam proses penyusunan Laporan Kerja Praktik atau *On The Job Training* (OJT) ini, penulis banyak menerima bantuan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka dari itu penulis haturkan banyak terima kasih kepada :

1. Allah SWT, Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan Rahmat dan anugerah pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua yang memberikan dukungan moral dan material sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Fahrur Rozi, S.T., M.Sc. selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
6. Bapak Sastra Aminoto, S. Sos. selaku Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu, Pagar Alam, Sumatra Selatan.
7. Bapak Beny Kurniawan selaku Kepala Operasional Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu, Pagar Alam, Sumatera Selatan
8. Mbak Nida Alfi Amaliyah, A.Md. selaku Pembimbing *On The Job Training* Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Atung Bungsu, Pagar Alam, Sumatra Selatan.
9. Seluruh Personel Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Atung Bungsu, Pagar Alam, Sumatra Selatan.

10. Seluruh karyawan di Bandar Udara Atung Bungsu, Pagar Alam, Sumatra Selatan.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* dan selama membuat laporan *On The Job Training* ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca, khususnya yang melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Atung Bungsu.

Pagar Alam, 17 Februari 2025

Penulis

Daud Wyalba Jasdo

NIT. 30722031

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB I Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
BAB II Profil Lokasi <i>On The Job Training</i>.....	3
2.1 Sejarah Singkat Banfar Udara Atung Bungsu	3
2.2 Data Umum Bandar Udara	3
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara	3
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	4
2.2.3 Jam Operasi	5
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (<i>Handling Service and Facilities</i>)	5
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passanger Facilities</i>)	5
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (<i>Airport Rescue and Fire Fighting</i>)	6
2.2.7 <i>Apron, Taxiway, dan Check Location Data</i>	6
2.2.8 <i>Availability Clearing</i>	6
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu	7
2.2.10 Lokasi dan <i>Designation of Standard Taxi Routes</i>	8
2.2.11 <i>Parking Stands</i> Pesawat Udara dan Koordinat	8
2.2.12 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	8
2.2.13 <i>Declared Distance</i>	9

2.2.14 <i>Approach and Runway Lighting</i>	9
2.2.15 <i>Helicopter Landing Area</i>	10
2.2.16 Jarak <i>Intersection – Take off</i> dari Setiap <i>Runway</i>	10
2.2.17 Koordinat <i>Intersection</i>	10
2.2.18 Lokasi untuk <i>Pre-Flight Altimeter Check</i>	10
2.2.19 Layout Bandar Udara Atung Bungsu	11
2.3 Bagan Struktur Organisasi Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu	11
BAB III Tinjauan Teori	12
3.1 Bandar Udara	12
3.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara	12
3.2.1 Landas Pacu (<i>Runway</i>).....	12
3.2.2 Landas Hubung (<i>Taxiway</i>).....	12
3.2.3 Landas Parkir (<i>Apron</i>)	12
3.3 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara	13
3.4 <i>Service Road</i> (Jalan Layanan).....	13
3.5 Jenis Kontruksi Perkerasan	13
3.6 Agregat	15
3.7 Aspal	15
3.8 Padat Karya	16
BAB IV Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	17
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	17
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)	18
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)	22
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	24
4.3 Permasalahan <i>On The Job Training</i>	25
4.4 Penyelesaian Masalah	25
4.4.1 Pekerjaan Pembuatan Perkerasan Baru Jalan <i>Service Road</i> Di Depan Gedung <i>Airnav</i>	25
4.4.2 Kegiatan Padat Karya Di Area Gerbang Masuk Bandar Udara Atung Bungsu	36

BAB V Kesimpulan dan Saran	41
5.1 Kesimpulan	41
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	41
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan	41
5.2 Saran	41
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	41
5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan	42
DAFTAR PUSTAKA.....	43
LAMPIRAN	44
FORM KEGIATAN HARIAN OJT	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Atung Bungsu	3
Gambar 2.2 <i>Layout</i> Bandar Udara Atung Bungsu	11
Gambar 2.3 Bagan Struktur Organisasi Bandar Udara Atung Bungsu.....	11
Gambar 3.1 Jalan <i>Service Road</i>	13
Gambar 3.2 Struktur Lapisan Perkerasan Lentur.....	14
Gambar 3.3 Struktur Lapisan Perkerasan Kaku.....	15
Gambar 4.1 Gedung Terminal Bandar Udara Atung Bungsu.....	18
Gambar 4.2 <i>Hall</i> Keberangkatan	18
Gambar 4.3 Ruang <i>Check In</i>	18
Gambar 4.4 Ruang Tunggu Keberangkatan	19
Gambar 4.5 Area Kedatangan.....	19
Gambar 4.6 <i>Parking Area</i>	20
Gambar 4.7 Gedung Bangunan dan Landasan Bandar Udara Atung Bungsu	20
Gambar 4.8 Gedung PKP-PK Bandara Atung Bungsu	21
Gambar 4.9 Gedung <i>AirNav</i> Bandara Atung Bungsu.....	21
Gambar 4.10 Gedung <i>Power House</i> Bandara Atung Bungsu.....	22
Gambar 4.11 Kantor Administrasi Bandara Atung Bungsu	22
Gambar 4.12 Landas Pacu Bandar Udara Atung Bungsu.....	23
Gambar 4.13 <i>Apron</i> Bandar Udara Atung Bungsu	23
Gambar 4.14 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Atung Bungsu	24
Gambar 4.15 Jalan <i>Service Road</i> Di Depan Gedung <i>Airnav</i> Bandar Udara Atung Bungsu	25
Gambar 4.16 Mobil <i>Asphalt Sprayer</i>	26
Gambar 4.17 <i>Asphalt Finisher</i>	26
Gambar 4.18 <i>Pneumatic Tire Roller</i>	27
Gambar 4.19 <i>Tandem Roller</i>	27
Gambar 4.20 <i>Dump Truck</i>	27
Gambar 4.21 Sekop	28

Gambar 4.22 Garu	28
Gambar 4.23 Termometer.....	28
Gambar 4.24 Sepatu <i>Safety</i>	29
Gambar 4.25 Rompi <i>Safety</i>	29
Gambar 4.26 <i>Asphalt Mixing Plant</i>	30
Gambar 4.27 Diagram Persentase Campuran Agregat dan Aspal	30
Gambar 4.28 <i>Trial Compaction</i>	31
Gambar 4.29 <i>Tack Coat</i>	32
Gambar 4.30 Penghamparan Aspal	33
Gambar 4.31 Pengukuran Suhu Hampar	34
Gambar 4.32 Proses Pemadatan Pertama	34
Gambar 4.33 Proses Pemadatan Kedua	35
Gambar 4.34 Proses Pemadatan Akhir	35
Gambar 4.35 Kondisi Jalan <i>Service Road</i> Di Depan Gedung <i>Airnav</i> Setelah Di <i>Overlay</i>	36
Gambar 4.36 Area Lahan Yang Akan Dibersihkan.....	36
Gambar 4.37 Melakukan <i>Briefing</i> Terlebih Dahulu	37
Gambar 4.38 Sepatu <i>Safety</i>	37
Gambar 4.39 Sarung Tangan <i>Safety</i>	38
Gambar 4.40 Parang/Golok	38
Gambar 4.41 Pembagian Kelompok.....	38
Gambar 4.42 Pembagian Tempat Masing-Masing Kelompok	39
Gambar 4.43 Proses Penebangan/Pembabasan.....	39
Gambar 4.44 Hasil Dari Proses Penebangan/Pembabasan	40

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu.....	7
Tabel 2.2 <i>Parking Stands</i> Pesawat Udara dan Koordinat.....	8
Tabel 2.3 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	8
Tabel 2.4 <i>Declared Distance</i>	9
Tabel 2.5 <i>Approach dan Runway Lighting</i>	9
Tabel 4.1 Tabel Kegiatan Taruna <i>On The Job Training</i>	24

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi udara di Indonesia, diperlukan sumber daya manusia yang unggul dan terampil disamping teknologi yang canggih. Untuk mewujudkan hal tersebut, Pemerintah Indonesia dalam hal ini Badan Penyelenggara Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) dibawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melaksanakan berbagai program pendidikan guna menghasilkan sumber daya manusia perhubungan yang berkompeten dan memiliki ilmu serta keterampilan yang memadai di dunia penerbangan. Program ini dilaksanakan di berbagai lembaga pendidikan dan pelatihan, dalam hal ini sekolah kedinasan, khususnya Politeknik Penerbangan yang tersebar di berbagai wilayah di Indonesia.

Sebagai salah satu lembaga pendidikan dan pelatihan dibawah naungan Kementerian Perhubungan merupakan Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan di bidang teknik dan keselamatan penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki peran dalam pengembangan dan pelatihan sumber daya manusia. Program studi yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya antara lain diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (BangLand), diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), diploma III Komunikasi Penerbangan (KP), dan diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU).

Dalam proses pendidikan dan perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya, terdapat kegiatan atau kurikulum yang wajib diikuti oleh para mahasiswa. Kegiatan tersebut adalah *On The Job Training* (OJT). Kegiatan ini kegiatan yang bertujuan agar para mahasiswa mendapatkan ilmu secara teori maupun praktek di dalam lingkup bandar udara yang menjadi tempat melaksanakan OJT. Dalam pelaksanaannya, Politeknik Penerbangan Surabaya juga didukung oleh

teknisi handal dan berpengalaman serta didukung oleh *supervisor* untuk membantu serta menunjang kegiatan mahasiswa selama masa OJT.

Berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Atung Bungsu, terdapat beberapa pekerjaan yang ditujukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan, pekerjaan tersebut yakni **“PEKERJAAN PEMBUATAN PERKERASAN BARU JALAN *SERVICE ROAD* DI DEPAN GEDUNG *AIRNAV* DAN KEGIATAN PADAT KARYA DI AREA GERBANG MASUK BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU”**.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

Berdasarkan latar belakang diatas, adapun maksud dalam pelaksanaan OJT bagi mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami pekerjaan apa saja yang terdapat di tempat pelaksanaan OJT. Hal ini dapat memberikan gambaran kepada mahasiswa mengenai pekerjaan yang terdapat di dunia kerja nantinya.
2. Menyesuaikan diri dan mampu beradaptasi dengan mudah dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.
4. Menjalin hubungan kerja sama antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan instansi ataupun lembaga terkait.

Sementara itu, manfaat dari *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
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 dan Tugas Akhir).

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Atung Bungsu

Bandar Udara yang dibangun di desa Atung Bungsu, Kecamatan Dempo Selatan, Kota Pagar Alam ini mulai beroperasi tahun 2013. Pembangunan Bandar Udara Atung Bungsu dilakukan dari tahun 2008 hingga tahun 2013. Penerbangan di Bandar Udara Atung Bungsu sempat terhenti pada awal tahun 2014-2015. Namun, penerbangan oleh maskapai PT. ASI Pujiastuti Aviation kembali beroperasi sejak Februari 2015, dengan rute Bengkulu-Pagar Alam-Palembang. Pada mulanya bandar udara ini dikelola oleh Pemerintah Kota Pagar Alam hingga, kemudian diambil alih oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 dan dilakukan beberapa pengembangan, seperti perpanjangan *runway*, perluasan apron, dan *GSE road* pada tahun 2020, lalu dilanjutkan pengembangan terminal pada tahun 2020.



Gambar 2.1 Bandar Udara Atung Bungsu

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Atung Bungsu merupakan sebuah bandar udara domestik yang terletak di Kota Pagar Alam, Sumatera Selatan, Indonesia. Bandar udara ini memiliki kode IATA : PXA dan kode ICAO : WIPY/WIPK. Berikut merupakan data umum Bandar Udara Atung Bungsu.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Indikator lokasi bandar udara dan nama bandar udara berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

1. Nama Bandar Udara : Atung Bungsu
2. Nama Kota : Pagar Alam
3. Provinsi : Sumatera Selatan
4. Lokasi Indikator Bandar Udara : WIPY/WIPK

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Data geografis dan data administrasi bandar udara, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

1. Koordinator (ARP) : 04° 01' 29,3540" S
103° 22' 43,452" E
2. Arah dan Jarak Ke Kota : 15,41 km
3. *Magnetic VAR*/Tahun Perubahan : *NIL*
4. Elevasi/Referensi Temperatur : 2.057 MSL / 24° C
5. Elevasi masing-masing *Threshold* : THR RWY 06 : 2057 msl
THR RWY 24 : 1997 msl
6. Elevasi Tertinggi *Touch Down Zone*
pada *Precision Approach Runway* : 2057 msl
7. Rincian *Rotating Beacon* : *NIL*
8. Penyelenggara Bandar Udara : Satpel Bandar Udara Atung Bungsu
9. Alamat : Jl. Kol. Noerdin Pandji, Kel. Atung
Bungsu, Kec. Dempo
Selatan, Kota Pagar Alam (31356)
10. Telepon : *NIL*
11. *Telefax* : *NIL*
12. *Telex* : *NIL*
13. E-mail : atungbungsusatpel@gmail.com
14. Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang
Diizinkan : VFR
15. Keterangan : -

2.2.3 Jam Operasi

Jam operasional, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

- | | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Pelayanan Pesawat Udara | : 08.00-16.00 WIB
01.00-09.00 UTC |
| 2. Administrasi Bandar Udara | : 08.00-16.00 (Senin-Jum'at) |
| 3. Bea Cukai dan Imigrasi | : <i>NIL</i> |
| 4. Kesehatan dan Sanitasi | : 08.00-16.00 WIB |
| 5. Pengisian Bahan Bakar | : <i>NIL</i> |
| 6. <i>Handling</i> | : 08.00-16.00 WIB
01.00-09.00 UTC |
| 7. Keamanan Bandar Udara | : H24 |
| 8. Keterangan | : - |

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service and Facilities*)

Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Fasilitas Penanganan <i>Cargo</i> | : <i>NIL</i> |
| 2. Bahan Bakar / Oli / Tipe | : <i>NIL</i> |
| 3. Fasilitas Pengisian Bahan Bakar | : <i>NIL</i> |
| 4. <i>Hangar</i> untuk <i>Aircraft Maintenance</i> | : <i>NIL</i> |
| 5. <i>Aircraft Maintenance Facility</i> | : <i>NIL</i> |
| 6. Keterangan | : - |

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passanger Facilities*)

Fasilitas penumpang pesawat udara, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| 1. Hotel | : Ada, di Kota |
| 2. Restoran | : Ada, di Kota |
| 3. Transportasi | : Ada, Tarvel / Angkutan Kota |
| 4. Fasilitas Kesehatan | : Ada, di Kota |
| 5. Bank dan Kantor Pos | : Ada, di Kota |
| 6. Kantor Pariwisata | : Ada, di Kota |

7. Pelayanan Bagasi : Ada
8. Keterangan : -

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (*Airport Rescue and Fire Fighting*)

Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (*Airport Rescue and Fire Fighting*), berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut :

1. Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK : Kategori IV
2. Fasilitas PKP-PK : Kendaraan dan Peralatan :
Kendaraan PKP-PK Tipe IV (1 unit)
Kendaraan PKP-Pk Tipe V (1 unit)
Kendaraan RIV (1 unit)
Ambulance (1 unit)
3. Ketersediaan Peralatan Pemindahan : Pemindahan pesawat yang rusak
/ *Salvage* berkoordinasi dengan
PKP-PK Bandar Udara Soekarno
Hatta Pesawat Udara Rusak
4. Keterangan : -

2.2.7 *Apron, Taxiway, dan Check Location Data*

Permukaan *Apron* dan Kekuatan (*strength*)

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (*strength*) : 24 / F / C / X / T
3. Dimensi : 110 m x 70 m

Permukaan *Taxiway* dan Kekuatan (*strength*)

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (*strength*) : 24 / F / C / X / T
3. Dimensi : 186 m x 18 m

2.2.8 *Availability Clearing*

1. *Type of Clearing Equipment* : *NIL*

2. *Clearence* : *NIL*

3. Keterangan : -

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

Tabel 2.1 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

No.	Uraian	Keterangan
1.	Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, <i>taxiway guide lines</i> , <i>visual docking/parking guidance system</i> untuk parkir pesawat udara	. ID Pesawat Udara : <i>NIL</i> . Taxiway Guide Lines : Tersedia . Visual Docking : <i>NIL</i>
2.	Sistem <i>Aircraft Stands</i>	. ID Sign of ACFT : <i>NIL</i> . TWY Guide Lines : Tersedia . Visual Docking : <i>NIL</i> Parking Guidance : <i>NIL</i>
3.	Marka dan lampu <i>runway</i> serta marka <i>taxiway</i> dan lampu <i>taxiway</i>	. Marka Runway : Runway Edge Marking, Threshold Marking, Turning Area Marking, Aiming Point Marking, TDZA Marking, Center Line Marking, dan Runway Designation Marking . Lampu Runway : Tersedia . Marka Taxiway : Taxiway Edge Marking, Holding Position Marking, Taxiway Center Line Marking, dan Taxiway Guidance Marking. . Lampu Taxiway : Tersedia
4.	<i>Stop bar</i>	<i>NIL</i>
5.	Keterangan	

2.2.10 Lokasi dan *Designation of Standard Taxi Routes*

NIL

2.2.11 *Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat*

Tabel 2.2 *Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat*

No .	Parking Stand Number	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Latitude	Longitude	
1	1	04° 01' 25,59" S	103° 22' 51,49" E	ATR 72-600
2	2	04° 01' 26,10" S	103° 22' 50,59" E	Cessna 208 Caravan
3	3	04° 01' 26,62" S	103° 22' 49,69" E	Cessna 208 Caravan
4	4	04° 01' 27,14" S	103° 22' 48,78" E	ATR 72-600
5	5	04° 01' 27,64" S	103° 22' 47,90" E	ATR 72-600

2.2.12 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2.3 Karakteristik Fisik *Runway*

1	2	3	4	5
<i>Nomor Runway</i>	<i>True BRG</i>	<i>Dimensi Runway</i>	<i>Kekuatan (PCN) dan Permukaan Runway dan Stopway</i>	<i>Koordinat Threshold</i>
06	060,33°	1500 x 30 m	Asphalt 24 F/C/X/T	04° 01' 33,17" S 103° 22' 23,59" E
24	240,33°			04° 01' 08,99" S 103° 23' 05,85" E

6	7	8	9
<i>THR Elevation and Highest Elevation of TDZ for Precision APP RWY</i>	<i>Slope of RWY-SWY</i>	<i>SWY Dimension</i>	<i>CWY Dimension</i>
<i>NIL</i>	<i>Longitudinal</i> 0,01%	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Transverse</i>		150 m x

	0,01%	<i>NIL</i>	150 m
10	11	12	
<i>Strip Dimension</i>	<i>RESA Dimension</i>	<i>OFZ</i>	
1620 m x 150 m	90 m x 60 m	<i>NIL</i>	
620 m x 150 m	90 m x 60 m	<i>NIL</i>	

2.2.13 Declared Distance

Tabel 2.4 Declared Distance

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
06	1500 m	1650 m	1500 m	<i>NIL</i>
24	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>	1500 m

2.2.14 Approach and Runway Lighting

Tabel 2.5 Approach and Runway Lighting

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	<i>APP Light Type LEN</i>	<i>THR Light Colour WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ LGT LEN</i>
06	RTIL	Green	PAPI, Left	<i>NIL</i>
24	RTIL	Green	PAPI, Left	<i>NIL</i>

1	2	3	4	5
<i>RWY Centre Line LGT Length Spacing, Colour</i>	<i>RWY Center Line LGT Length Spacing Colour</i>	<i>RWY Edge LGT Colour WBAR</i>	<i>SWY LGT LEN (M) Colour</i>	<i>Remar ks</i>
Yellow, 60 meter along 420	Red	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>

m fm both thr and continue with clear, 60 m :				
Yellow, 60 meter along 420 m fm both thr and continue with clear, 60 m :	Red	NIL	NIL	NIL

Other Lighting, secondary power supply

1. *ABN/IBN Location, Caharacteristic and Hours Operation : NIL.*
2. *LDI Location and LGT anemometer location and LGT : NIL.*
3. *TWY edge centre line LGT : NIL*
4. *Secondary power supply/switch over time : ± 2 menit (manual)*

2.2.15 Helicopter Landing Area

1. *Coordinates TLOF of THR FATO : NIL*
2. *TLOF and/or Elevation (M/FT) : NIL*
3. *TLOF and FATO Area Dimension, Surface, Strength, Marking : NIL*
4. *True Bearing and MAG Bearing of FATO : NIL*
5. *Declared Distance Available : NIL*
6. *APP and FATO Lighting : NIL*

2.2.16 Jarak Intersection – Take off dari setiap Runway

NIL

2.2.17 Koordinat Intersection – Taxiway

NIL

2.2.18 Lokasi untuk Pre-Flight Altimeter Check yang dipersiapkan di Apron

NIL

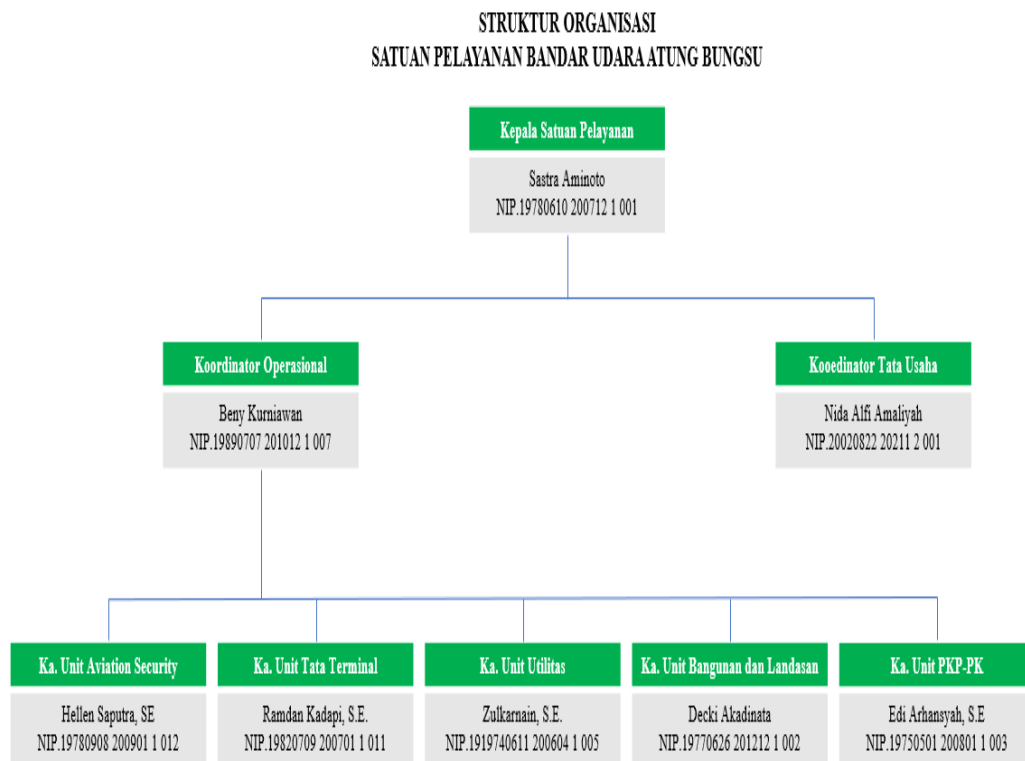
2.2.19 Layout Bandar Udara Atung Bungsu



Gambar 2.2 Layout Bandar Udara Atung Bungsu
(Sumber : www.googleearth.com)

2.3 Struktur Organisasi

Berikut merupakan gambar struktur organisasi Bandar Udara Atung Bungsu.



Gambar 2.3 Bagan Struktur Organisasi Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Sesuai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara merupakan suatu wilayah yang terletak di daratan dan/atau perairan dengan batas tertentu dan digunakan sebagai tempat bagi pesawat untuk mendarat dan lepas landas, naik turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta tempat perpindahan intra/antarmoda transportasi dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan menurut *Annex 14* dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), bandar udara merupakan suatu wilayah yang terletak di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dipergunakan sebagian ataupun keseluruhan untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat. Bandar udara bertujuan utama untuk melayani penumpang angkutan udara.

3.2 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 disebutkan bahwa area sisi udara merupakan wilayah pada bandar udara beserta segala fasilitas penunjangnya yang tidak ditujukan untuk publik, sehingga setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan masuk kedalamnya haruslah melalui pemeriksaan keamanan serta memiliki izin khusus.

3.2.1 Landas Pacu (*Runway*)

Landas pacu atau *runway* merupakan suatu area berbentuk persegi panjang yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat.

3.2.2 Landas Hubung (*Taxiway*)

Taxiway, adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.

3.2.3 Landas Parkir (*Apron*)

Apron, adalah fasilitas sisi 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.

3.3 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

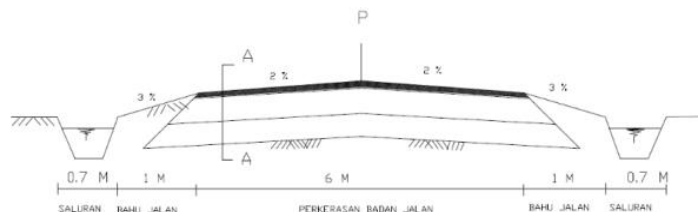
Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM No. 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu bandar udara merupakan area yang tidak berhubungan langsung dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat sangat erat dengan hal-hal tentang pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung pada bandar udara. Fasilitas sisi darat bandar udara haruslah mampu mengakomodasikan perpindahan dan pergerakan barang, penumpang, maupun pengunjung secara efektif dan efisien.

Faktor kemandirian dan keselamatan juga harus diperhatikan dalam pelayanan pada fasilitas sisi darat. Selain mencapai efektifitas dan efisiensi, keamanan dan keselamatan yang sesuai dengan standar dapat menciptakan terjaminnya kenyamanan dan kelancaran pada operasional bandar udara. Fasilitas sisi darat suatu bandar udara meliputi:

- a) Bangunan terminal penumpang dan kargo.
- b) Menara pengatur lalu lintas penerbangan (control tower).
- c) Bangunan operasional penerbangan.
- d) Jalan masuk (access road).
- e) Fasilitas penunjang bandara jalan dan parkir kendaraan.

3.4 *Service Road* (Jalan Layanan)

Service road digunakan sebagai jalan yang melayani kendaraan yang mengangkut kebutuhan rutin di bandara, contohnya jalan penghubung antara terminal dan jalan operasi. *Service road* digunakan sebagai jalan yang melayani kendaraan yang mengangkut kebutuhan rutin di bandara.



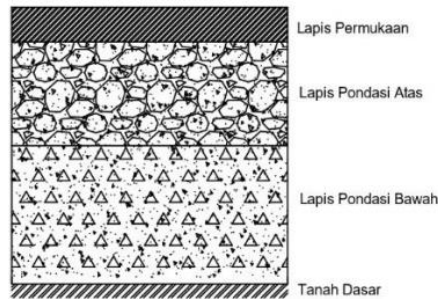
Gambar 3.1 Jalan *Service Road*

(Sumber : SKEP 347/XII/1999)

3.5 Jenis Kontruksi Perkerasan

a. Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan lentur menggunakan aspal sebagai bahan pengikat dan berfungsi sebagai tumpuan kendaraan. Struktur dari perkerasan ini menyebarkan beban dari permukaan ketanah dasar melalui lapisan pondasi atas dan pondasi bawah, serta stabilitasnya bergantung pada penguncian antar material, gesekan antar partikel dan kohesi. Berikut struktur lapisan perkerasan lentur:



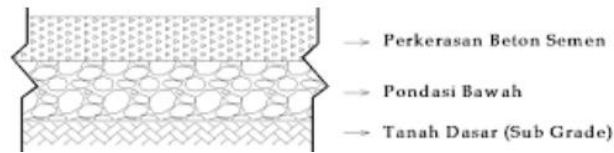
Gambar 3.2 Struktur Lapisan Perkerasan Lentur

(Sumber : PUPR, 1987)

1. Lapisan permukaan (*Surface Course*) merupakan lapisan terbuat dari campuran agregat dan bahan pengikat aspal yang berada paling atas permukaan.
2. Lapisan pondasi atas (*Base Course*) berfungsi menerima tekanan dari roda kendaraan dari lapis permukaan sehingga letaknya persis dibawah lapisan permukaan. Lapisan ini terbuat dari material campuran agregat dan semen.
3. Lapisan pondasi bawah (*Subbase Course*) berfungsi meneruskan beban dari lapisan di atasnya kemudian meneruskannya ketanah dasar. Lapisan ini dibuat dari sirtu yang di hamparkan dan di padatkan.
4. Lapisan tanah dasar (*Subgrade*) merupakan lapisan paling bawah berupa tanah asli atau tanah hasil galian atau timbunan yang dipadatkan sehingga berfungsi sebagai tempat perletakkan dari lapisan perkerasan.

b. Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*)

Perkerasan kaku merupakan struktur pekerasan yang menyebarkan beban dari lapisan permukaan ketanah dasar melalui lapisan pondasi bawah. Stabilitas perkerasan bergantung pada kesatuan antar material dengan semen masif. Bahan perkerasan ini berupa beton (semen, air, agregat) dan tulangan. Berikut struktur perkerasan kaku.



Gambar 3.3 Struktur Lapisan Perkerasan Kaku

(Sumber: PUPR, 2023)

1. Plat beton atau beton semen (*Concrete Slab*) dibuat dengan pengecoran dengan menggunakan bahan semen, air, agregat dan tulangan.
2. Lapis pondasi bawah (*Subbase Course*) ini berfungsi mencegah partikel halus tanah naik ke lapis diatas. Lapis ini terletak diantara tanah dasar dan plat beton.
3. Tanah dasar berfungsi untuk mendukung dari konstruksi perkerasan itu sendiri dan juga sebagai tempat perletakan lapis perkerasan.

3.6. Agregat

Agregat merupakan komponen utama dari konstruksi perkerasan, untuk perkerasan kaku sendiri agregat mendominasi 62%-68% sedangkan pada perkerasan lentur komposisi agregatnya mendominasi 80%-85% dari volume perkerasan keseluruhan. Secara umum agregat terbagi menjadi berdasarkan ukurannya yaitu agregat halus berupa pasir dan agregat kasar terdiri dari kerikil, batuan pecah yang berukuran 5-40 mm. Berikut syarat agregat menurut SK SNI S-04-1989-F sebagai berikut:

a. Agregat Halus

- Agregat halus terdiri atas butir tajam dan keras.
- Bersifat kekal maka tidak boleh hancur oleh pengaruh cuaca.
- Lumpur tidak boleh
- Tidak mengandung zat organik dalam jumlah banyak.
- Memiliki modulus halus butir antara 1,5 – 3,8 sesuai standar gradasi.

b. Agregat Kasar

- Agregat kasar merupakan butir keras dan tidak berpori.
- Bersifat kekal sehingga tidak akan rusak oleh pengaruh cuaca.
- Lumpur tidak boleh

3.7 Aspal

Aspal merupakan bahan pengikat yang paling umum digunakan pada perkerasan jalan. Aspal berfungsi sebagai bahan pengikat pada agregat atau sesama aspal, yang dimana aspal ini digunakan sebagai bahan pengisi rongga pada agregat

dan pori-pori agregat tersebut dan digunakan sebagai bahan pelumas pada penghamparan dilapangan untuk memudahkan dipadatkan. Bahan dasar Aspal berasal dari penyulingan minyak mentah sehingga keberadaannya semakin hari semakin berkurang. Aspal terbentuk dari susunan senyawa kompleks seperti *asphaltenese*, *resins* dan *oils* sehingga bersifat *visco-elastis* dan bergantung waktu saat pembebanan. Pada aspal terdapat nilai viskositas ketika tahap pencampuran dan pemadatan aspal dan sifat viskositas dalam nilai modulus kekakuan didapat ketika masa pelayanan aspal. Berikut tipe aspal berdasarkan jenis penetrasi aspal dan campuran agregat.

- a. Aspal penetrasi rendah 40/50, digunakan ketika kondisi volume lalu lintas tinggi dengan iklim cuaca panas.
- b. Aspal penetrasi rendah 60/70, digunakan ketika kondisi volume lalu lintas sedang dan iklim cuaca panas.
- c. Aspal penetrasi tinggi 80/100, digunakan ketika kondisi volume lalu lintas sedang/rendah dan iklim cuaca dingin.
- d. Aspal penetrasi tinggi 100/110, digunakan pada saat kondisi volume lalu lintas rendah dan iklim cuaca dingin

3.8 Padat Karya

Padat karya adalah kegiatan pembangunan yang lebih banyak menggunakan tenaga manusia dibandingkan mesin. Program padat karya merupakan program untuk memberdayakan masyarakat dengan memanfaatkan tenaga kerja, sumber daya, dan teknologi lokal.

Program padat karya bertujuan untuk: Mengurangi pengangguran, Membantu masyarakat miskin memperoleh pekerjaan, Meningkatkan daya beli, Mengurangi kemiskinan, Meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Program padat karya dapat dilakukan di berbagai sektor, seperti:

- Infrastruktur, seperti perbaikan jembatan, normalisasi saluran air, dan MCK
- Produktif, seperti budidaya ikan dan pengembangan usaha kelompok
- Transportasi, seperti pembangunan dan pemeliharaan terminal, bandara, pelabuhan, dan jalur kereta api

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh mahasiswa program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan ke-VII Politeknik Penerbangan Surabaya khususnya yang berada di Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu, Kota Pagar Alam, Sumatera Selatan pada tanggal 1 April 2024 hingga 31 Agustus 2024 adalah berfokus pada Unit Bangunan dan Landasan. Penyusunan laporan ini lebih berfokus pada perawatan dan pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Jam kerja bagi para mahasiswa OJT di bandar udara ini dimulai pada pukul 08.00 WIB hingga 16.00 WIB pada hari Senin hingga Jumat. Berikut merupakan *layout* ruang lingkup pelaksanaan OJT di Bandar Udara Atung Bungsu.

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas sisi darat merupakan fasilitas pada bandar udara yang tidak berhubungan langsung dengan penerbangan. Fasilitas sisi darat dirancang untuk memberikan kemudahan akomodasi pergerakan penumpang, kendaraan, dan kargo di bandar udara. Bangunan / fasilitas yang termasuk dalam fasilitas ini adalah sebagai berikut.

1. Gedung Terminal

Gedung terminal merupakan bangunan yang menjadi penghubung bagi penumpang dari sisi darat ke sisi udara ataupun sebaliknya. Melalui bangunan ini, penumpang dapat melakukan pembelian tiket, penitipan, dan pengecekan bagasi, serta pemeriksaan keamanan. Terminal pada suatu bandar udara umumnya dilengkapi dengan berbagai fasilitas, sarana, dan prasarana penunjang untuk menyelenggarakan segala kegiatan operasional di bandar udara dengan tetap memperhatikan standar operasional persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.



Gambar 4.1 Gedung Terminal Bandar Udara Atung Bungsu
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Terminal Bandar Udara Atung Bungsu memiliki luas 2350 m². Pada bangunan ini memiliki bagian-bagian sebagai berikut.

a. *Hall Keberangkatan*



Gambar 4.2 *Hall* keberangkatan
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Hall Keberangkatan merupakan suatu area yang terletak di bagian depan terminal. Area ini biasanya menjadi tempat bagi penumpang dan pengantar ataupun penjemput untuk menunggu kedatangan pesawat sebelum *check-in*.

b. Ruang *Check-In*



Gambar 4.3 Ruang *check-in*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Merupakan bagian terminal yang digunakan untuk melakukan pengecekan tiket dan bagasi. Di bandar udara ini, tempat *Security Check Point* (SCP) berada di satu area dengan tempat *Check-In*.

c. Ruang Tunggu Keberangkatan



Gambar 4.4 Ruang tunggu keberangkatan

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Ruang tunggu keberangkatan adalah area yang digunakan untuk menunggu pesawat bagi penumpang. Penumpang bisa memasuki ruangan atau area ini setelah melewati *Security Check Point* (SCP). Dengan diletakkannya area ini setelah SCP, maka penumpang sudah dalam kondisi steril dari hal-hal yang dilarang untuk dibawa ke pesawat.

d. Area Kedatangan



Gambar 4.5 Area Kedatangan

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Area kedatangan merupakan area penumpang keluar dari pesawat.

2. *Parking Area*



Gambar 4.6 *Parking Area*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Parking area merupakan tempat parkir kendaraan bagi para penumpang, pengantar maupun penjemput. Pada Bandar Udara Atung Bungsu memiliki lahan seluas 5997 m² untuk mobil, motor, ataupun kendaraan umum.

3. **Gedung Bangunan dan Landasan**



Gambar 4.7 Gedung Bangunan dan Landasan Bandar Udara Atung Bungsu
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Gedung bangunan dan landasan atau yang sering disebut dengan Gedung bangland merupakan salah satu bangunan operasional bandar udara yang berfungsi sebagai pusat kegiatan operasional Unit Bangunan dan Landasan pada suatu bandar udara. Pada gedung terdapat berbagai peralatan pemeliharaan bandar udara atau *Airport Maintenance Facilities*. Gedung Bangland Bandar Udara Atung Bungsu memiliki luas 240 m² dengan jumlah personil sebanyak 12 orang.

4. 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 Atung Bungsu adalah 475 m².



Gambar 4.8 Gedung PKP-PK Bandara Atung Bungsu

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

5. Gedung *AirNav*

Gedung *AirNav* merupakan penyedia pelayanan navigasi penerbangan. Gedung *AirNav* Luas Kantor *AirNav* pada Bandar Udara Atung Bungsu adalah 441 m².



Gambar 4.9 Gedung *AirNav* Bandara Atung Bungsu

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

6. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik, dimana di dalam ruangan tersebut terdapat Genset (*Generator Set*), ACCU (Akumulator) , UPS (*Uninterruptible Power Supply*), Panel. Fasilitas dan peralatan pada Gedung *Power House* bermanfaat sebagai *Back Up* daya listrik. Apabila terjadi pemadaman dari PLN, sehingga operasional penerbangan dapat berjalan guna menunjang keselamatan dan keamanan penerbangan. Luas dari Gedung PH pada Bandar Udara Atung Bungsu adalah 120 m².



Gambar 4.10 Gedung *Power House* Bandara Atung Bungsu
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

6. Kantor Administrasi

Kantor administrasi dibutuhkan untuk mendukung pengoperasian bandar udara baik secara administrasi, personalia, maupun lalu lintas kebandarudaraan. Gedung Administrasi di Bandar Udara Atung Bungsu memiliki luas 275 m².



Gambar 4.11 Kantor Administrasi Bandara Atung Bungsu
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas sisi udara adalah area pada bandar udara yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara. Fasilitas sisi udara dan segala fasilitas penunjangnya merupakan area vital dan steril. Area ini merupakan area untuk berbagai pergerakan pesawat seperti lepas landas, mendarat, dan sebagainya. Fasilitas sisi udara Bandar Udara Atung Bungsu adalah sebagai berikut.

1. *Runway* (Landas Pacu)

Landas pacu atau *runway* merupakan suatu area berbentuk persegi panjang yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat. Dimensi landas pacu telah ditentukan sesuai dengan pesawat terkritis yang terdapat pada suatu bandar udara dan beberapa factor lainnya seperti temperatur udara sekitar, ketinggian lokasi, kelembapan bandar udara kemiringan landas pacu, dan karakteristik

permukaan landas pacu.

Runway Bandar Udara Atung Bungsu memiliki Panjang 1500 m dan lebar 30 m yang memiliki spesifikasi *Asphalt* dengan nilai PCN 24/F/C/X/T. *Runway* bandar udara ini memiliki *runway designation* 06 dan 24.



Gambar 4.12 Landas Pacu Bandar Udara Atung Bungsu
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

2. Apron (Area Parkir Pesawat)

Apron adalah suatu area pada bandar udara yang digunakan untuk mengakomodasi parkirnya pesawat udara guna naik dan turunnya penumpang, pengisian bahan bakar, bongkar muat kargo, surat, parkir, atau pemeliharaan pesawat.

Bandar Udara Atung Bungsu memiliki apron dengan dimensi 110 x 70 m. Apron bandar udara ini memiliki spesifikasi *Asphalt* dengan nilai PCN 24 F/C/X/T. Memiliki *parking stand* berjumlah 5 buah, apron Bandar Udara Atung Bungsu mampu menampung 5 ATR 72-600.



Gambar 4.13 *Apron* Bandar Udara Atung Bungsu
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

3. Taxiway (Landas Penghubung)

Taxiway merupakan penghubung antara *runway* dengan *apron*, terminal, atau fasilitas lainnya pada bandar udara. Bandar Udara Atung Bungsu memiliki luas 186 x 18 m dengan spesifikasi *Asphalt* dengan nilai PCN 24 F/C/X/T.



Gambar 4.14 *Taxiway* Bandar Udara Atung Bungsu

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini dilaksanakan selama 5 bulan terhitung mulai tanggal 03 Oktober 2024–28 Februari 2025 di Bandar Udara Atung Bungsu, Kota Pagar Alam, Sumatera Selatan. Waktu efektif selama seminggu bagi mahasiswa dalam melaksanakan OJT sehari-harinya adalah hari Senin hingga Jumat pukul 08.00 – 16.00 WIB. Selama pelaksanaan OJT, Taruna/i dibimbing oleh *Supervisor* yang berada di bandar udara ini. Adapun jadwal spesifik pelaksanaan OJT terlampir pada lampiran 2 dan secara umum adalah sebagai berikut.

Tabel 4.1 Tabel Kegiatan Taruna On The Job Training

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	03 Oktober 2024	Taruna On the Job Training (OJT) tiba Bandar Udara Atung Bungsu	-
2.	04 Oktober 2024	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.	17 Februari 2024 – 08 September 2024	Asistensi Laporan OJT yang pertama ke dosen pembimbing dan supervisor.	-
4.	5 Maret 2025	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan sidang laporan.	-

4.3 Permasalahan *On The Job Training*

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Atung Bungsu, penulis menemukan permasalahan yaitu :

1. Pekerjaan Pembuatan Perkerasan Jalan *Service Road* Di Depan Gedung Airnav
2. Kegiatan Padat Karya Di Area Gerbang Masuk Bandar Udara Atung Bungsu

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan Pembuatan Perkerasan Baru Jalan *Service Road* Di Depan Gedung *Airnav*

Jalan *service road* yang ada di depan gedung *airnav* bandar udara atung bungsu yang permukaan jalannya masih berbentuk tanah dan belum di aspal. Oleh sebab itu, dilakukanlah pekerjaan pembuatan perkerasan baru untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan dengan material yang lebih tahan lama yaitu dengan *flexible pavement*.



Gambar 4.15 Jalan *Service Road* Di Depan Gedung *Airnav* Bandar Udara Atung Bungsu

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Gambar di atas merupakan jalan *service road* yang akan dilakukan

pekerjaan pembuatan perkerasan baru dengan panjang sekitar 168 m dan lebar 4 m.

Berikut merupakan tahapan dalam pekerjaan pembuatan perkerasan baru jalan *service road* di depan gedung *airnav* di bandar udara atung bungsu:

1. Mempersiapkan peralatan pekerjaan dan personel
 - a. Peralatan
 - Mobil *Asphalt Sprayer*



Gambar 4.16 Mobil *Asphalt Sprayer*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Alat yang digunakan untuk menyiramkan aspal tack coat pada permukaan landasan. Alat ini memiliki perlengkapan yang dapat memanaskan dan mencampur material secara efektif sesuai dengan temperatur yang diperlukan.

- *Asphalt Finisher*



Gambar 4.17 *Asphalt Finisher*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Alat penghampar ini mempunyai tenaga penggerak sendiri dan dilengkapi dengan screed, automatic level dan alat pemanas. Alat ini dapat menghampar dan meratakan lapisan hotmix sesuai tebal, kemiringan dan kerataan yang ditentukan.

- *Pneumatic Tire Roller*



Gambar 4.18 *Pneumatic Tire Roller*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Pneumatic tire roller merupakan alat yang digunakan untuk memadatkan lapisan aspal. Alat ini memiliki roda yang terbuat dari karet dengan susunan rodanya dibuat sedemikian rupa sehingga jalur yang dilewati jatuh diantara jalur-jalur roda belakang, dengan demikian gilasannya dapat merata pada satu lintasan roller.

- *Tandem Roller*



Gambar 4.19 *Tandem Roller*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Tandem roller adalah alat berat yang mempunyai roda baja depan dan belakang untuk memadatkan campuran aspal.

- *Dump Truck*



Gambar 4.20 *Dump Truck*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Dump truck berfungsi untuk mengangkut aspal *hotmix* yang akan dihamparkan. *Dump truck* ini memiliki penutup untuk campuran aspal yang sangat tebal untuk menjaga suhu campuran aspal agar tetap terjaga.

- Sekop



Gambar 4.21 Sekop

(Sumber : www.google.com, 2025)

Sekop berfungsi untuk mengambil ataupun meratakan sisa aspal yang sudah dihampar.

- Garu



Gambar 4.22 Garu

(Sumber : www.google.com, 2025)

Garu ini berfungsi untuk meratakan campuran aspal yang telah dihampar.

- Termometer



Gambar 4.23 Termometer

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Untuk mengetahui dan memantau suhu aspal pada saat awal di AMP hingga pada saat dihampar.

b. Perlengkapan Keselamatan

- Sepatu *Safety*

Sepatu berfungsi untuk melindungi kaki dari benturan, benda tajam, cairan, panas dan hal lainnya yang berbahaya.



Gambar 4.24 Sepatu *Safety*

(Sumber : www.google.com, 2025)

- Rompi *Safety*

Rompi *Safety* berguna untuk menandakan bahwa adanya seseorang atau pekerja di lapangan. Rompi ini dapat dipakai sebagai sumber cahaya atau reflektor ketika cahaya sangat minimal.



Gambar 4.25 Rompi *Safety*

(Sumber : www.google.com, 2025)

2. Langkah selanjutnya ialah rancangan campuran rencana atau *Job Mix Formula* (JMF). Percobaan campuran ini dilakukan di instansi pencampuran aspal yaitu *Asphalt Mixing Plant*. Berikut merupakan hasil rancangan campuran rencana (JMF)



Gambar 4.26 *Asphalt Mixing Plant*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Pada pekerjaan ini menggunakan material berupa:

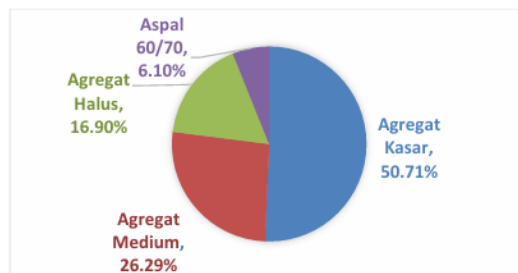
Agregat kasar (10-20mm) : 54%

Agregat medium (5-10mm) : 28%

Agregat halus (0-05mm) : 18%

Aspal 60/70 : 6,07%

Jika secara keseluruhan agregat + aspal, berikut diagram venn yang menggambarkan persentase dari masing-masing agregat dan aspal.



Gambar 4.27 Diagram Persentase Campuran Agregat dan Aspal
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

3. Melakukan penghampanan percobaan (*trial compaction*)

Percobaan pemadatan ini bertujuan untuk mengetahui jumlah lintasan optimum agar tercapai nilai kepadatan serta rasio antara tebal hampar. Setelah "*Job Mix*" mendapatkan persetujuan, harus dilakukan percobaan pemadatan. Pada percobaan ini didapat jumlah lintasan optimum yang akan digunakan dalam melakukan pekerjaan pembuatan perkerasan baru jalan *service road* oleh alat pemadatan aspal dengan jumlah lintasan optimum sebanyak 4 lintasan untuk

tandem roller awal dan 4 di akhir, serta 14 lintasan untuk *Tire Pneumatic Roller*. Untuk ketebalan aspal yang didapat pada pengujian ini sebagai berikut.

Ketebalan hampar : 13,75 cm

Ketebalan padat : 11 cm



Gambar 4.28 *Trial Compaction*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4. Melakukan penghamparan dan pemadatan sesuai hasil trial compaction dengan metode dan persyaratan yang diberikan pada RKS dan dokumen perencanaan.

- a. Penghamparan Tack Coat

Penghamparan *tack-coat* menggunakan alat *asphalt sprayer*. Aspal *tack coat* berfungsi sebagai pengikat antara lapis perkerasan lama dengan lapis perkerasan baru. Aspal *tack coat* disemprotkan ke lapisan yang akan dihampar oleh *hotmix*.

Berikut volume *Tack Coat* Perkerasan Baru Jalan *Service Road*:

- Panjang = 168 m
- Lebar = 4 m
- Luas = $p \times l = 168 \times 4 = 672 \text{ m}^2$
- Volume tack coat = 1 kg/m²
- Volume total = $1 \text{ kg/m}^2 \times 672 \text{ m}^2 = 672 \text{ kg}$



Gambar 4.29 *Tack Coat*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

b. Proses Penghamparan *Asphalt Hotmix*

Pekerjaan penghamparan dengan *asphalt finisher* dilakukan setelah pekerjaan penyemprotan *tack coat* selesai dilaksanakan lebih dari 30 menit. *Asphalt finisher* berfungsi untuk menghamparkan campuran aspal dan meratakan lapisannya. Ketebalan hamparan aspal direncanakan mencapai 13,75 cm dalam keadaan belum dipadatkan. Pada *asphalt finisher* dilengkapi dengan sensor untuk menentukan ketebalan penghamparan. *Asphalt finisher* harus mempunyai tenaga penggerak sendiri dan mampu menghamparkan serta meratakan campuran aspal sesuai dengan tebal, kemiringan dan kerataan yang ditentukan.

Dalam pelaksanaan pengerjaannya, mesin *asphalt finisher* diiringi dengan *dump truck*. *Dump truck* ini memuat campuran aspal yang telah diolah di AMP (*Asphalt Mixing Plant*) sebelumnya. *Dump truck* akan berada di depan dan bergerak seirama dengan kecepatan kerja mesin *asphalt finisher* menyuplai campuran aspal yang digunakan untuk penghamparan. Faktor suhu sangat berpengaruh dalam pekerjaan penghamparan, sehingga suhu campuran aspal sebelum dan sesudah dihampar perlu dicek dengan termometer.

Campuran aspal saat berada di *dump truck* sebelum dihampar harus memiliki suhu tidak kurang dari 150°C. Suhu aspal sebelum dihampar berada pada kisaran 135°C 145°C.

Pada langkah ini, dilakukan juga pengecekan ketebalan aspal yang telah dihampar.

Berikut volume kebutuhan aspal untuk pekerjaan pembuatan perkerasan baru Jalan *Service Road*:

- Panjang = 168 m
- Lebar = 4 m
- Tinggi = 0.1375 m
- Berat jenis aspal *hotmix* = 2.323 ton/m³
- Volume = $p \times l \times t \times \rho$
= 168 x 4 x 0.1375 x 2.323 ton/m³
= 214,6 ton

Untuk penghampan aspal sepanjang 168 meter dengan lebar 4 m akan memakan waktu 60 menit dan 80 menit. Kemudian untuk waktu perpindahan *asphalt finisher* ketika berpindah lintasan adalah 10 menit. Dari hal tersebut dapat disimpulkan bahwa 1 kali pekerjaan untuk 1 lintasan pekerjaan pembuatan perkerasan baru memakan waktu 70 hingga 90 menit.



Gambar 4.30 Penghampan Aspal

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

c. Proses Pengukuran Suhu Hampar

Pengecekan suhu *asphalt* pada saat penghampan dilakukan agar suhu sesuai dengan yang disyaratkan yaitu 125°C-145°C karena ketika suhu tidak sesuai sangat mempengaruhi hasil dari proses pemadatan.



Gambar 4.31 Pengukuran Suhu Hampar

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

d. Proses Pemadatan Pertama

Pemadatan awal menggunakan alat berat yaitu *tandem roller* yang memiliki minimum 8 ton. *Tandem Roller* merupakan alat pemadat dengan penggilas berupa roda baja. *Tandem roller* harus dalam keadaan baik, dapat bergerak ke arah depan dan belakang dengan kecepatan yang dapat diatur agar campuran aspal *hotmix* tidak bergerak (*dispavement*). *Tandem roller* akan berjalan diatas *hotmix* yang sudah dihampar oleh *asphalt finisher* sebanyak 2 - 4 lintasan optimum (*pacing*) dengan kecepatan tidak lebih dari 4 km/jam.



Gambar 4.32 Proses Pemadatan Pertama

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

e. Proses Pemadatan Kedua

Saat pemadatan kedua berlangsung, dilakukan dengan alat *Pneumatic Tire Roller* (PTR) dengan berat total minimum 10 ton. *Pneumatic tired roller* merupakan alat pemadat dengan penggilas berupa roda-roda ban karet yang dipompa (*pneumatic*). Susunan dari roda depan dan roda belakang selang-seling sehingga bagian yang tidak tergilas oleh roda bagian depan akan

digilas oleh roda bagian belakangnya. *Pneumatic Tired Roller* akan berjalan diatas *hotmix* yang sudah dihampar oleh *asphalt finisher* dan sudah digilas oleh *tandem roller* sebanyak ± 14 lintasan optimum (*passing*) dengan kecepatan tidak lebih dari 10 km/jam.



Gambar 4.33 Proses Pemadatan Kedua

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

f. Pemadatan Akhir

Pemadatan akhir dikerjakan dengan *tandem roller* sebanyak 2 - 4 lintasan sewaktu aspal masih cukup panas untuk menghilangkan jejak dari PTR, *tandem roller* ini bertujuan untuk meratakan kembali *asphalt* setelah dipadatkan menggunakan PTR. *Tandem Roller* akan menggilas dengan dua kali *passing* agar mendapatkan hasil yang padat yaitu 11 cm.



Gambar 4.34 Proses Pemadatan Akhir

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

h. Pembersihan Lokasi Setelah Pekerjaan Pembuatan Perkerasan Baru

Tahap akhir pekerjaan pembuatan perkerasan baru yaitu pengecekan dan pembersihan setelah pekerjaan selesai dengan cara menyusuri lokasi pekerjaan yang telah dikerjakan agar agregat aspal yang terkelupas atau

sampah dan benda-benda yang dianggap *foreign object damage* (FOD) tidak tertinggal agar tidak membahayakan penerbangan.

Berikut merupakan kondisi jalan *service road* setelah pelaksanaan pekerjaan pembuatan perkerasan baru berakhir.



Gambar 4.35 Kondisi Jalan *Service Road* Di Depan Gedung *Airnav* Setelah Pembuatan Perkerasan Baru

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4.4.2 Kegiatan Padat Karya Di Area Gerbang Masuk Bandar Udara Atung Bungsu

Kegiatan Padat Karya ini dilaksanakan selama satu hari dengan jumlah 40 orang. Kegiatan ini bertujuan untuk pembersihan lahan yang masih banyak semak belukar yang ada di samping gerbang masuk bandar udara atung bungsu kota pagar alam. Berikut adalah gambar dari area lahan yang akan dikerjakan:



Gambar 4.36 Area Lahan Yang Akan Dibersihkan

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Langkah-langkah penyelesaian dari kegiatan padat karya di area gerbang masuk bandar udara atung bungsu antara lain sebagai berikut:

1. Persiapan Perkejaan

a) Persiapan personal

Melakukan *briefing* terlebih dahulu kepada seluruh personal yang akan melakukan pekerjaan. *Briefing* dilakukan agar semua anggota personal paham dan mengerti dengan apa yang dikerjakan nanti kemudian supaya terhindar dari kecelakaan dan bahaya pada saat bekerja nanti.



Gambar 4.37 Melakukan *Briefing* Terlebih Dahulu

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

b) Persiapan alat

- Sepatu *Safety*

Sepatu *safety* atau sepatu keselamatan berfungsi untuk melindungi kaki pekerja dari cedera saat bekerja di lingkungan yang berbahaya. Sepatu *safety* merupakan salah satu Alat Pelindung Diri (APD) yang wajib digunakan oleh pekerja.



Gambar 4.38 Sepatu *Safety*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

- Sarung Tangan *Safety*

Sarung tangan *safety* berfungsi untuk melindungi tangan dari cedera saat bekerja. Sarung tangan *safety* juga dapat membantu mematuhi peraturan keselamatan kerja.



Gambar 4.39 Sarung Tangan *Safety*

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

- Parang/Golok

Parang memiliki fungsi sebagai alat potong dan tebas.



Gambar 4.40 Parang/Golok

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

2. Pelaksanaan Pekerjaan

a) Pembagian Kelompok

Pembagian kelompok ini terdiri dari 4 orang dari masing-masing kelompok



Gambar 4.41 Pembagian Kelompok

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

b) Pembagian Tempat

Pembagian tempat ini bertujuan agar setiap masing-masing kelompok mempunyai tempat pekerjaannya masing-masing yang nantinya mudah dalam melakukan pekerjaan dan tidak mengganggu kelompok lain nantinya.



Gambar 4.42 Pembagian Tempat Masing-Masing Kelompok

(Sumber : Dokumnetasi Penulis, 2025)

c) Proses Penebangan/Pembabasan

Pada proses penebangan/pembabasan ini setiap masing-masing kelompok mempunyai tempat atau arah penebangan/pembabasan yang lurus kedepan dengan jarak masing-masing kelompok yaitu 100 meter.



Gambar 4.43 Proses Penebangan/Pembabasan

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

d) Tahap Penyelesaian

Setelah proses penebangan/pembabasan selesai, semua anggota kelompok akan kembali lagi ke tempat asal masing-masing.

Berikut adalah gambar hasil dari proses penebangan/pembabasan yang telah selesai:



Gambar 4.44 Hasil Dari Proses Penebangan/Pembabasan

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan Permasalahan yang diambil oleh penulis, Kesimpulan yang dapat diberikan adalah sebagai berikut.

1. Pekerjaan Pembuatan Perkerasan Baru Jalan *Service Road* Di Depan Gedung *Airnav* Di Bandar Udara Atung Bungsu memiliki hasil akhir ketebalan padat aspal yaitu 11 cm dengan ketebalan hampar aspal yaitu 13,75 cm. Dengan adanya pekerjaan pembuatan perkerasan baru jalan *service road* di depan gedung *airnav*, maka dapat meningkatkan keselamatan operasional dan mengurangi resiko kecelakaan.
2. Kegiatan Padat Karya ini dilaksanakan selama 1 hari dengan jumlah 40 orang. Kegiatan ini dimulai dari jam 08.00 WIB-16.00 WIB dengan luas lahan sekitar 26.000 m². Kegiatan ini bertujuan untuk pembersihan lahan kosong dan meningkatkan perekonomian masyarakat yang ada disekitar bandar udara atung bungsu.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu sarana bagi mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya untuk belajar langsung mengenai dunia kerja kedepannya. Setelah melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar udara Atung Bungsu, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa:

1. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini menambah pengetahuan, pengalaman, serta keterampilan kerja bagi penulis untuk bekal di dunia kerja nantinya.
2. Selain itu, kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini juga digunakan oleh penulis untuk menjalin relasi baik dengan pihak bandar udara maupun pihak-pihak luar terkait.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang didapatkan oleh penulis, maka penulis dapat memberikan saran terkait tersebut, yaitu:

1. Setelah proses pelaksanaan pekerjaan pembuatan perkerasan baru jalan *service road* di depan gedung *airnav*, perlu dilakukan pengecekan dan pemeliharaan secara berkala. Agar kondisi jalan yang baru tetap terjaga dan terpelihara kedepannya.
2. Melakukan pemeliharaan atau pembersihan lahan yang ada di area gerbang masuk secara rutin di bandar udara atung bungsu agar selalu bersih dari semak atau pepohonan yang tumbuh.

5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan

Perlunya dilakukan evaluasi terhadap berbagai fasilitas, sarana, dan prasana sisi darat dan udara. Hal ini bertujuan agar terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan. Selain itu, pelaksanaan inspeksi dan pemeliharaan rutin perlu dilakukan untuk meningkatkan pelayanan yang aman dan nyaman baik bagi personel bandar udara maupun penumpang.

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara Atung Bungsu ini, diharapkan taruna/i mampu menerapkan ilmu dan keterampilan yang didapatkan di kampus. Selain itu, diharapkan taruna/i juga mendapatkan banyak ilmu baru yang berguna untuk bekal diri menghadapi dunia kerja setelah menyelesaikan studi nantinya.

Demikian laporan hasil *On the Job Training* pertama penulis. Dengan dipaparkannya saran oleh penulis, diharapkan mampu dapat dipertimbangkan dan diaplikasikan agar menjadikan pelayanan teknis, keselamatan dan keamanan penerbangan pada Bandar Udara Atung Bungsu lebih baik. Selain itu, diharapkan juga solusi dan masukan dari berbagai pihak untuk penyempurnaan baik bagi penulis, Politeknik Penerbangan Surabaya, Bandar Udara Atung Bungsu, maupun berbagai pihak terkait di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ICAO (*International Civil Aviation Organization*) Annex 14 *Aerodromes*
- Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara
- SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/ atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu. 2024. *Aerodrome Manual (AM) Bandar Udara Atung Bungsu*. Sumatera Selatan: Satpel Bandar Udara Atung Bungsu
- PUPR, 1987
- PUPR, 2023
- Sarwidaningrum, Irene. 2015. *Kota Pagar Alam: Atung Bungsu Pembuka Pintu....*Diakses pada: 27 Januari 2025, dari www.kompas.com.
- Suci Ryski Nur Afriyani. (2023). PERENCANAAN KONSTRUKSI PERKERASAN SERVICE ROAD PADA SISI FIRE STATION 2 SEBAGAI UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN PENERBANGAN
- <https://portal.dephub.go.id/post/read/program-padat-karya-kemenhub-untuk-pemberdayaan-masyarakat>

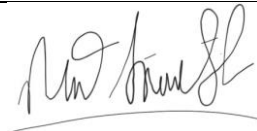
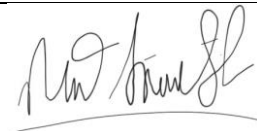
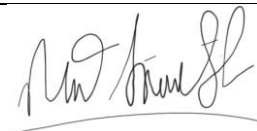
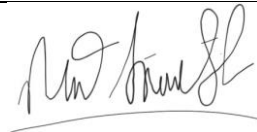
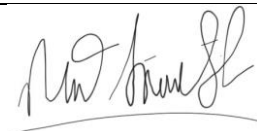
LAMPIRAN 1





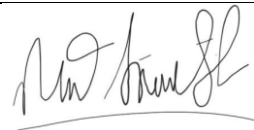
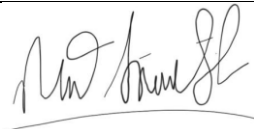
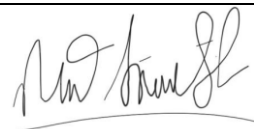
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

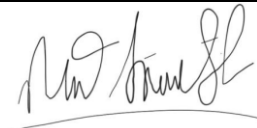
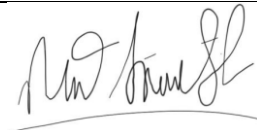
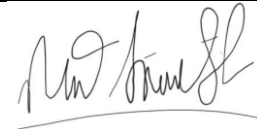
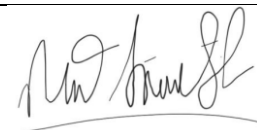
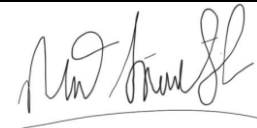
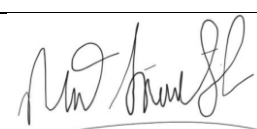
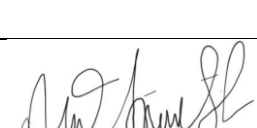
Nama : Daud Wyalba Jasdo
 NIT : 30722031
 Prodi : Teknik Bangunan dan Landasan VII Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Atung Bungsu

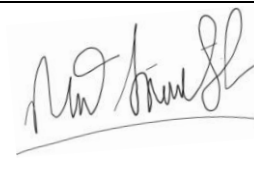
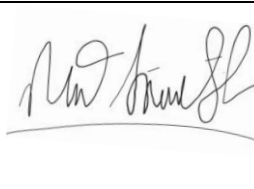
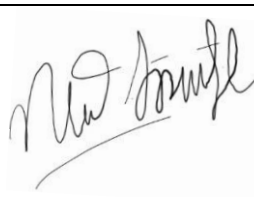
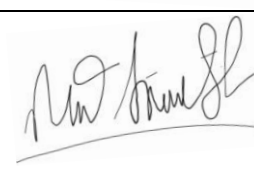
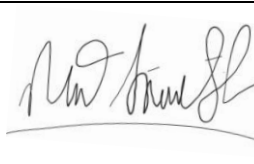
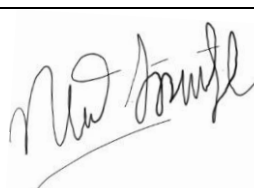
No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	Kamis, 3 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Di Depan Jalan Akses Gerbang Masuk		
2	Jum'at, 4 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Sisi Udara		
3	Senin, 7 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
4	Selasa, 8 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
5	Rabu, 9 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
6	Kamis, 10 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		

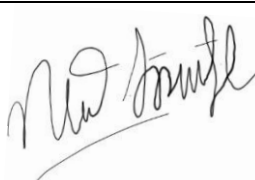
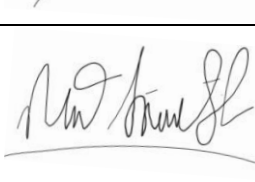
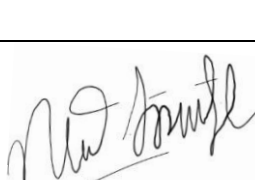
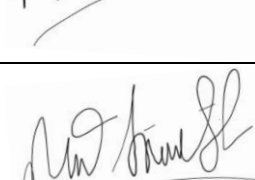
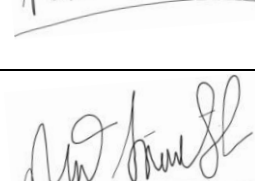
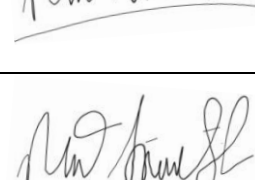
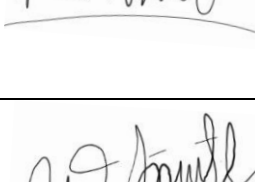
7	Jum'at, 11 Oktober 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
8	Senin, 14 Oktober 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
9	Selasa, 15 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Di Runway Strip		
10	Rabu, 16 Oktober 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
11	Kamis, 17 Oktober 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
12	Jum'at, 18 Oktober 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
13	Senin, 21 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Di Runway Strip		
14	Selasa, 22 Oktober 2024	Pemotongan Rumput Runway Strip		

15	Rabu, 23 Oktober 2024	Mengukur Obstacle		
16	Kamis, 24 Oktober 2024	Mengukur Obstacle		
17	Jum'at, 25 Oktober 2024	Pengecatan Gedung PKP-PK		
18	Senin, 28 Oktober 2024	Pengecatan Gedung PKP-PK		
19	Selasa, 29 Oktober 2024	Pengecatan Gedung PKP-PK		
20	Rabu, 30 Mei 2024	Pengecatan Gedung PKP-PK		
21	Kamis, 31 Oktober 2024	Perbaikan Traktor		
22	Jumat, 1 November 2024	Pemotongan Rumput Di Depan Jalan Akses Gerbang Masuk-		

23	Senin, 4 November 2024	Pemotongan Rumput Sisi Udara		
24	Selasa, 5 November 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
25	Rabu, 6 November 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
26	Kamis, 7 november 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
27	Jum'at, 8 november 2024	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
28	Senin, 11 November 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
29	Selasa, 12 November 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
30	Rabu, 13 November 2024	Pemotongan di sisi darat		

31	Kamis, 14 November 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
32	Jum'at, 15 November 2024	Pembakaran Rumput Di Runway Strip		
33	Senin, 18 November 2024	Pekerjaan pengelasan		
34	Selasa, 19 November 2024	Pemotongan Rumput Di Runway Strip		
35	Rabu, 20 November 2024	Pemotongan Rumput Runway Strip		
36	Kamis, 21 November 2024	Test Sandcone dilapangan		
37	Jum'at, 22 November 2024	Test Sandcone di lapangan		
38	Senin, 25 November 2024	Test Sandcone di lapangan		

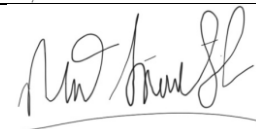
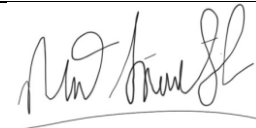
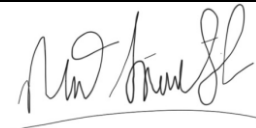
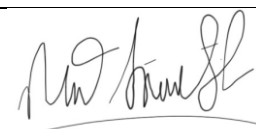
39	Selasa, 26 November 2024	Test sandcone di lab		
40	Rabu, 27 november 2024	Pemotongan Rumput Di Runway Strip		
41	Kamis, 28 november 2024	Pemotongan Rumput Di Runway Strip		
42	Senin, 2 Desember 2024	Pemotongan rumput sisi darat		
43	Selasa, 3 Desember 2024	Pemotongan rumput sisi darat		
44	Rabu, 4 Desember 2024	Pemotongan rumput sisi udara		
45	Kamis, 5 Desember 2024	Pemotongan rumput sisi udara		
46	Jumat, 6 Desember 2024	Pemotongan rumput sisi darat		
47	Senin, 9 Desember 2024	Pengecatan sign board		

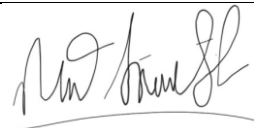
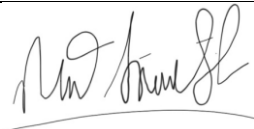
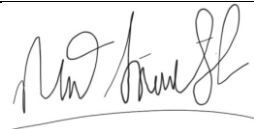
48	Selasa, 10 Desember 2024	Pengecatan <i>sign board</i>		
49	Rabu, 11 Desember 2024	Pembersihan sampah dan rumput di sisi darat		
50	Kamis, 12 Desember 2024	Pembersihan sampah dan rumput di sisi darat		
51	Jumat, 13 Desember 2024	Pembersihan sampah dan rumput di sisi darat		
52	Senin, 16 Desember 2024	Perbaikan mesin potong rumput		
53	Selasa, 17 Desember 2024	Pembersihan area sekitar Gedung bangland		
54	Rabu, 18 Desember 2024	Perbaikan mesin potong rumput		
55	Kamis, 19 Desember 2024	pemotongan rumput area runway strip		
56	Jumat, 20 Desember 2024	Pemotongan rumput sisi darat		

57	Senin, 6 Januari 2025	Perkerjaan <i>patching service road</i>		
58	Selasa, 7 Januari 2025	Penyemprotan racun rumput disekitar <i>apron</i>		
59	Rabu, 8 Januari 2025	Penyemprotan racun rumput di area <i>taxiway</i>		
60	Kamis, 9 Januari 2025	Penyemprotan racun rumput area Gedung <i>airnav</i> dan <i>drainase</i>		
61	Jum'at, 10 Januari 2025	Pengecatan ulang marka <i>taxiway</i>		

62	Senin, 13 Januari 2025	Pengecatan ulang threshold		<i>NW Smit</i>
63	Selasa, 14 Januari 2025	Pembabasan rumput area sisi darat		<i>NW Smit</i>
64	Rabu, 15 Januari 2025	Pembabasan rumput di area acces road		<i>NW Smit</i>
65	Kamis, 16 Januari 2025	stanby	-	<i>NW Smit</i>
66	Jumat, 17 januari 2025	stanby	-	<i>NW Smit</i>
67	Senin, 20 Januari 2025	Penyemprotan racun rumput area runway strip		<i>NW Smit</i>

68	Selasa, 21 Januari 2025	Perbaikan mesin pemotong rumput		<i>Nut Smithe</i>
69	Rabu, 22 Januari 2025	Pemyempro tan rumput area drainase sisi udara		<i>Nut Smithe</i>
70	Kamis, 23 Januari 2025	Pemeliharaan jalan akses masuk bandara		<i>Nut Smithe</i>
71	Jumat, 24 Januari 2025	Pengawasan lembur pekerjaan DPT runway strip		<i>Nut Smithe</i>
72	Senin, 27 Januari 2025	LIBUR ISRA MIKRAJ		<i>Nut Smithe</i>
73	Selasa, 28 Januari 2025	LIBUR		<i>Nut Smithe</i>

74	Rabu, 29 Januari 2025	LIBUR		
75	Kamis, 30 Januari 2025	Pembersihan taxiway yang kemasukan tanah		
76	Jumat, 31 Januari 2025	standby	-	
77	Senin, 3 Februari 2025	Pengecatan kanstin taman terminal penumpang		
78	Selasa, 4 Februari 2025	Pengecatan kanstin taman terminal penumpang		
79	Rabu, 5 Februari 2025	Pemotongan Rumput Area Runwaystrip		
80	Kamis, 6 Februari 2025	Pemotongan Rumput Area Apron		
81	Jum'at, 7 Februari 2025	Pemotongan Rumput Area Taxiway		

82	Senin, 10 Februari 2025	Pemotongan Rumpun Area <i>Runwaystrip</i>		
83	Selasa, 11 Februari 2025	Pembersihan <i>Bleeding</i>		
84	Rabu, 12 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		
85	Kamis, 13 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		
86	Jum'at, 14 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		
87	Senin, 17 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		
88	Selasa, 18 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		

89	Rabu, 19 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		
90	Kamis, 20 Februari 2025	Observasi data untuk Tugas Akhir		