

**UPAYA PENGENDALIAN *BIRD STRIKE* DAN *WILDLIFE HAZARD* TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN
SERTA PEMELIHARAAN GEDUNG TERMINAL KARGO
DI BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU
SULAWESI TENGGARA**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 April 2024 - 19 September 2024**



Disusun oleh:

IRSYADUL IBAD AL GHOZALI
NIT.30722011

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

**UPAYA PENGENDALIAN *BIRD STRIKE* DAN *WILDLIFE HAZARD* TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN
SERTA PEMELIHARAAN GEDUNG TERMINAL KARGO
DI BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU
SULAWESI TENGGARA**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 April 2024 - 19 September 2024**



Disusun oleh:

IRSYADUL IBAD AL GHOZALI
NIT.30722011

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

LEMBAR PERSETUJUAN

UPAYA PENGENDALIAN *BIRD STRIKE* DAN *WILDLIFE HAZARD* TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN SERTA PEMELIHARAAN GEDUNG TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU SULAWESI TENGGARA

Oleh:

Irsyadul Ibad Al Ghozali
NIT.30722011

Laporan *On the Job Training* ini telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training*

Disetujui oleh:

Supervisor/OJT 1

Dosen Pembimbing

Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md.
NIP. 19981119 202203 1 006

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

Mengetahui,
Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau

Anas La Bakara, S. T.
NIP. 19821121 200712 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 5 bulan September tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

Ketua



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

Sekretaris



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md.
NIP. 19981119 202203 1 006

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT) dengan judul **“UPAYA PENGENDALIAN *BIRD STRIKE* DAN *WILDLIFE HAZARD* TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN SERTA PEMELIHARAAN GEDUNG TERMINAL KARGO DI BANDAR UDARA BETOAMBARI BAUBAU SULAWESI TENGGARA”** dengan baik. Laporan ini disusun sebagai pertanggungjawaban atas pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Teknik Bangunan Landasan angkatan VII di Bandar Udara Betoambari Baubau, Sulawesi Tenggara.

Laporan *On the Job training* (OJT) ini disusun untuk melaksanakan program wajib studi semester IV bagi taruna/i D.III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. Bahan-bahan dalam laporan ini diperoleh dari pengumpulan data-data dan analisa di Bandar Udara Betoambari Baubau dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor dan seluruh pegawai di Bandar Udara Betoambari Baubau.

Dalam praktek kerja di lapangan ini, penulis dilatih untuk dapat menimba pengalaman secara nyata di dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, selain itu di tempat *On the Job Training* (OJT) penulis dapat mempraktekkan pembelajaran yang telah diterima secara teori untuk dapat dipraktekkan secara nyata di dunia kerja secara benar.

Dengan selesainya penyusunan Laporan *On the Job Training* I ini, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT, Sebagai Tuhan Yang Maha Pemurah yang telah melimpahkan segala karunianya.
2. Kedua orangtua, kakak, dan adik yang selalu memberikan dukungan dan mendoakan penulis demi kelancaran dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya hingga pelaksanaan *On the Job Training* ini.
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 Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya sekaligus dosen pembimbing *On the Job Training*.
5. Bapak Anas La Bakara, S.T. selaku Kepala Unit Kantor Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Baubau.
6. Bapak Fadli, S.T. selaku Koordinator Unit Bangunan dan Landasan, AMC, Higyne dan Sanitasi Bandar Udara Betoambari Baubau.
7. Bapak La Ode Sufarman, S.T. selaku Sub. koordinator Bangunan dan Landasan Bandar Udara Betoambari Baubau.
8. Bapak Cafry Atalarik Syawal Welay, A. Md. selaku *Supervisor* dalam pelaksanaan *On the Job Training*.
9. Seluruh pegawai dan staff Bandar Udara Betoambari Baubau, khususnya Tim Teknik, yang selalu memberi dukungan dan banyak membantu dalam hal apapun dari awal sampai akhir *On the Job Training*.
10. Rekan-rekan *On the Job Training* di Bandar Udara Betoambari Baubau yang selalu berada di sisi penulis dan selalu mendengarkan segala bentuk keluh kesah penulis, yaitu : Damar, Jessica, dan Simionne.
11. Rekan-rekan TBL VII dan sahabat penulis yang ikut menyumbangkan pikiran dan saran, serta memberi dukungan dari kejauhan.
12. Seseorang yang berada di Kota Tangerang yang selalu memberikan dukungan penuh terhadap pelaksanaan *On the Job Training* dari awal hingga akhir.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela dalam segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan dan pembuatan laporan *On the Job Training*.

Dalam laporan *On the Job Training* (OJT) ini penulis menyadari bahwa laporan ini masih sangat jauh dari kata sempurna, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan penulisan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan dapat dikembangkan nantinya.

Baubau, 5 September 2024

Irsyadul Ibad Al Ghozali
NIT. 30722011



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	2
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....	4
2.1 Sejarah Bandar Udara Betoambari Baubau.....	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	6
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi	7
2.2.3 Jam Operasi.....	7
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	8
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>)	8
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran.....	9
2.2.7 <i>Seasonal Availability Clearing</i>	10
2.2.8 <i>Apron, Taxiway dan Check Location Data Permukaan Apron dan Kekuatan (Strenght)</i>	10
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu.....	11
2.2.10 Lokasi dan <i>Designation of Standart Taxi Routes</i>	13
2.2.11 Koordinat Geografis <i>Parking Stand</i>	13
2.2.12 <i>Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A</i>	14
2.2.13 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	15
2.2.14 <i>Declared Distance</i>	16

2.2.15 <i>Runway Lighting</i>	16
2.2.16 <i>Other Lighting, Secondary Power Supply</i>	16
2.2.17 <i>Helicopter Landing Area</i>	17
2.2.18 Jarak <i>Intersection-Take Off</i> dari Setiap <i>Runway</i>	17
2.2.19 Koordinat <i>Intersection-Taxiway</i>	17
2.2.20 Lokasi untuk <i>Pre-flight Altimeter Check</i> yang dipersiapkan di <i>Apron</i>	17
2.3 <i>Lay Out</i> Bandara.....	18
2.4 Struktur Organisasi.....	19
2.5 Tinjauan Pustaka	20
BAB III TINJAUAN TEORI	21
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	21
3.2 Pengertian <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i>	21
3.2.1 Potensi munculnya <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i>	22
3.2.2 Dampak munculnya <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i>	23
3.3 Upaya Pengendalian <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i>	24
3.3.1 Metode Pengendalian.....	24
3.3.2 Metode Pelaksanaan	25
3.4 Gedung Terminal Kargo.....	26
3. 5 Pemeliharaan terhadap Bangunan Gedung.....	26
3.5.1 Lingkup Pemeliharaan Bangunan Gedung	27
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	29
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	29
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	29
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	34
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	37
4.3 Permasalahan.....	37
4.3.1 Gangguan <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i> di Area Sisi Udara.	38
4.3.2 Dinding Berlumut dan Penumpukan Limbah Organik di atap pada Gedung Terminal Kargo.	42
4.4 Penyelesaian Masalah.....	43
4.4.1 Penanganan <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i>	43
4.4.2 Pemeliharaan Gedung Terminal Kargo	49
BAB V PENUTUP	54
5.1 Kesimpulan.....	54

5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan	54
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> Keseluruhan	55
5.2 Saran	56
5.2.1 Saran terhadap Permasalahan	56
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> Keseluruhan.....	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN	59



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Betoambari Baubau 1976.....	4
Gambar 2. 2 Lokasi Bandar Udara Betoambari Baubau.....	6
Gambar 2. 3 <i>Lay Out</i> Bandar Udara Betoambari Baubau.....	18
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Betoambari Baubau	19
Gambar 4. 1 Gedung Terminal Penumpang.....	30
Gambar 4. 2 Gedung Kantor Administrasi	30
Gambar 4. 3 Gedung Bangunan dan Landasan.....	31
Gambar 4. 4 Gedung PKP-PK	32
Gambar 4. 5 Gedung <i>Power House</i>	32
Gambar 4. 6 Gedung Kargo	33
Gambar 4. 7 Gedung <i>Workshop</i>	33
Gambar 4. 8 Gedung A2B.....	34
Gambar 4. 9 <i>Runway</i>	35
Gambar 4. 10 <i>Taxiway</i>	35
Gambar 4. 11 <i>Apron</i>	36
Gambar 4. 12 Penemuan <i>Wildlife Hazard</i>	38
Gambar 4. 13 Penemuan sekumpulan burung.....	38
Gambar 4. 14 Penemuan bangkai burung	39
Gambar 4. 15 Kondisi sampah di Bandar Udara.....	40
Gambar 4. 16 <i>Water Ponding</i> di area <i>Runway</i> 22.....	40
Gambar 4. 17 Kondisi rumput yang telah panjang	41
Gambar 4. 18 Kondisi dinding yang berlumut.....	42
Gambar 4. 19 Limbah organik pada atap	42
Gambar 4. 20 Tempat Pembuangan Sampah Baru	44
Gambar 4. 21 Pemotongan rumput oleh Unit A2B.....	45
Gambar 4. 22 pengecatan ulang dinding.....	50
Gambar 4. 23 Pelapisan ulang.....	50
Gambar 4. 24 Pemasangan tangga	51
Gambar 4. 25 Pemotongan pohon.....	51

Gambar 4. 26 Pembersihan daun-daun kering	52
Gambar 4. 27 Kondisi setelah pemeliharaan.....	52



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Koordinat <i>Taxiway</i>	13
Tabel 2. 2 Koordinat <i>Parking Stand</i>	13
Tabel 2. 3 <i>Aerodrome Obstacle Chart</i>	14
Tabel 2. 4 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	15
Tabel 2. 5 <i>Declared Distance</i>	16
Tabel 2. 6 <i>Runway Lighting</i>	16
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	37
Tabel 4. 2 Data Temuan Keberadaan <i>Bird Strike</i> dan <i>Wildlife Hazard</i>	39
Tabel 4. 3 Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya.....	53



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Form Kegiatan Harian On the Job Training</i>	59
Lampiran 2. Dokumentasi Kegiatan <i>On the Job Training</i>	79



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Teknologi dan informasi yang semakin berkembang pada era modern ini menjadikan transportasi sebagai salah satu fasilitas penting bagi para masyarakat. Transportasi udara menjadi salah satu moda pilihan karena waktu tempuh yang lebih singkat jika dibandingkan dengan transportasi lainnya. Secara otomatis permintaan transportasi akan semakin meningkat. Hal ini ditandai dengan bentuk perkembangan dalam dunia penerbangan yang ada di Indonesia dengan adanya pertumbuhan jalur penerbangan di kota besar hingga kota kecil.

Bandar Udara Betoambari Baubau menjadi salah satu bandar udara yang melayani penerbangan domestik. Bentuk pelayanan kepada masyarakat inilah yang telah dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan permintaan masyarakat provinsi Sulawesi Tenggara khususnya di Kota Baubau. Dengan ini, demi memajukan dunia penerbangan di era selanjutnya diperlukan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompeten, inovatif dan memiliki *skill* tinggi. Upaya pengembangan sumber daya manusia inilah yang nantinya siap mendukung dalam dunia perhubungan.

Dengan inilah Politeknik Penerbangan Surabaya menjadi salah satu lembaga penyelenggara perguruan tinggi sekolah kedinasan pilihan di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan yang dituntut untuk menghasilkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan daya saing tinggi khususnya pada bidang transportasi udara. Oleh karena itu, untuk menjadikan taruna/i yang siap terjun dalam dunia kerja nantinya maka lembaga ini menyelenggarakan sebuah program wajib yakni *On the Job Training* (OJT).

Kegiatan *On the Job Training* merupakan salah satu bentuk kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi (pendidikan, penelitian dan pengabdian masyarakat) untuk dapat mempelajari dan meningkatkan pemahaman dan

wawasan yang lebih luas. *On the Job Training* atau praktek kerja lapangan di bandar udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* diharapkan taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan.

Dengan demikian, taruna/i akan lebih terampil dengan menyerap segala ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa serta mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training*. Sehingga para taruna/i akan memiliki kemampuan yang mumpuni dan siap terjun kedalam dunia industri penerbangan.

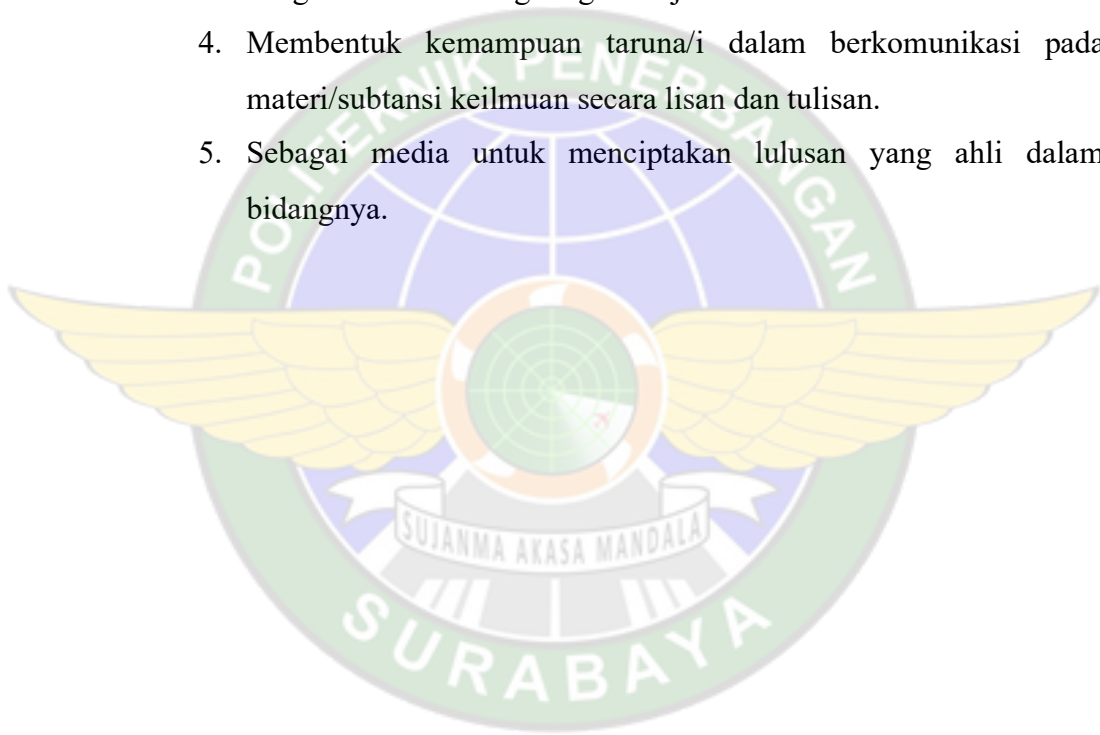
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On the Job Training*

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training*.
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna/i mampu mengaplikasikan ilmu yang didapatkan 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.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai dengan standar nasional maupun internasional.
2. Sebagai media untuk menambah wawasan dan pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat pada suatu 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/i dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan.
5. Sebagai media untuk menciptakan lulusan yang ahli dalam bidangnya.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Bandar Udara Betoambari Baubau



Gambar 2. 1 Bandar Udara Betoambari Baubau
(Sumber : Dokumentasi Bandar Udara Betoambari Baubau)

Lapangan Terbang Perintis Betoambari mulai dibangun pada awal Pelita II tahun 1975/1976, dimana pada waktu itu Kepala Daerah Tingkat II Buton menyediakan lahan yang beralamat di Kelurahan Katobengke, Kecamatan Betoambari, Kota Baubau. Pendirian lapangan terbang perintis tersebut dikoordinasikan melalui Kepala Kantor Daerah Penerbangan IV Sulawesi/Maluku yang dijabat oleh M. Panggabean. Pembangunan mulai dilakukan oleh Batalyon Zipur Makassar di bawah pimpinan Letnan Guntoro karena lahan pembangunan lapangan terbang tersebut terdiri dari batu cadas sehingga untuk meratakannya disamping menggunakan alat berat juga menggunakan bahan peledak.

Pada tahun 1976 lapangan terbang perintis betombari rampung dengan panjang landasan pacu 820 x 23 meter dan pengoperasiannya diresmikan oleh Wakil Presiden Republik Indonesia Bapak Sultan Hamengkubuwono IX pada tanggal 22 oktober 1976 dan didampingi oleh Kepala Daerah Tingkat II Buton beserta jajarannya, pada saat itu dijabat oleh Bapak Letkol Inf. Hamzah dan menunjuk Drs. H. La Ode Makmuni, yang saat itu masih menjabat camat Betombari dilantik sebagai Kepala Lapangan Terbang Perintis/Pelabuhan

Udara Betoambari Buton.

Seiring dengan kemajuan Lapangan Terbang Perintis Betoambari Buton dan sistem pengelolaannya, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Buton berdasarkan Surat Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Buton No. 82/KBD/78 Tanggal 07 November 1978 Tentang Penyerahan Hak Milik Tanah Lokasi Lapangan Terbang Perintis Betoambari Buton, seluas 58,14 Ha pengelolaannya diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Setelah beberapa tahun berjalan, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.68/HK.207PHB/83 Tanggal 19 Februari 1984 Tentang Penyempurnaan Kelas, Pembentukan/Perombakan Pelabuhan Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka pengelolaan Lapangan Terbang Perintis Betoambari Buton diserahkan dari Pemerintah Daerah Tingkat II Buton kepada Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Berdasarkan Berita Acara Serah Terima Tugas dan Tanggung Jawab Pengelolaan Lapangan Terbang Perintis No. BA.138/KP.104/WP.IV-1984 Tanggal 09 Mei 1984, berganti nama menjadi Bandar Udara Betoambari Baubau, dan sebagai Kepala Bandar Udara Betoambari Baubau saat itu yakni Marthein Rumondor berdasarkan SK.KPRIN.127/KP.127/KP.409/WP.V-1984 Tanggal 17 April 1984.

2.2 Data Umum



Gambar 2. 2 Lokasi Bandar Udara Betoambari Baubau
(*Google Earth*, di akses tanggal 1 Juli 2024)

Bandar Udara Betoambari Baubau adalah bandar udara yang terletak di Kota Baubau, Provinsi Sulawesi Tenggara dengan kode IATA: BUW dan kode ICAO: WAWB. Hingga kini maskapai yang sedang beroperasi adalah Wings Air. Berikut merupakan data umum berdasarkan *aerodrome manual* di Bandar Udara Betoambari Baubau :

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

1. Nama Bandar Udara : Bandar Udara Betoambari
2. Nama Kota : Baubau
3. Nama Provinsi : Sulawesi Tenggara
4. Kategori Bandar Udara : Umum (Domestik)
5. Kelas Bandar Udara : III
6. Kode ICAO : WAWB
7. Kode IATA : BUW

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi

1. Koordinator titik referensi : 005' 29' 13,0"S
Aerodrome Refrensi Point : 122' 34' 10,0" E
(ARP) dalam *system* WGS 84
2. Arah dan Jarak Ke Kota : 5 km Baubau
3. Magnetik Var/Tahun : 1 ° *east* / 2015
Perubahan
4. Elevasi/Referensi Temperatur : 32 m / 32 ° C
5. Elevasi masing-masing : RWY 04 : 88 ft
threshold RWY 22 : 86 ft
6. Elevasi tertinggi pada : NIL
touchdown zone pada precision approach runway
7. Rincian *Rotating Beacon* : Atas bangunan menara *control*,
Bandar Udara *Type* ATG, warna jelas & hijau,
30 RPM
8. Nama penyelenggara Bandar : Unit Penyelenggara Bandar
Udara Udara Betoambari Baubau
9. Alamat Bandar Udara : Jln. Dayanu Ikhsanuddin No.
Kota Baubau
10. Nomor telephone : *Telp.* +62402.2823675
11. *Fax* : *Fax.* +62402.2823675
12. *Telex* : NIL
13. *E-mail* : bandara_betoambari@ymail.com
14. Tipe Lalu Lintas Penerbangan : *Non Instrumen Runway*
yang diizinkan
15. Keterangan : NIL

2.2.3 Jam Operasi

1. Pelayanan pesawat udara : 06.30-17.30 WITA / 22.30-

- 09.30 UTC
2. Administrasi Bandar Udara : Senin-Kamis 08.00-16.00
WITA
Jumat 08.00-16.30 WITA
 3. Bea Cukai dan Imigrasi : NIL
 4. Kesehatan dan Sanitasi : 06.30-17.30 WITA / 22.30-
09.30 UTC
 5. *Handling* : 06.30-17.30 WITA / 22.30-
09.30 UTC
 6. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
 7. Keterangan : NIL

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

1. Fasilitas penanganan kargo : *Baggage Chart dan Warehouse*
(disediakan oleh *Ground Handling*)
2. Bahan bakar/oli/tipe : NIL
3. Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas : NIL
4. Ruang hangar untuk perbaikan pesawat udara : NIL
5. Fasilitas perbaikan untuk pesawat : NIL
6. Keterangan : NIL

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1. Hotel : Di Kota
2. *Restaurant* : Di Kota
3. Transportasi : *Taxi*

- | | | | |
|----|---------------------|---|---|
| 4. | Fasilitas Kesehatan | : | Kantor Kesehatan Pelabuhan Bandara, RS, Puskesmas |
| 5. | Bank dan Kantor Pos | : | Bank di Kota (24.00-08.00 UTC)/08.00-16.00 WITA
Kantor Pos dekat Bandara (± 3 km) |
| 6. | Kantor Pariwisata | : | Di Kota |
| 7. | Pelayanan Bagasi | : | Tersedia (<i>conveyor, lost & found</i>) |

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

- | | | | |
|----|------------------------|---|---|
| 1. | Kategori PKP-PK | : | <i>Category V</i> |
| 2. | Fasilitas PKP-PK | : | <i>Type IV</i> 1 Unit air 4000 liter, foam 500 liter, (Iveco) |
| | | : | <i>Type V</i> 1 Unit air 2500 liter, foam 500 liter, (Mercedes) |
| | | : | <i>Type V</i> 1 Unit air 2500 liter, foam 500 liter, (Mercedes) |
| | | : | Mobil RIV 1 Unit (Mitsubishi) |
| | | : | <i>Ambulance</i> 1 Unit (Kijang Innova) |
| | | : | <i>Nurse Tender</i> NIL |
| | | : | Cadangan air 50.000 liter |
| | | : | <i>Respon time</i> ± 2 menit, 20 detik |
| | | : | Personil berkompetensi 10 orang |
| | | : | Personil belum berkompetensi 2 orang |
| 3. | Ketersediaan peralatan | : | Tidak tersedia |

pemindahan pesawat udara rusak

Ket : tersedia di Bandara S.

Hasanuddin Makassar

Telp : 0812 4238 665

2.2.7 Seasonal Availability Clearing

1. *Type of clearing equipment* : NIL
2. *Clearance priority* : NIL
3. *Keterangan* : NIL

2.2.8 Apron, Taxiway dan Check Location Data Permukaan Apron dan Kekuatan (Strenght)

APRON

1. *Apron*
 - Permukaan : *Asphalt*
 - Strenght* : PCN 21 F/C/Y/T
 - Dimensi : 170 x 63 m

TAXIWAY

1. *Taxiway Alpha (A)*
 - Permukaan : *Asphalt*
 - Strenght* : PCN 23 F/C/X/T
 - Dimensi : 53 x 23 m
2. *Taxiway Bravo (B)*
 - Permukaan : *Asphalt*
 - Strenght* : PCN 34 F/C/X/T
 - Dimensi : 53 x 23 m

ACL Location and Elevation : NIL

VOR/Ins Checkpoint : NIL

Keterangan : NIL

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

1. Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, *taxiway guide lines*, *visual docking/parking guidance system* untuk parkir pesawat udara :
 1. Tersedia (*Taxiway In Guide Lines*)
 2. Belum Tersedia (*Aircraft Stands*)
2. a. Marka dan lampu *runway* serta marka *taxiway* dan lampu *taxiway* :
 1. Marka *Runway* :
 - Marka *Runway Designation*
 - Marka *Centreline*
 - Marka *Threshold*
 - Marka *Side Strip*
 - Marka *Temporarily or Permanently Displaced Threshold*
 - Marka *Touchdown Zone*
 - Marka *Aiming Point*
 - Marka *Runway End*
 1. Marka *Taxiway* :
 - *Taxiway Centerline*
 - *Runway Holding Position*
 - *Taxiway Edge Marking*
 2. Marka *Apron* :
 - *Apron Edge Marking*
 - Marka *Lead In*
 3. Lampu *Runway*, *Taxiway* dan *Apron* :
 - *Runway Threshold Identification Lights (RTIL)*

- *Runway Edge Lights*
- *Taxi Edge Lights*
- *Apron Edge Lights*

4. Rambu *Runway*, *Taxi*, dan *Apron*

- *Direction Sign Taxiway Alpha*
dan *Bravo*
- *Taxiway Location Sign*

b. *Stop bars* : NIL

3. Keterangan : NIL



2.2.10 Lokasi dan *Designation of Standart Taxi Routes*

2.2.10.1 Lokasi di Seluruh *Taxiway* Bandar Udara Betoambari

Baubau

**Tabel 2. 1 Koordinat *Taxiway*
(*Aerodrome Manual* Bandar Udara Betoambari Baubau)**

NO.	NAMA TITIK	KOORDINAT GEOGRAFIS (DATUM WGS-84)				ELEVASI (msl)	ELEVASI (feet)
		Longitude		Latitude			
1.	Taxiway A	05°29'13.8403"	S	122°34'08.5402"	E	31,137	102
2.	Taxiway B	05°29'10.2009"	S	122°34'11.6739"	E	31,217	102

2.2.10.2 Tower Bandar Udara Betoambari mengatur pergerakan pesawat *taxi*

2.2.10.3 Keberangkatan dan kedatangan pesawat menggunakan *Taxiway Alpha dan Bravo*

2.2.11 Koordinat Geografis *Parking Stand*

**Tabel 2. 2 Koordinat *Parking Stand*
(*Aerodrome Manual* Bandar Udara Betoambari Baubau)**

No.	Nomor Parkir	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas	<i>Remarks</i>
		Lintang	Bujur		
1.	<i>Parking</i> <i>Stand 1</i>	5°29'15.68"S	122°34'11.38"S	ATR 72	
2.	<i>Parking</i> <i>Stand 2</i>	5°29'14.18"S	122°34'12.63"S	ATR 72	
3.	<i>Parking</i> <i>Stand 3</i>	5°29'12.74"S	122°34'13.85"S	ATR 72	

2.2.12 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A

Tabel 2. 3 Aerodrome Obstacle Chart
(Aerodrome Manual Bandar Udara Betoambari Baubau)

Antena.1	20271.403	19451.221
Antena.2	20266.788	19434.659
Antena.3	19781.367	19485.963
Antena.4	20328.306	19434.768
Antena.5	19809.307	19486.843
Antena ANF	19054.178	19816.978
Antena Angin	19787.644	19498.244
Antena BMKG	19155.462	19823.366
Antena BMKG pendek	19171.209	19817.849
Antena SSB depan term	19122.484	19814.646
Antena DVOR	19064.300	20156.146
Tower ATC	19029.145	19840.259
BTS.1	19514.607	19465.660
BTS.2	20489.105	19341.443
BTS.3	21049.178	19080.428
BTS.4	21096.212	19044.550
BTS.5	19524.220	19460.032
Kantor Departemen A	19448.844	18971.022
Kantor Walikota	20396.938	18781.745
Lampu Apron.1	19117.727	19852.305

2.2.13 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 4 Karakteristik Fisik *Runway*
(*Aerodrome Manual Bandar Udara Betoambari Baubau*)

1	2	3	4	5	6
No. <i>Runway</i>	<i>True & MAG BRG</i>	Dimensi <i>Runway</i>	Kekuatan (PCN) dan Permukaan	Koordinat <i>Threshold</i>	<i>ELV</i> <i>TDZ</i> <i>Precision Approach</i> <i>Runway</i>
04	040,77°	1800 x 30 m	PCN 27 F/C/X/T <i>Asphalt</i>	05°29'31.93"S 112°33'52.36"E	NIL
22	220,77°			05°28'49.73"S 112°34'28.67"E	NIL

7	8	9	10	11	12
<i>Slope</i> <i>Runway-Stopway</i>	Dimensi <i>Stopway</i>	Dimensi <i>Clearway</i>	Dimensi <i>Runway Strip</i>	<i>OFZ</i>	Keterangan
R/W 04 - <i>Long</i> 1% - <i>Trans</i> 1,5%	NIL	NIL	1800 x 150 (RW <i>Strip</i> 04 menyempit sebelah kanan)	NIL	NIL
R/W 22 - <i>Long</i> 1% - <i>Trans</i> 1,5%	NIL	NIL	sejauh 25 M dari ujung RW 04)	NIL	<i>Displaced</i> T/H

2.2.14 Declared Distance

Tabel 2. 5 Declared Distance
(*Aerodrome Manual Bandar Udara Betoambari Baubau*)

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	1800 m	1800 m	1800 m	1800 m
22	1800 m	1800 m	1800 m	1710 m

2.2.15 Runway Lighting

Tabel 2. 6 Runway Lighting
(*Aerodrome Manual Bandar Udara Betoambari Baubau*)

6	7	9	10	11
RWY Designator	APP LIGHT Type LEN	THR Light Colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
04	NIL	Red Green	PAPI	NIL
22	NIL	Red Green	PAPI	NIL

2.2.16 Other Lighting, Secondary Power Supply

1. *ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation* Tersedia (*Rotating Beacon on TWR*)
2. *LDI location and LGT anemometer location and LGT* Tidak tersedia
3. *TWY edge and Centre line LGT* Tersedia (*TWY A, B Edge Light*)
4. *Secondary power supply/switch over time* PLN 240 kVA/6 detik dan G 150 kVA/6 detik

2.2.17 Helicopter Landing Area

- | | | |
|----|--|-----|
| 1. | <i>Coordinates TLOF of THR FATO</i> | NIL |
| 2. | <i>TLOF and/or FATO elevation
(M/FT)</i> | NIL |
| 3. | <i>TLOF and FATO area dimensions,
surface, strenght, marking</i> | NIL |
| 4. | <i>True baring and MAG brg of FATO</i> | NIL |
| 5. | <i>Declared distance available</i> | NIL |
| 6. | <i>APP and FATO lighting</i> | NIL |

2.2.18 Jarak *Intersection-Take Off* dari Setiap *Runway*

Tidak tersedia

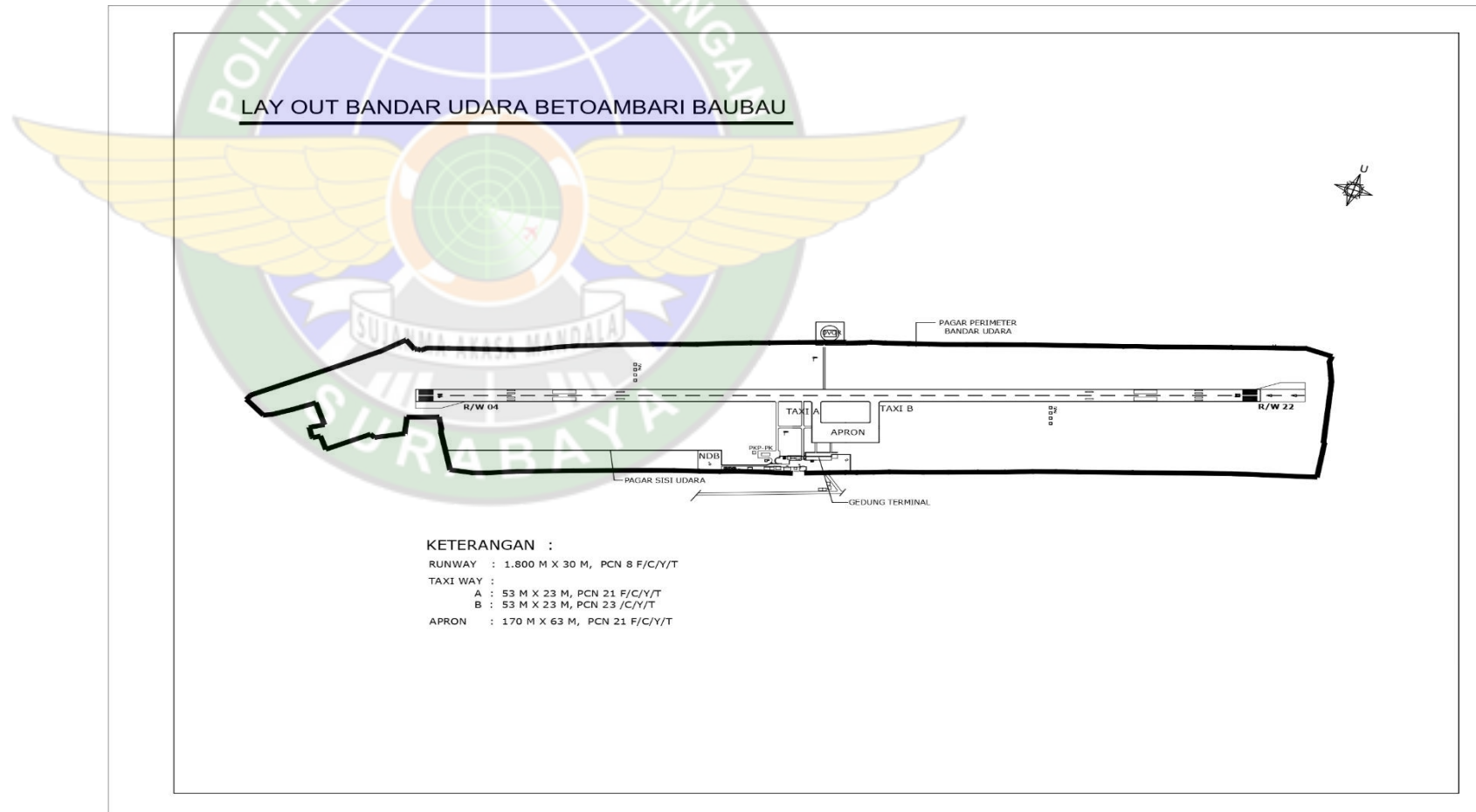
2.2.19 Koordinat *Intersection-Taxiway*

Tidak Tersedia

2.2.20 Lokasi untuk *Pre-flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*

Tidak tersedia

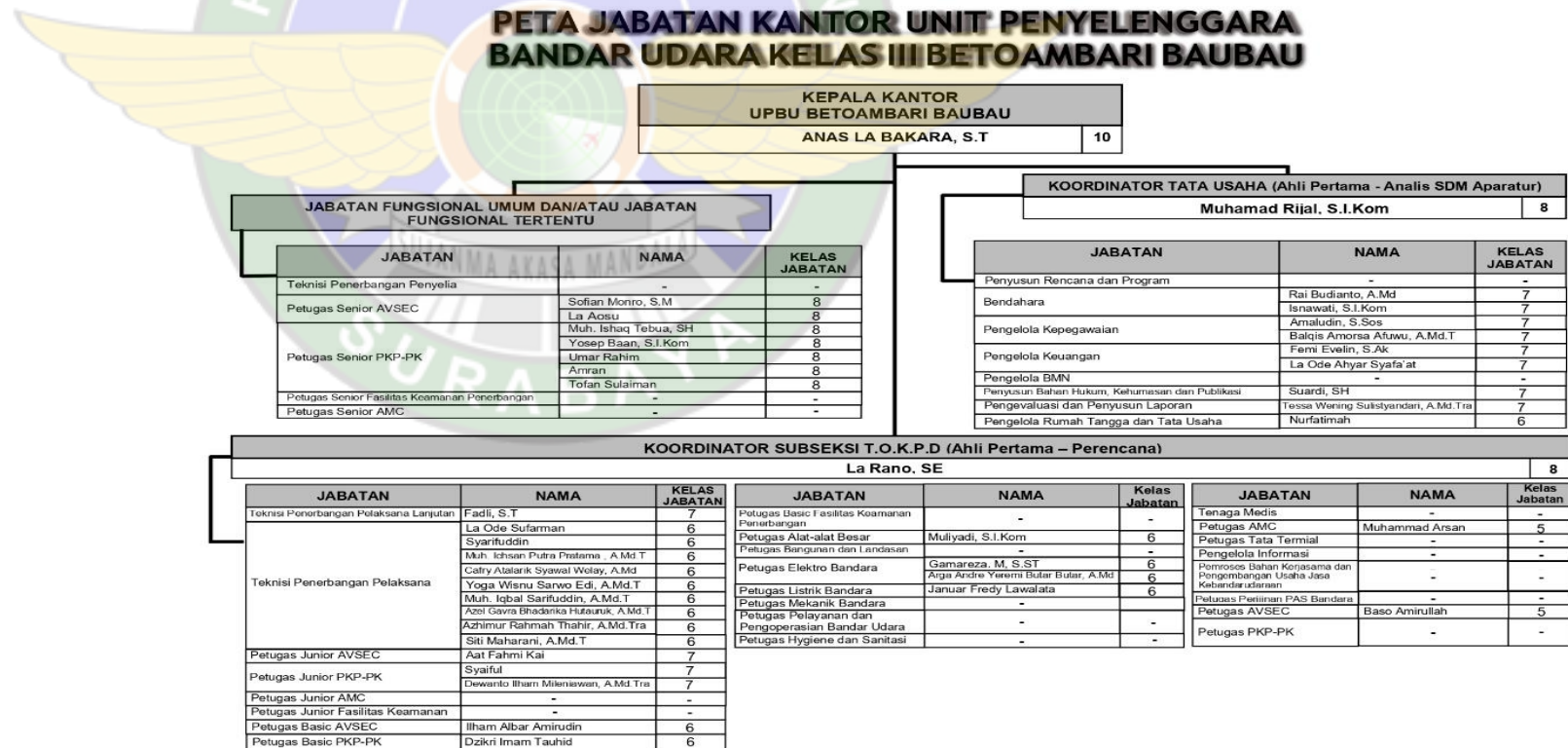
2.3 Lay Out Bandar Udara Betoambari Baubau



Gambar 2. 3 Lay out Bandar Udara Betoambari Baubau

2.4 Struktur Organisasi

Bandar Udara Betoambari Baubau saat ini dipimpin oleh Bapak Anas La Bakara, S.T., selebihnya dapat dilihat pada gambar 2.4.



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Betoambari Baubau

2.5 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan *On the Job Training* ini penulis menggunakan beberapa peraturan yang mendukung dan dapat dijadikan sebagai pedoman dalam penulisan laporan *On the Job Training* sebagai berikut :

1. Undang – undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 219 tentang Fasilitas Bandar Udara.
2. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I *Aerodrome* Daratan.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
4. Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/39/III/2010 tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139-02 pembuatan program pengelolaan keselamatan operasi bandar udara (*Advisory Circular CASR Part 139-02, Safety Plan For Airport*).
5. Permenhub No. 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*) Sub Bagian 139 B.2.
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung.
7. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/42/III/2010 Tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-03 Manajemen Bahaya Hewan Liar Di Bandar Udara Dan Sekitarnya Bab III, pasal 5.
8. ICAO dalam buku *Airport Service Manual* (DOC.9137 –AN/898).
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 Tahun 2005.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Bandar Udara adalah bangunan yang letaknya terdapat pada sebuah daratan ataupun lautan yang memuat segala kegiatan udara seperti lepas landas dan tinggal landas pesawat udara. Di dalam bandar udara juga memiliki beberapa fasilitas seperti fasilitas sisi darat dan udara, contohnya yakni terminal, *apron*, *runway*, *taxiway*, *parking area*, dan lainnya. Pada bandar udara juga terdapat beberapa kegiatan yang berlangsung seperti pindahnya para penumpang dari transportasi darat ke udara, pengelolaan lalu lintas udara, pelayanan ekspedisi barang, dan sebagainya. Adapun kegiatan di bandar udara yang dapat melayani penerbangan domestik (dalam negeri) maupun internasional (luar negeri).

Berdasarkan UU No. 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.

3.2 Pengertian *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard*

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara nomor : SKEP/42/III/2010 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 03 Manajemen Bahaya Hewan Liar di Bandar Udara dan sekitarnya (*Advisory Circular Casr 139 – 03, Wildlife Hazard Management on or in The Vicinity of an Aerodrome*), Serangan burung adalah suatu kumpulan burung yang berada pada area bandar udara yang dapat menyebabkan kemungkinan bahaya atau resiko yang signifikan bagi pengoperasian pesawat udara dalam melakukan kegiatan operasi penerbangan di wilayah bandar udara. Sedangkan, hewan liar adalah hewan yang berada di

wilayah operasi bandar udara yang mengganggu/berpotensi menimbulkan bahaya terhadap pengoperasian pesawat udara.

Bird strike merupakan salah satu fenomena kejadian yang terdapat di bandar udara yang di mana burung bertabrakan dengan pesawat udara, baik ketika lepas landas, pendaratan, maupun saat pesawat berada di udara. Kejadian ini dapat menyebabkan suatu ancaman terhadap keselamatan operasional penerbangan. *Wildlife hazard* adalah ancaman atau risiko yang ditimbulkan oleh satwa liar terhadap keselamatan manusia, properti, atau aktivitas tertentu. Beberapa contoh dari hewan liar yang dapat mengganggu keselamatan operasional penerbangan, yakni burung, anjing, babi, reptil, dan lainnya.

3.2.1 Potensi munculnya *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard*

Potensi yang menyebabkan munculnya *bird strike* dan hewan liar adalah kondisi lingkungan di sekitar bandar udara yang menjadi habitat bagi satwa liar. Beberapa faktor yang dapat menyebabkan adanya *bird strike* dan *wildlife hazard*, sebagai berikut:

1. Karakteristik Fragmen Hutan: Ukuran, kepadatan pohon, tutupan lahan, dan jumlah jenis pohon di fragmen hutan. Fragmen hutan yang lebih besar dan memiliki lebih banyak jenis pohon cenderung menjadi tempat yang lebih menarik bagi burung.
2. Kondisi Eksosistem: Pengelolaan ekosistem yang tepat di sekitar bandar udara dapat meminimalkan risiko *bird strike*. Metode seperti pemotongan rumput secara rutin, pemasangan pagar perimeter, penyemprotan racun pestisida pada rumput dan relokasi burung ke lokasi lain di luar kawasan bandara dapat membantu dalam mitigasi risiko.
3. Pengelolaan Limbah: Limbah yang tidak dikelola dengan baik maka mengakibatkan munculnya larva dan serangga yang menjadi salah satu sumber makanan bagi hewan liar dan burung.
4. *Water Ponding*: *Water Ponding* dapat menarik burung karena air yang mengendap dan tergenang dapat menjadi tempat bagi

burung untuk beristirahat atau mencari makanan. Hal ini dapat meningkatkan resiko *bird strike* karena burung yang terbang di sekitar bandara dapat menabrak pesawat.

Menurut ICAO dalam buku Airport Service Manual (DOC.9137 AN/898) Part 3 Bird and reduction, Chapter 6 sub bab 6.1.1. disebutkan : *“Enviromental management is modification of the airport with the air of removing or cancelling the features that attact bird. When it is fully implemented, the airport will have little attraction for birds indeed on the airport”*. Dapat disimpulkan bahwa pengaturan atau modifikasi terhadap fitur-fitur yang terdapat pada lingkungan bandar udara harus dilakukan pengelolaan yang sedemikian rupa seperti tempat pembuangan sampah atau suatu hal yang dapat menarik datangnya serangan burung agar dapat memperkecil masuknya burung ke bandar udara.

3.2.2 Dampak munculnya *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard*

Dampak munculnya *bird strike* dan *wildlife hazard* sangat signifikan dan beragam. Berikut adalah beberapa dampak utama yang dapat diidentifikasi:

1. Kerusakan pesawat

Benturan dengan kemunculan serangan burung dapat menyebabkan kerusakan pada pesawat. Kerusakan yang dapat terjadi seperti kerusakan pada mesin, kaca kokpit, dan struktur pada pesawat. Kerusakan ini dapat mengakibatkan pesawat tidak dapat terbang dalam beberapa waktu tertentu karena diperlukan beberapa perbaikan yang signifikan terhadap kerusakan pesawat yang telah teridentifikasi.

2. Penundaan penerbangan

Adanya kemunculan satwa liar dan serangan burung dapat menyebabkan terjadinya penundaan jam penerbangan dikarenakan pesawat yang rusak akibat adanya serangan hewan liar dan serangan burung sehingga harus dilakukannya pemeriksaan

terlebih dulu. Selain itu, hal ini juga dapat menyebabkan biaya tambahan untuk perbaikan pada pesawat tersebut.

3.3 Upaya Pengendalian *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard*

Pengendalian *bird strike* dan *wildlife hazard* adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk mencegah atau mengurangi risiko kecelakaan antara pesawat terbang dengan burung dan hewan liar lainnya. Oleh karena itu, pengendalian ini sangat penting dalam manajemen bandar udara dan aktivitas operasional penerbangan. Untuk mengurangi risiko *bird strike* dan *wildlife hazard* bandar udara biasanya mengimplementasikan berbagai metode pengendalian.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara nomor : SKEP/42/III/2010 Tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 03 Manajemen Bahaya Hewan Liar di Bandar Udara dan sekitarnya (*Advisory Circular Casr 139 – 03, Wildlife Hazard Management on or in The Vicinity of an Aerodrome*), Pengendalian daya tarik bandar udara terhadap burung dan hewan liar lainnya yang merupakan bagian dari prosedur pedoman pengoperasian bandar udara (*Aerodrome Manual*). Manajemen hewan liar dapat berupa memanipulasi perilaku hewan atau habitatnya untuk mencapai tujuan tertentu sehubungan dengan perilaku, populasi, atau distribusi geografis hewan. Landas pacu merupakan salah satu bagian yang vital di bandar udara. Oleh karena itu, sebisa mungkin area ini harus steril tanpa adanya gangguan. Namun, terkadang bandar udara juga menjadi area perlintasan binatang liar. Mulai dari anjing, babi, reptil, dan lainnya.

3.3.1 Metode Pengendalian

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/42/III/2010 Tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 03 Manajemen Bahaya Hewan Liar Di Bandar Udara Dan Sekitarnya Bab III Pasal 5 tentang Peralatan Pencegahan, Pengawasan Dan Pengendalian gangguan Burung Dan Hewan Liar;

1. Pada bandar udara yang mengalami atau berpotensi terjadinya serangan burung dan gangguan hewan liar, penyelenggara bandar udara harus menyediakan peralatan untuk pencegahan, pengawasan dan pengendalian gangguan burung dan hewan liar.
2. Peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. *Visual*, berupa pencahayaan atau benda yang dapat menakuti burung atau hewan liar;
 - b. Akustik, berupa suara atau frekuensi yang ditimbulkan atau pancaran ke arah obyek; mematikan, berupa perangkat dan senjata;
 - c. Jenis dan jumlah peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disesuaikan dengan jumlah personel, jenis burung dan hewan liar yang ada di bandar udara dan sekitarnya.
 - d. Penyelenggara bandar udara harus menjamin bahwa penggunaan binatang sebagai musuh alami burung atau binatang liar (*predator*).

3.3.2 Metode Pelaksanaan

Dilihat dari Peraturan yang terkait maka dapat dilakukan dengan beberapa metode pelaksanaan seperti berikut:

1. Identifikasi *Hazard* (*Hazard Identification*)

Berdasarkan kondisi yang ada di Bandar Udara Betoambari Baubau kurang terpenuhinya persyaratan Manajemen Bahaya Hewan Liar (*Wildlife Hazard Management*) di Bandar Udara Betoambari Baubau sehingga sangat berpotensi *hazard* yaitu berpotensi menyebabkan kerusakan terhadap peralatan atau struktur pesawat udara yang beroperasi dan bisa menjadi kendala kenyamanan serta keselamatan penumpang pesawat udara bahkan dapat menimbulkan korban jiwa.

2. Penilaian Resiko

Berdasarkan identifikasi *hazard* di atas dan berdasarkan kondisi yang ada hingga saat ini bahwa selama melaksanakan *On*

the Job Training terdapat beberapa kejadian adanya *bird strike* dan *wildlife hazard* yang dapat membahayakan kondisi pesawat udara saat beroperasi.

3. Mitigasi Resiko

Mitigasi merupakan suatu proses yang dapat dilakukan untuk mengurangi dampak atau kemungkinan terjadinya resiko

4. Monitoring Mitigasi Resiko

Untuk memastikan bahwa mitigasi resiko mencapai tujuannya, maka perlu dilakukan tindakan *monitoring* dan evaluasi terhadap pelaksanaan Program Pengelolaan Keselamatan (*Safety Plan*) di Bandar Udara Betoambari Baubau.

3.4 Gedung Terminal Kargo

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 Tahun 2005 tentang pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004, Terminal Kargo merupakan salah satu fasilitas pokok pelayanan utama di bandar udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik dan internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.

3.5 Pemeliharaan terhadap Bangunan Gedung

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung, Pemeliharaan bangunan gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu laik fungsi. Tujuan dari pemeliharaan terhadap bangunan gedung pada bandar udara adalah memastikan bahwa bangunan gedung tersebut terminimalisir dari segala risiko kecelakaan atau bahaya yang mungkin akan terjadi akibat kerusakan struktural maupun mekanikal dan dapat mempertahankan tampilan visual bangunan agar tetap menarik sesuai dengan standar estetika yang ditetapkan. Pemeliharaan yang rutin dan terencana dapat membantu mengidentifikasi dan

memperbaiki masalah kecil sebelum menjadi masalah besar, sehingga dapat menghemat biaya dan waktu dalam jangka panjang.

3.5.1 Lingkup Pemeliharaan Bangunan Gedung

Pekerjaan pemeliharaan meliputi jenis pembersihan, perapihan, pemeriksaan, pengujian, perbaikan dan/atau penggantian bahan atau perlengkapan bangunan gedung, dan kegiatan sejenis lainnya berdasarkan pedoman pengoperasian dan pemeliharaan bangunan gedung.

A. ARSITEKTURAL

1. Memelihara secara baik dan teratur jalan keluar sebagai sarana penyelamat (*egress*) bagi pemilik dan pengguna bangunan.
2. Memelihara secara baik dan teratur unsur-unsur tampak luar bangunan sehingga tetap rapih dan bersih.
3. Melakukan cara pemeliharaan ornamen arsitektural dan dekorasi yang benar oleh petugas yang mempunyai keahlian dan/atau kompetensi di bidangnya.

B. STRUKTURAL

1. Memelihara secara baik dan teratur unsur-unsur struktur bangunan gedung dari pengaruh korosi, cuaca, kelembaban, dan pembebanan di luar batas kemampuan struktur, serta pencemaran lainnya.
2. Memelihara secara baik dan teratur unsur-unsur pelindung struktur.
3. Melakukan pemeriksaan berkala sebagai bagian dari perawatan preventif (*preventive maintenance*).
4. Melakukan cara pemeliharaan dan perbaikan struktur yang benar oleh petugas yang mempunyai keahlian dan/atau kompetensi di bidangnya
5. Memelihara bangunan agar difungsikan sesuai dengan penggunaan yang direncanakan.

C. TATA RUANG LUAR

1. Memelihara secara baik dan teratur kondisi dan permukaan tanah dan/atau halaman luar bangunan gedung.
2. Menjaga kebersihan di luar bangunan gedung, pekarangan dan lingkungannya.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On the Job Training* dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau, Sulawesi Tenggara. Pelaksanaan *On the Job Training* Diploma III program studi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII berlangsung selama kurang lebih 5 bulan yang dimulai pada tanggal 1 April 2024 sampai dengan 19 September 2024. Berdasarkan pembagian jadwal yang diberikan oleh Unit Bangunan dan Landasan, jam kerja bagi taruna *On the Job Training* dimulai pada pukul 08.00 WIB – 16.00 WIB. Dengan cakupan wilayah kerja, yakni pada Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Betoambari Baubau:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat adalah cakupan wilayah pada bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan segala kegiatan operasional penerbangan. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* pada sisi darat:

A. Gedung Terminal Penumpang

Terminal Penumpang menjadi sebuah bangunan yang terdapat pada bandar udara yang dapat memberikan fungsi sebagai media bagi para penumpang untuk melakukan perubahan dari moda darat ke udara dan sebagai penampungan para penumpang sebelum berpindah ke pesawat udara.



Gambar 4. 1 Gedung Terminal Penumpang
(Sumber: Penulis)

B. Gedung Operasional

Gedung operasional bandar udara adalah bangunan yang berfungsi untuk mendukung seluruh kegiatan operasional penerbangan.

1. Gedung Kantor Administrasi

Gedung Kantor Administrasi adalah unit yang melakukan segala pengelolaan terkait administrasi sekaligus menjadi ruang kerja di Bandar Udara Betoambari Baubau.



Gambar 4. 2 Gedung Kantor Administrasi
(Sumber: Penulis)

2. Gedung Bangunan dan Landasan

Gedung Bangunan dan Landasan yang sering disebut Gedung Bangland merupakan gedung yang berfungsi sebagai kantor unit bangunan dan landasan. Gedung ini juga menjadi tempat penyimpanan dan perbaikan alat-alat yang digunakan untuk pemeliharaan fasilitas bangunan dan landasan pada Bandar Udara Betoambari Baubau.



**Gambar 4. 3 Gedung Bangunan dan Landasan
(Sumber: Penulis)**

3. Gedung PKP-PK (*Fire Station*)

Gedung PKP-PK atau Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran adalah unit yang memiliki tanggung jawab untuk menangani kecelakaan penerbangan, pemadaman kebakaran, penyelamatan, dan tanggap darurat di bandar udara dan wilayah sekitar bandar udara.



Gambar 4. 4 Gedung PKP-PK
(Sumber: Penulis)

4. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* adalah unit yang digunakan untuk menyimpan dan memelihara peralatan utama elektrikal, seperti panel listrik dan *genset*. Gedung ini digunakan untuk menghasilkan dan mengontrol suplai listrik yang diperlukan untuk operasi bandar udara.



Gambar 4. 5 Gedung *Power House*
(Sumber: Penulis)

5. Gedung Kargo

Gedung Kargo adalah unit yang diperlukan untuk kegiatan bongkar muat barang kargo di bandar udara.



Gambar 4. 6 Gedung Kargo
(Sumber: Penulis)

6. Gedung *Workshop*

Gedung *Workshop* adalah unit yang digunakan untuk perawatan, perbaikan, dan pemeliharaan berbagai peralatan dan kendaraan yang digunakan di bandar udara.



Gambar 4. 7 Gedung *Workshop*
(Sumber: Penulis)

7. Gedung A2B

Gedung A2B (Alat-Alat Berat) adalah unit yang digunakan untuk menyimpan dan mengelola alat-alat berat untuk kegiatan operasi bandar udara.



**Gambar 4. 8 Gedung A2B
(Sumber: Penulis)**

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara merupakan bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah tersebut wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Wilayah ini mencakup seluruh kegiatan yang berhubungan dengan operasional penerbangan. Fasilitas Sisi Udara merupakan Komponen terpenting yang dimiliki bandar udara. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* pada sisi udara:

A. *Runway*

Runway atau Landas Pacu adalah bagian utama dari bandar udara yang didesain khusus untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pada pesawat.

Permukaan : *Asphalt Flexible*
Strength : PCN 27 F/C/X/T
Dimensi : 1800 x 30 M
Arah : 04> <22



Gambar 4. 9 *Runway*
(*Google Earth*, di akses tanggal 15 Juli 2024)

B. *Taxiway*

Taxiway atau Landas Penghubung adalah jalur yang menghubungkan landas pacu (*runway*) dengan *apron*.

Permukaan : *Asphalt Flexible*
Strength : A = PCN 23/F/C/X/T
 B = PCN 34/F/C/X/T
Dimensi : 2 x (53 x 23 M)



Gambar 4. 10 *Taxiway*
(*Google Earth*, di akses tanggal 1 Juli 2024)

C. Apron

Apron adalah wilayah yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, pengisian bahan bakar, mengisi dan menurunkan penumpang pada pesawat terbang.

Permukaan : *Asphalt Flexible*

Strength : PCN 21/F/C/Y/T

Dimensi : 170 x 63 M



Gambar 4. 11 Apron
(*Google Earth*, di akses tanggal 1 Juli 2024)



4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* taruna/i Diploma III Teknik Bangunan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya di Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Baubau selama kurang lebih 5 bulan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

No.	Hari / Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1.	1 April 2024	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i>	-
2.	2 April 2024 – 5 September 2024	Taruna melaksanakan dinas harian	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah disepakati
3.	5 September 2024	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i>	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di Bandar Udara Betoambari Baubau secara <i>daring</i>

4.3 Permasalahan

Dalam usaha peningkatan pelayanan dan pengoptimalan operasional penerbangan di Bandar Udara Betoambari Baubau maka diperlukan sebuah pengelolaan, pemeliharaan, dan perawatan terhadap fasilitas sisi udara maupun fasilitas sisi darat. Hal ini merupakan salah satu kewajiban dan rutinitas sebagai bentuk kesiapan atau pencegahan terhadap sarana dan prasarana Bandar Udara Betoambari Baubau. Selama penulis melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Betoambari Baubau, penulis menemukan beberapa permasalahan pada fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat, yakni sebagai berikut:

4.3.1 Gangguan *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard* di Area Sisi Udara.

Dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training*, kegiatan inspeksi harian pada fasilitas sisi udara menjadi salah satu kewajiban dan rutinitas yang harus dilakukan setiap hari. Kegiatan inspeksi dilakukan sebanyak 2 kali dalam sehari yakni pagi hari dan siang hari. Dalam kegiatan inspeksi pada fasilitas sisi udara di temukan beberapa hewan liar yang masuk di wilayah sisi udara yakni anjing dan sekumpulan burung.



Gambar 4. 12 Penemuan *Wildlife Hazard* di area *Apron* dan *Turning*
(Sumber: Penulis)



Gambar 4. 13 Penemuan sekumpulan burung
(Sumber: Penulis)



**Gambar 4. 14 Penemuan bangkai burung
(Sumber: Penulis)**

Tabel 4. 2 Data Temuan Keberadaan *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard*

No.	Tanggal	Objek	Jumlah	Lokasi
1.	10 Mei 2024	Burung pipit	3 ekor	<i>Runway</i>
2.	18 Mei 2024	Anjing	1 ekor	<i>Apron</i>
3.	22 Mei 2024	Anjing	2 ekor	<i>Apron</i>
4.	30 Mei 2024	Anjing	2 ekor	<i>Turning area</i>
5.	3 Juni 2024	Burung pipit	1 ekor	<i>Runway</i>
6.	1 Juli 2024	Burung pipit	1 ekor	<i>Runway</i>

(Sumber: Penulis)

Dengan adanya bahaya serangan burung dan gangguan hewan liar pada Bandar Udara Betoambari Baubau menjadi sebuah perhatian khusus yang perlu diberikan tindak lanjut. Adanya beberapa faktor yang menjadi daya tarik bagi hewan liar dan serangan burung di kawasan Bandar Udara Betoambari Baubau, yakni sebagai berikut:

1. Sampah yang tidak dikelola dengan baik

Pembuangan sampah dan limbah yang tidak dikelola dengan tepat hingga pembuangan sampah sembarangan menjadi penyebab terjadinya pencemaran lingkungan di kawasan Bandar Udara Betoambari Baubau. Selain itu, pengelolaan limbah sampah yang tidak tepat juga dapat menjadi faktor daya tarik bagi hewan liar untuk mencari makanan.



Gambar 4. 15 Kondisi sampah di Bandar Udara Betoambari Baubau (Sumber: Penulis)

2. *Water Ponding*

Kondisi *Water Ponding* pada Bandar Udara Betoambari Baubau dapat menjadi sumber air minum bagi hewan liar dan burung.



Gambar 4. 16 *Water Ponding* di area Runway 22 (Sumber: Penulis)

3. Rumput yang panjang

Kondisi rumput yang telah panjang juga menjadi faktor daya tarik bagi sekumpulan burung di kawasan Bandar Udara Betoambari Baubau. Rumput menjadi tempat bagi hewan kecil atau serangga seperti belalang dan jangkrik yang menjadi sumber pangan bagi sekumpulan burung.



**Gambar 4. 17 Kondisi rumput yang telah panjang
(Sumber: Penulis)**



4.3.2 Dinding Berlumut dan Penumpukan Limbah Organik di atap pada Gedung Terminal Kargo.

Selama pelaksanaan kegiatan *On the Job Training*, kegiatan inspeksi harian pada fasilitas bandar udara baik fasilitas sisi darat maupun sisi udara menjadi salah satu kewajiban dan rutinitas yang harus dilakukan. Oleh karena itu, pemeliharaan dan perawatan fasilitas bandar udara tidak boleh dihiraukan meskipun terdapat hal kecil yang dapat menimbulkan suatu permasalahan yang tidak diinginkan.

Pada pelaksanaan kegiatan inspeksi harian terdapat permasalahan yang terjadi pada fasilitas sisi darat yaitu adanya lumut pada dinding dan banyaknya limbah organik berupa daun-daun kering pada atap Gedung Terminal Kargo. Maka dari permasalahan yang ditemukan diperlukan adanya tindak lanjut berupa pemeliharaan terhadap Gedung Terminal Kargo seperti pengecatan ulang pada dinding yang berlumut dan pembersihan terhadap limbah dedaunan.



**Gambar 4. 18 Kondisi dinding yang berlumut
(Sumber: Penulis)**



**Gambar 4. 19 Limbah organik pada atap
(Sumber: Penulis)**

4.4 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah ditemukan penulis selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* maka diperlukannya solusi untuk penanggulangan atau pengendalian sebagai bentuk peningkatan terhadap keselamatan dan keamanan kegiatan operasional penerbangan serta kepedulian terhadap fasilitas sisi darat maupun udara yang terdapat di Bandar Udara Betoambari Baubau. Dari ulasan permasalahan di atas dapat dilakukan penyelesaian sebagai berikut:

4.4.1 Penanganan *Bird Strike* dan *Wildlife Hazard*

Dalam hasil pengamatan yang telah dilakukan penulis dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training*, dengan melakukan kegiatan inspeksi secara rutin di fasilitas sisi udara pada pagi hari dan siang hari. Dengan memperhatikan kondisi yang terjadi pada Bandar Udara Betoambari Baubau ini, terlihat beberapa kali mendapat gangguan dari hewan liar dan serangan burung di sisi udara. Beberapa upaya pengendalian adanya *bird strike* dan *wildlife hazard* di Bandar Udara Betoambari Baubau, sebagai berikut:

1. Pengelolaan Limbah

Dari kondisi yang ada di Bandar Udara Betoambari Baubau area pembuangan sampah terlihat belum dikelola dengan tepat sehingga limbah sampah menjadi berserakan. Hal ini menjadikan sumber makanan bagi hewan liar. Maka dilakukan pembuatan tempat pembuangan sampah yang baru sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 54 Pasal 6 Tahun 2017 huruf f bahwa TPS di bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a harus memenuhi kriteria yaitu tidak mengundang burung/hewan yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan.

Tempat pembuangan sampah ini telah kami buat bersama dengan pegawai unit bangland mulai dari tanggal 14 Mei-20 Juni 2024.



**Gambar 4. 20 Tempat Pembuangan Sampah Baru
(Sumber: Penulis)**

2. Perawatan Rumput

Rumput menjadi salah satu faktor yang menyebabkan munculnya sekumpulan burung untuk mencari sumber makanan berupa serangga seperti belalang dan jangkrik. Maka dari hal ini diperlukan menjaga ketinggian rumput secara berkala yaitu dengan cara melakukan pemotongan rumput yang dilakukan oleh petugas A2B Bandar Udara Betoambari Baubau. Berdasarkan Surat Edaran Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SE/01/III/2009 Tentang Pencegahan *Bird Strike* Di Bandar Udara Direktur Jenderal Perhubungan Udara bahwa Melakukan pemeliharaan sisi udara dengan menjaga ketinggian rumput tidak kurang dari 20 cm sehingga dapat mencegah burung mencari makanan di rumput dan/atau bersarang.



**Gambar 4. 21 Pemotongan rumput oleh Unit A2B
(Sumber: Penulis)**

3. *Water Ponding*

Dalam kegiatan inspeksi rutin adanya *water ponding* ketika cuaca sedang hujan dan *water ponding* tersebut bertahan selama kurang lebih 2 hari setelah hujan. *Water ponding* ini menjadi sumber air minum bagi hewan liar dan sekumpulan burung. Maka Bandar Udara Betoambari Baubau perlu melakukan tindak lanjut terhadap adanya *water ponding*, tindak lanjut yang dapat dilakukan seperti perbaikan struktur perkerasan.

Selain dari manajemen lingkungan pengendalian *bird strike* dan *wildlife hazard* dapat juga dilakukan dan dikembangkan oleh Bandar Udara Betoambari Baubau kedepannya dengan mengacu pada Peraturan Direktorat Jenderal Nomor : SKEP/42/III/2010 terdapat beberapa hal yang perlu dilakukan, yaitu :

A. Manajemen Bahaya Hewan Liar

- a) Penyelenggara bandar udara yang bersertifikat harus melaksanakan manajemen bahaya hewan liar yang merupakan bagian dari prosedur pedoman pengoperasian bandar udara (*Aerodrome Manual*).
- b) Penyelenggara bandar udara harus menunjuk unit kerja atau

personel untuk melaksanakan pengawasan dan pengendalian terhadap bahaya serangan burung dan gangguan hewan liar di bandar udara dan sekitarnya.

- c) Penyelenggara bandar udara harus memberikan pelatihan mengenai manajemen bahaya burung dan hewan liar termasuk pelatihan teknik penggunaan peralatan kepada personel.
- d) Penyelenggara bandar udara akan bertanggung jawab atas pelaksanaan pengawasan dan pengendalian terhadap bahaya serangan burung dan gangguan hewan liar.

B. Peralatan Pencegahan, Pengawasan dan Pengendalian Gangguan Burung dan Hewan Liar.

1. Pada bandar udara yang mengalami atau berpotensi terjadinya serangan burung dan gangguan hewan liar, penyelenggara bandar udara harus menyediakan peralatan atau binatang untuk pencegahan, pengawasan dan pengendalian gangguan burung dan hewan liar.
2. Peralatan sebagaimana dimaksud pada dapat berupa:
 - a) Visual, berupa pencahayaan atau benda yang dapat menakuti burung atau hewan liar;
 - b) Akustik, berupa suara atau frekuensi yang ditimbulkan atau pancaran ke arah obyek;
 - c) Mematikan, berupa perangkat dan senjata atau;
 - d) Binatang sebagai musuh alami burung atau binatang liar (predator).
3. Penyelenggara bandar udara harus menjamin bahwa penggunaan binatang sebagai musuh alami burung atau binatang liar (predator) sebagaimana dimaksud tidak mengganggu atau menimbulkan bahaya bagi pengoperasian pesawat udara atau pengguna layanan bandar udara.

C. Pencatatan dan Pelaporan Gangguan Binatang Liar dan Burung
Bandar udara wajib menyediakan personel yang bertugas melakukan pencatatan dan pelaporan. Pencatatan yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Wilayah bandar udara yang menjadi area pengendalian dan pengawasan terhadap hewan liar dan atau burung.
- b. Jumlah, lokasi dan jenis hewan liar dan atau burung terlihat
- c. Tindakan yang diambil untuk membubarkan hewan liar dan atau burung
- d. Hasil dari tindakan yang diambil Hasil pencatatan yang dilakukan oleh penyelenggaraan bandar udara wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal pada setiap terjadinya gangguan binatang liar serangan burung yang dapat atau berpotensi mengakibatkan kerusakan terhadap pesawat udara di Bandar Udara dan sekitarnya dengan menggunakan format log book. Berikut merupakan kategori insiden serangan hewan liar atau burung liar, terdiri dari :
 - a. Serangan yang terkonfirmasi, berupa tabrakan antara hewan liar atau burung dengan pesawat udara yang dibuktikan dengan ditemukannya bangkai dalam kerusakan pesawat.
 - b. Serangan yang belum terkonfirmasi, berupa laporan tabrakan antara hewan liar atau burung dengan pesawat udara yang tidak ditemukan bukti fisik dan
 - c. Serius insiden, berupa insiden yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan disebabkan karena keberadaan hewan liar atau burung di Bandar Udara dan sekitarnya udara baik ditemukan adanya serangan burung atau tidak.

D. Penilaian Resiko

- a. Setiap penyelenggara bandar udara wajib melakukan penilaian resiko dari setiap situasi atau serangan hewan liar atau burung dan ditindalanjuti dengan penekanan resiko (*risk mitigation*).
- b. Penilaian resiko sebagaimna dimaksud digunakan untuk menentukan target dan langkah-langkah manajemen untuk memonitor efektifitas pelaksanaan pengawasan dan pengendalian hewan liar dan burung.
- c. Penilaian resiko harus selalu dievaluasi sekurang-kurang 1(satu) tahun sekali.

Dari peraturan tersebut dapat dilihat bahwa terdapat peralatan berupa *visual* maupun akustik yang dapat digunakan untuk upaya pengendalian *wildlife hazard*, seperti *auditory deterrents*, alat akustik pengusir burung, *mega blaster pro*, *critter blaster pro* dan *aerolaser handheld*.

4.4.2 Pemeliharaan Gedung Terminal Kargo

Beberapa permasalahan yang ada pada gedung terminal kargo di Bandar Udara Betoambari Baubau ini perlu segera dilakukan pemeliharaan dan perawatan lebih lanjut sebelum menjadi permasalahan yang semakin parah. Maka dari itu perlu dilakukan perawatan dan pemeliharaan gedung terminal kargo. Berikut ini adalah SOP (Standar Operasional Prosedur) yang harus dilakukan sebelum menyelesaikan permasalahan pada sisi darat :

1. Melakukan kegiatan inspeksi daerah sisi darat setiap pagi dan siang hari (pengecekan bangunan terminal, parkir, dan bangunan operasional lainnya).
2. Melakukan tinjauan ke lokasi ditemukannya kerusakan.
3. Melakukan tindakan sesuai prosedur yang berlaku.
4. Mencatat di *log book aerodrome inspection*.

Langkah-langkah yang perlu dilakukan, sebagai berikut:

1. Pengecatan ulang dinding

Langkah-langkah pekerjaan pengecatan ulang dinding yang berlumut, sebagai berikut:

1. Merencanakan warna yang akan digunakan untuk pengecatan ulang dinding gedung terminal kargo.
2. Pengecatan gedung terminal kargo pada Bandar Udara Betoambari Baubau menggunakan cat tembok yang memiliki sifat *weather resistant* atau tahan terhadap cuaca.
3. Mempersiapkan alat dan bahan yang akan digunakan untuk proses pengecatan ulang dinding pada Gedung Terminal Kargo. Alat dan bahan yang digunakan sebagai berikut:
 - a. Cat tembok merk Propan
 - b. Kuas
 - c. Ember

d. Tangga

4. Pelaksanaan pengecatan dilaksanakan pada saat jam kerja pada tanggal 6 Mei 2024. Berikut adalah tahapan pengecatan ulang dinding gedung terminal kargo:

1. Mempersiapkan cat yang akan digunakan serta mempersiapkan tangga untuk pengecatan bagian dinding yang tidak dapat dijangkau.
2. Melakukan pengecatan bagian dinding yang berlumut. Pelaksanaan pada pekerjaan pengecatan dilakukan secara berlapis-lapis.



Gambar 4. 22 Pengecatan ulang dinding
(Sumber: Penulis)

3. Melakukan pelapisan ulang cat. Setiap tahapan lapisan dilakukan setelah cat sebelumnya benar-benar kering. Untuk mendapatkan hasil pengecatan yang baik dilakukan dengan 2 tahap lapisan cat.



Gambar 4. 23 Pelapisan ulang
(Sumber: Penulis)

Selain melakukan pengecatan ulang pada dinding gedung terminal

kargo, pemeliharaan berikutnya dilanjutkan dengan pembersihan limbah organik berupa daun-daun kering pada atap. Pelaksanaan pembersihan ini dilakukan pada tanggal 2 Mei 2024. Berikut tahapan pembersihannya:

1. Mempersiapkan Alat berupa tangga, sapu lidi, parang, ember.
2. Memasang tangga untuk pembersihan atap.



Gambar 4. 24 Pemasangan tangga
(Sumber: Penulis)

3. Memotong pohon yang berada pada atas atap gedung terminal kargo dengan menggunakan parang. Pohon yang telah lebat hingga menyentuh atap gedung terminal kargo inilah yang menjadi penyebab banyaknya daun-daun kering.



Gambar 4. 25 Pemotongan pohon
(Sumber: Penulis)

4. Membersihkan daun-daun kering pada atap dengan menggunakan sapu lidi dan memasukkan ke ember yang telah disiapkan.



**Gambar 4. 26 Pembersihan daun-daun kering
(Sumber: Penulis)**

Berikut merupakan kondisi setelah dilakukan beberapa pemeliharaan pada Gedung Terminal Kargo di Bandar Udara Betoambari Baubau.



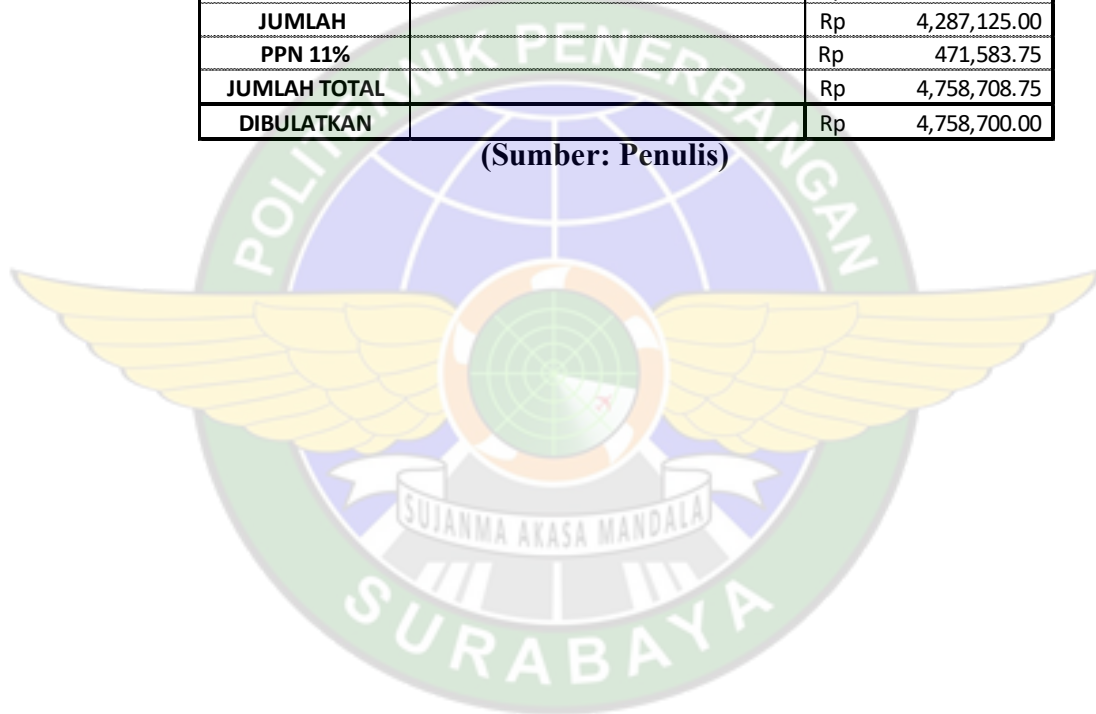
**Gambar 4. 27 Kondisi setelah pemeliharaan
(Sumber: Penulis)**

Adapun Rencana Anggaran Biaya yang digunakan untuk pemeliharaan Gedung Terminal Kargo berupa pengecatan ulang. Dengan mengacu pada SHS Kota Baubau pada tahun 2022.

Tabel 4. 3 Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya

REKAPITULASI RENCANA ANGGARAN BIAYA		
PEKERJAAN : PENGECATAN GEDUNG TERMINAL KARGO		
LOKASI : BAUBAU, SULAWESI TENGGARA		
TAHUN : 2024		
NO	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH
1	PEKERJAAN PERSIAPAN	Rp 700,000.00
2	PEKERJAAN PENGECATAN	Rp 3,587,125.00
JUMLAH		Rp 4,287,125.00
PPN 11%		Rp 471,583.75
JUMLAH TOTAL		Rp 4,758,708.75
DIBULATKAN		Rp 4,758,700.00

(Sumber: Penulis)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan oleh penulis dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Betoambari Baubau, penulis dapat menyimpulkan terhadap beberapa hal terkait dengan permasalahan yang telah dibahas sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisa yang telah dilakukan bahwa pada Bandar Udara Betoambari Baubau terdapat *bird strike*. Hal ini dapat dibuktikan karena ditemukannya bangkai burung yang terkena pesawat terbang saat melakukan *takeoff/landing*. Penemuan bangkai burung tersebut ketika sedang melakukan kegiatan inspeksi rutin pada pagi hari dan siang hari. Tidak hanya serangan burung saja, tetapi terdapat hewan liar seperti anjing yang memasuki area vital Bandar Udara Betoambari Baubau terutama pada area sisi udara. Hal ini dapat mengganggu terhadap keselamatan operasional penerbangan.
2. Berdasarkan analisa permasalahan yang telah dilakukan pada fasilitas sisi darat khususnya gedung terminal kargo terdapat beberapa masalah yang diperlukan pemeliharaan dan perawatan terhadap sebuah bangunan ini. Permasalahan yang teridentifikasi adalah adanya lumut pada dinding dan penumpukan limbah organik berupa daun kering di atap pada gedung terminal kargo. Pemeliharaan dan perawatan ini bertujuan untuk menjaga dan memperbaiki fungsi gedung agar tetap berfungsi sesuai operasionalnya dan memiliki jangka umur bangunan yang lebih panjang.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training* Keseluruhan

Kegiatan *On the Job Training* merupakan salah satu program yang wajib yang terdapat pada kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Kegiatan *On the Job Training* dimaksudkan untuk sarana penunjang wawasan dan pengetahuan yang lebih luas. Setelah melaksanakan kegiatan *On the Job Training* di Bandar Udara Betoambari Baubau. Maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Setiap unit di Bandar Udara Betoambari Baubau memiliki tugas pokok dan fungsi masing-masing. Setiap unit juga bekerja sama dengan unit lainnya untuk menciptakan tujuan yang sama yaitu menunjang pelayanan yang maksimal dan keselamatan dalam operasional penerbangan.
2. Kegiatan *On the Job Training* dapat mencetak para taruna menjadi pribadi yang bertanggung jawab terhadap tugas yang diberikan dan mampu berinteraksi dengan lingkungan baru maupun individu baru, sehingga mampu untuk bekerja sama dalam mencari solusi dan memecahkan masalah yang akan dihadapi.
3. Kegiatan *On the Job Training* dapat menambah pengalaman dan wawasan bagi para taruna khususnya dari segi perawatan dan pemeliharaan terhadap fasilitas bandar udara.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Permasalahan

Saran penulis terhadap permasalahan pada Bandar Udara Betoambari Baubau adalah sebagai berikut:

1. Sebagai solusi guna peningkatan keselamatan terhadap operasional penerbangan di Bandar Udara Betoambari Baubau maka dilaksanakan identifikasi sedini mungkin terhadap potensi serangan burung dan hewan liar yang mungkin terjadi. Selain itu, dapat dibuat *checklist* laporan serangan burung dan hewan liar. Bandar Udara Betoambari Baubau juga dapat mengembangkan atau melakukan pengendalian dengan pedoman Peraturan Direktorat Jenderal Nomor : SKEP/42/III/2010. Selain itu, dapat melakukan pengadaan terhadap alat atau media yang dapat mencegah terjadinya *bird strike* dan *wildlife hazard*.
2. Melakukan perawatan dan pengecekan secara rutin dan terjadwal pada area fasilitas sisi darat terutama bangunan gedung. Melaksanakan perbaikan sesegera mungkin untuk menghindari kerusakan terhadap nilai struktural dan estetika terhadap bangunan.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On the Job Training* Keseluruhan

Selama 5 bulan melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Betoambari Baubau penulis mendapatkan banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang bermanfaat untuk menghadapi dunia kerja nyata nantinya. Selain itu, penulis ingin memberi saran guna meningkatkan pelayanan di Bandar Udara Betoambari Baubau, sebagai berikut:

1. Membuat pelaporan berupa *logbook hazard* jika menemukan gangguan adanya *bird strike* dan *wildlife hazard* serta segera melakukan tindak lanjut terhadap keamanan fasilitas sisi udara yang beresiko mengganggu operasional penerbangan.
2. Melakukan kajian ulang terhadap setiap perawatan, perbaikan maupun pembangunan berbagai sarana fasilitas, peralatan, dan

lain sebagainya di Bandar Udara Betoambari Baubau demi mewujudkan suatu pelayanan jasa penerbangan yang optimal.

3. Selalu menjaga dan meningkatkan disiplin dari pihak yang terkait untuk keteraturan dan keamanan penerbangan, seperti membuat pengadaan untuk rompi dan menggunakannya ketika berada di kawasan vital bandar udara.
4. Meningkatkan koordinasi yang lebih baik antar unit yang berada dalam lingkup Bandar Udara Betoambari Baubau.



DAFTAR PUSTAKA

Presiden RI. 2009. Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
Jakarta: DPR RI dan Presiden RI.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/39/III/2010
tentang petunjuk dan tata cara peraturan keselamatan penerbangan sipil
bagian 139-02 pembuatan program pengelolaan keselamatan operasi
bandar udara (Advisory Circular CASR Part 139-02, Safety Plan For
Airport).

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/42/III/2010
Tentang Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan
Sipil Bagian 139-03 Manajemen Bahaya Hewan Liar Di Bandar Udara
Dan Sekitarnya (Advisory Circular CASR 139-03, Wildlife Hazard
Management on or in the Vicinity ogan Aerodrome).

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 24/PRT/M/2008
Tahun 2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan
Gedung.

Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau. (2022). Pedoman
Pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome Manual*).

LAMPIRAN

Lampiran 1. Form Kegiatan Harian *On the Job Training*

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Irsyadul Ibad Al Ghozali
NIT : 30722011
PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Senin, 1 April 2024	• Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i>
2.	Selasa, 2 April 2024	• Buka bersama pegawai Bandar Udara
3.	Rabu, 3 April 2024	• Pengenalan Taruna/i di lingkungan Bandar Udara • Pembuatan kartu pas
4.	Kamis, 4 April 2024	• Pengenalan pegawai Unit Bangland
5.	Jumat, 5 April 2024	• Inspeksi harian
6.	Sabtu, 6 April 2024	• Inspeksi harian
7.	Minggu, 7 April 2024	• Inspeksi harian
8.	Senin, 8 April 2024	• Inspeksi harian
9.	Selasa, 9 April 2024	• Inspeksi harian
10.	Rabu, 10 April 2024	• Inspeksi harian
11.	Kamis, 11 April 2024	• Inspeksi harian
12.	Jumat, 12 April 2024	• Inspeksi harian
13.	Sabtu, 13 April 2024	• Inspeksi harian

14.	Minggu, 14 April 2024	• Inspeksi harian
15.	Senin, 15 April 2024	• Inspeksi harian • Perbaikan pintu transit di terminal kedatangan
16.	Selasa, 16 April 2024	• Inspeksi harian • Desain <i>runway</i> berdasarkan KP 329 tahun 2019
17.	Rabu, 17 April 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area tebing sisi udara dan jalan inspeksi • Desain <i>runway</i> berdasarkan KP 329 tahun 2019
18.	Kamis, 18 April 2024	• Inspeksi Harian • Giat bersih di area tebing sisi udara dan jalan inspeksi
19.	Jumat, 19 April 2024	• Inspeksi Harian • Perbaikan kran air toilet wanita terminal kedatangan
20.	Sabtu, 20 April 2024	• Inspeksi harian
21.	Minggu, 21 April 2024	• Inspeksi harian
22.	Senin, 22 April 2024	• Inspeksi harian • Perbaikan <i>flush</i> toilet pria terminal ruang tunggu
23.	Selasa, 23 April 2024	• Inspeksi harian • Perbaikan kran air toilet wanita terminal kedatangan

24.	Rabu, 24 April 2024	• Inspeksi Harian • Pemotongan tumbuhan liar di area pagar perimeter <i>parking area</i>
25.	Kamis, 25 April 2024	• Inspeksi Harian • Perbaikan pipa di dekat parkir pegawai
26.	Jumat, 26 April 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan pembuatan dudukan tempat sampah
27.	Sabtu, 27 April 2024	• Inspeksi harian
28.	Minggu, 28 April 2024	• Inspeksi harian
29.	Senin, 29 April 2024	• Inspeksi Harian
30.	Selasa, 30 April 2024	• Inspeksi harian • Pengukuran untuk pembangunan pembuatan tempat pembuangan sampah sementara

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md
NIP : 19981119 202203 1 006

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Irsyadul Ibad Al Ghozali
 NIT : 30722011
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Rabu, 1 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pengecekan jenis lapisan <i>runway</i>
2.	Kamis, 2 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan atap gedung terminal kargo • Pengukuran elevasi <i>apron</i> untuk <i>overlay</i>
3.	Jumat, 3 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pembuatan RAB untuk pembuatan tempat pembuangan sampah sementara
4.	Sabtu, 4 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan area <i>taxiway</i> dan <i>apron</i> • Penghamparan <i>take coat</i> di area <i>taxiway</i> B 04-22 dan <i>apron</i>
5.	Minggu, 5 Mei 2024	• Inspeksi harian • <i>Overlay taxiway</i> B 04-22
6.	Senin, 6 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan <i>taxiway</i> • pengecatan gedung kargo • <i>Overlay taxiway</i> B 04-22

7.	Selasa, 7 Mei 2024	• Inspeksi harian
8.	Rabu, 8 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area taman
9.	Kamis, 9 Mei 2024	• Inspeksi harian
10.	Jumat, 10 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area tepi <i>runway</i> • Pengecatan <i>taxiway</i> B 04-22
11.	Sabtu, 11 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan <i>taxiway</i> B 04-22
12.	Minggu, 12 Mei 2024	• Inspeksi harian
13.	Senin, 13 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area tepi <i>runway</i> dan <i>taxiway</i>
14.	Selasa, 14 Mei 2024	• Inspeksi Harian • Pembersihan lahan dan pengukuran untuk pembuatan tempat pembuangan sampah sementara
15.	Rabu, 15 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pembuatan pondasi tempat pembuangan sampah sementara
16.	Kamis, 16 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area tepi <i>runway</i> • Pembuatan <i>bouwplank</i> tempat pembuangan sampah sementara
17.	Jumat, 17 Mei 2024	• Inspeksi harian

		• Pembuatan besi <i>sloof</i> dan pengecoran <i>sloof</i> pada tempat pembuangan sampah sementara
18.	Sabtu, 18 Mei 2024	• Inspeksi harian
19.	Minggu, 19 Mei 2024	• Inspeksi harian
20	Senin, 20 Mei 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera hari kebangkitan nasional • Pekerjaan pengurugan tempat pembuangan sampah sementara
21.	Selasa, 21 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area taman dan <i>apron</i>
22.	Rabu, 22 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area taman dan <i>apron</i> • Pembuatan dinding tempat pembuangan sampah sementara
23.	Kamis, 23 Mei 2024	• Inspeksi harian
24.	Jumat, 24 Mei 2024	• Inspeksi harian
25.	Sabtu, 25 Mei 2024	• Inspeksi harian
26.	Minggu, 26 Mei 2024	• Inspeksi harian
27.	Senin, 27 Mei 2024	• Inpeksi harian • Upacara bendera awal pekan • Pemotongan rumput di area tepi <i>runway</i>
28.	Selasa, 28 Mei 2024	• Inspeksi harian

		• Apel dan giat bersih Bandar Udara
29.	Rabu, 29 Mei 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih Bandar Udara • Perbaikan kran air toilet pria terminal kedatangan • Pembongkaran pintu ruangan bagasi pada terminal keberangkatan
30.	Kamis, 30 Mei 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih Bandar Udara • Perbaikan pagar perimeter di area rumah dinas
31.	Jumat, 31 Mei 2024	• Inspeksi harian • Pemasangan pagar masjid

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md

NIP : 19981119 202203 1 006

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Irsyadul Ibad Al Ghozali
 NIT : 30722011
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Sabtu, 1 Juni 2024	• Inspeksi harian
2.	Minggu, 2 Juni 2024	• Inspeksi harian
3.	Senin, 3 Juni 2024	• Inspeksi harian • Pembuatan dinding tempat pembuangan sampah sementara • Pengecoran <i>sloof</i> tempat pembuangan sampah sementara
4.	Selasa, 4 Juni 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area taman • Pembuatan <i>bouwplank</i> tempat pembuangan sampah sementara
5.	Rabu, 5 Juni 2024	• Inspeksi harian • Pengecoran <i>bouwplank</i> tempat pembuangan sampah sementara
6.	Kamis, 6 Juni 2024	• Inspeksi harian
7.	Jumat, 7 Juni 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan plesteran tempat pembuangan sampah sementara

8.	Sabtu, 8 Juni 2024	• Inspeksi harian
9.	Minggu, 9 Juni 2024	• Inspeksi harian
10.	Senin, 10 Juni 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera • Pemotongan rumput di area taman
11.	Selasa, 11 Juni 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area tebing sisi udara dan jalan inspeksi
12.	Rabu, 12 Juni 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi
13.	Kamis, 13 Juni 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area tebing sisi udara dan jalan inspeksi • Pemotongan rumput di area airnav
14.	Jumat, 14 Juni 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan <i>FOD</i> di area <i>taxiway A</i> 04-22
15.	Sabtu, 15 Juni 2024	• Inspeksi harian
16.	Minggu, 16 Juni 2024	• Inspeksi harian
17.	Senin, 17 Juni 2024	• Inspeksi harian
18.	Selasa, 18 Juni 2024	• Inspeksi harian
19.	Rabu, 19 Juni 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di kawasan <i>parking area</i> • Penyemprotan racun rumput di area drainase
20.	Kamis, 20 Juni 2024	• Inspeksi harian

		• Giat bersih di area jalan inspeksi • Penyemprotan racun rumput di area drainase
21.	Jumat, 21 Juni 2024	• Inspeksi harian • Senam pagi bersama pegawai Bandar Udara • Penyemprotan racun rumput di area drainase • Pemasangan rambu dilarang parkir depan terminal
22.	Sabtu, 22 Juni 2024	• Inspeksi harian
23.	Minggu, 23 Juni 2024	• Inspeksi harian • Pengukuran gedung VIP room
24.	Senin, 24 Juni 2024	• Inspeksi harian • Upacara rutin awal pekan • Uji kepadatan tanah dan agregat (<i>sandcone test</i>) • Penyemprotan racun rumput di area jalan inspeksi
25.	Selasa, 25 Juni 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area jalan inspeksi • Penyemprotan racun rumput di area jalan inspeksi
26.	Rabu, 26 Juni 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area tebing sisi udara dan jalan inspeksi • Penyemprotan pestisida di area drain
27.	Kamis, 27 Juni 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area jalan inspeksi

		• Pengecatan marka <i>runway threshold</i>
28.	Jumat, 28 Juni 2024	• Inspeksi harian
29.	Sabtu, 29 Juni 2024	• Inspeksi harian
30.	Minggu, 30 Juni 2024	• Inspeksi harian

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md

NIP : 19981119 202203 1 006



FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Irsyadul Ibad Al Ghozali
 NIT : 30722011
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Senin, 1 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pengelasan pagar perimeter di area jalan inspeksi
2.	Selasa, 2 Juli 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area tebing sisi udara dan jalan inspeksi
3.	Rabu, 3 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pengukuran pembuatan pagar perimeter baru di area perpanjangan <i>runway</i>
4.	Kamis, 4 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan dan pemeliharaan rumput di area taman dan apron • Kunjungan ke Asphalt Mixing Plant (AMP)
5.	Jumat, 5 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan dan pemeliharaan rumput di area taman dan apron
6.	Sabtu, 6 Juli 2024	• Inspeksi harian

7.	Minggu, 7 Juli 2024	• Inspeksi harian
8.	Senin, 8 Juli 2024	• Inspeksi harian
9.	Selasa, 9 Juli 2024	• inspeksi harian • Giat bersih di area rumah dinas • Penyemprotan pestisida di area <i>shoulder</i> dan jalan inspeksi • Pemasangan pintu tempat pembuangan sampah sementara
10.	Rabu, 10 Juli 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi
11.	Kamis, 11 Juli 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi • Pengelasan pagar perimeter di area jalan inspeksi • Pekerjaan <i>breaker</i> aspal di <i>runway</i> 04
12.	Jumat, 12 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan <i>breaker</i> aspal di <i>runway</i> 04 • Penyemprotan pestisida di area tebing sisi udara
13.	Sabtu, 13 Juli 2024	• Inspeksi harian
14.	Minggu, 14 Juli 2024	• Inspeksi harian
15.	Senin, 15 Juli 2024	• Inspeksi harian • Upacara rutinan • Penyemprotan pestisida di area drainase
16.	Selasa, 16 Juli 2024	• Inspeksi harian

		• Giat bersih di area terminal • Pekerjaan pembersihan bengkel bangland • Penyemprotan pestisida di area jalan inspeksi
17.	Rabu, 17 Juli 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area jalan inspeksi • Perbaikan pagar perimeter
18.	Kamis, 18 Juli 2024	• Inspeksi harian • Penyemprotan pestisida
19.	Jumat, 19 Juli 2024	• Inspeksi harian • Penyemprotan pestisida di area <i>shoulder</i>
20.	Sabtu, 20 Juli 2024	• Inspeksi harian
21.	Minggu, 21 Juli 2024	• Inspeksi harian
22.	Senin, 22 Juli 2024	• Inspeksi harian • Perbaikan atap terminal kargo • Pemasangan tanda peringatan dilarang membuang sampah di area parkir
23.	Selasa, 23 Juli 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area taman • Penyemprotan pestisida di area jalan inspeksi • Pengecatan <i>taxiway</i> B 04-22 dan <i>apron</i>
24.	Rabu, 24 Juli 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di halaman kantor administrasi • Pemberian batas tanah milik bandar udara bersama dinas pertanahan

25.	Kamis, 25 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan <i>taxiway</i> B 04-22 dan <i>apron</i>
26.	Jumat, 26 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pemasangan alat bantu di toilet disabilitas ruang tunggu
27.	Sabtu, 27 Juli 2024	• Inspeksi harian
28.	Minggu, 28 Juli 2024	• Inspeksi harian
29.	Senin, 29 Juli 2024	• Inspeksi harian • Upacara rutin • Pekerjaan <i>reflux extraction test</i>
30.	Selasa, 30 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pemasangan plakat sertifikasi tanah bandar udara • Pekerjaan <i>reflux extraction test</i>
31.	Rabu, 31 Juli 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan <i>DCP Test</i>

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md

NIP : 19981119 202203 1 006

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Irsyadul Ibad Al Ghozali
 NIT : 30722011
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Kamis, 1 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan FOD di area <i>apron</i> • Penutupan galian <i>DCP test</i>
2.	Jumat, 2 Agustus 2024	• Inspeksi harian • <i>CBR test</i> LPA di area perpanjangan <i>runway</i> 04 • Perbaikan plafon pada terminal keberangkatan
3.	Sabtu, 3 Agustus 2024	• Inspeksi harian
4.	Minggu, 4 Agustus 2024	• Inspeksi harian
5.	Senin, 5 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Upacara rutin • Pembersihan gedung <i>VIP room</i>
6.	Selasa, 6 Agustus 2024	• Inspeksi harian • pengecatan rak bunga • pengecatan marka <i>threshold</i> baru di area <i>runway</i> 22
7.	Rabu, 7 Agustus 2024	• Inspeksi harian • pengecatan rak bunga

		• Penghapusan marka <i>threshold</i> dan <i>runway designation</i> lama di area <i>runway 22</i> • Pengecatan <i>runway designation marking</i> baru di area <i>runway 22</i>
8.	Kamis, 8 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan FOD di area <i>apron</i> • Pekerjaan perataan timbunan di area <i>taxiway B 04-22</i>
9.	Jumat, 9 Agustus 2024	• Inspeksi harian
10.	Sabtu, 10 Agustus 2024	• Inspeksi harian
11.	Minggu, 11 Agustus 2024	• Inspeksi harian
12.	Senin, 12 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Upacara rutin • Pekerjaan pembersihan bengkel bangland
13.	Selasa, 13 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan perataan timbunan di area <i>taxiway B 04-22</i> • Pengecatan marka <i>taxiway B 04-22</i>
14.	Rabu, 14 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>taxiway B 04-22</i> • Penghapusan marka <i>aiming point</i> lama dan pengecatan marka <i>aiming point</i> baru
15.	Kamis, 15 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Lomba 17 Agustus • Pembelajaran penggunaan <i>total station</i>

16.	Jumat, 16 Agustus 2024	• Inspeksi harian
17.	Sabtu, 17 Agustus 2024	• Inspeksi harian
18.	Minggu, 18 Agustus 2024	• Inspeksi harian
19.	Senin, 19 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pemindahan bunga di taman depan terminal • Pengecatan marka <i>touchdown zone</i>
20.	Selasa, 20 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area tebing sisi udara
21.	Rabu, 21 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan perataan timbunan di area <i>taxiway B 04-22</i> • Pengecatan marka <i>apron</i>
22.	Kamis, 22 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>apron</i>
23.	Jumat, 23 Agustus 2024	• Inspeksi harian
24.	Sabtu, 24 Agustus 2024	• Inspeksi harian
25.	Minggu, 25 Agustus 2024	• Inspeksi harian
26.	Senin, 26 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Upacara rutin
27.	Selasa, 27 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area taman
28.	Rabu, 28 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi dan pagar perimeter
29.	Kamis, 29 Agustus 2024	• Inspeksi harian

		• Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi dan pagar perimeter • Penghamparan aspal AC-BC di area perpanjangan <i>runway</i>
30.	Jumat, 30 Agustus 2024	• Inspeksi harian • Penghamparan aspal AC-BC di area perpanjangan <i>runway</i>
31.	Sabtu, 31 Agustus 2024	• Inspeksi harian



FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Irsyadul Ibad Al Ghozali
NIT : 30722011
PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Minggu, 1 September 2024	• Inspeksi harian
2.	Senin, 2 September 2024	• Inspeksi harian
3.	Selasa, 3 September 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi dan pagar perimeter
4.	Rabu, 4 September 2024	• Inspeksi harian • Apel dan giat bersih di area jalan inspeksi dan pagar perimeter
5.	Kamis, 5 September 2024	• Sidang Laporan <i>On the Job Training</i>

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md
NIP : 19981119 202203 1 006

Lampiran 2. Dokumentasi Kegiatan *On the Job Training*

Dokumentasi Kegiatan OJT UPBU Betoambari Baubau

	
Upacara rutin	Inspeksi harian
	
Giat bersih area sisi darat	Giat bersih area sisi udara

	
Pengecatan gedung terminal kargo	Pembuatan TPS baru
	
Perbaikan plafon terminal keberangkatan	Overlay Taxiway B 04-22 dan Apron
	
Pembersihan FOD	Perbaikan pagar perimeter

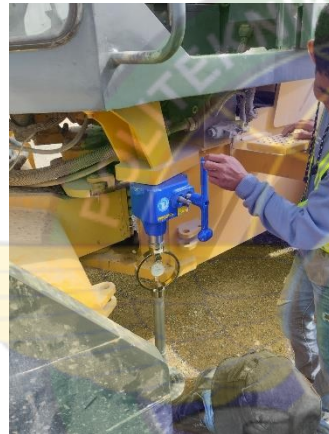
	
Pemotongan rumput	Pengecatan marka <i>taxiway</i> B 04-22 dan <i>apron</i>
	
Pembuatan marka <i>centerline</i> baru	Pengecatan marka <i>centerline</i>, <i>aiming point</i>, dan <i>touchdown zone</i> baru
	
Penyemprotan pestisida area sisi udara	Perataan timbunan di area <i>taxiway</i>



Breaker aspal di area runway 04



Reflux Extraction Test



California Bearing Ratio test



Dynamic Cone Penetrometer test



Kunjungan ke AMP



Sandcone test



Penyemprotan pestisida di area drainase



Perbaikan atap terminal keberangkatan



Pemasangan plakat *warning sign*



Penghamparan Aspal AC-BC di area perpanjangan *runway*