

**STANDARISASI MARKA *APRON* DAN
PEMELIHARAAN FASILITAS SISI DARAT
PENGECATAN GEDUNG *POWER HOUSE* DI
BANDAR UDARA FRANSISKUS XAVERIUS SEDA
MAUMERE**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* I

Tanggal 01 April 2024 – 19 September 2024



Disusun oleh :

MUHAMMAD GHIFARI AL ADHIEM
NIT 30722040

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**STANDARISASI MARKA APRON DAN PEMELIHARAAN FASILITAS
SISI DARAT PENGECATAN GEDUNG *POWER HOUSE* DI BANDAR
UDARA FRANSISKUS XAVERIUS SEDA MAUMERE**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* I

Tanggal 01 April 2024 – 19 September 2024



Disusun oleh :

MUHAMMAD GHIFARI AL ADHIEM
NIT 30722040

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

STANDARISASI MARKA *APRON* DAN PEMELIHARAAN FASILITAS
SISI DARAT PENGECATAN GEDUNG *POWER HOUSE* DI BANDAR
UDARA FRANSISKUS XAVERIUS SEDA
MAUMERE

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* I

Oleh:

MUHAMMAD GHIFARI AL ADHIEM

NIT. 30722040

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

Disetujui oleh:

Supervisor I

Nabrilla Vania Wardani, A.Md
NIP 200103182022102001

Supervisor II

Septian Tri Pradita Maulana
Putra, A.Md.T
NIP 20020915 2023101001

Dosen Pembimbing

Fahrur Rozi, ST., M.Sc
NIP 197906202008121001

Mengetahui,

Ketua Progam Studi

Linda Winiyasri, S.Psi., M.Sc.
NIP 197810282005022001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* I telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji
pada tanggal 7 September 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai
salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji:

Ketua

Fahrur Rozi, ST., M.Sc
NIP 197906202008121001

Sekretaris

Nabrilla Vania Wardani, A.Md
NIP 200103182022102001

Anggota

Septian Tri Pradita Maulana
Putra, A.Md.T
NIP 20020915 2023101001

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas II
Fransiskus Xaverius Seda Maumere

Partahian Panjaitan
NIP 197407081999031001

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa terpanjatkan atas kehadiran Allah SWT karena atas Rahmat dan berkatnya kami dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* I di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere Berjudul "STANDARISASI MARKA *APRON* DAN PEMELIHARAAN FASILITAS SISI DARAT PENGECATAN GEDUNG *POWER HOUSE* " telah diselesaikan dengan lancar dan tepat waktu. Laporan ini merupakan pertanggungjawaban atas pelaksanaan seluruh kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.

Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* penulis mendapatkan ilmu baru untuk dipelajari yang tidak ada di kampus, yang dimana dapat mengembangkan keterampilan, daya pikir, serta dapat memahami dan menerapkan praktek kerja lapangan dengan benar sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku.

Dengan ini penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dan membimbing selama pelaksanaan *On The Job Training* I ini, antara lain :

1. Kehadirat Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan berkatnya.
2. Kedua Orang Tua serta keluarga yang telah banyak memberikan nasehat serta dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan *On The Job Training* I dan laporan ini
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., 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.
5. Bapak Fahrur Rozi, ST., M.Sc selaku dosen pembimbing
6. Bapak Partahiyan Panjaitan selaku Kepala Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xaverius Seda Maumere.

7. Bapak Arief Budiman Wicaksono selaku Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere.
8. Bapak David Benjamin Messakh selaku kepala seksi pelayanan dan kerja sama Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere.
9. Bapak Doddy Andrew Mouritsko Baay selaku Kasubbag Tata Usaha Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere.
10. Seluruh Kepala Unit di Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere.
11. Mbak Nabrilla Vania Wardani dan Mas Septian Tri Pradita Maulana Putra selaku *Supervisor*.
12. Bapak Jusuf Frengki Tuwan selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere.
13. Seluruh pegawai dan teknisi Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere
14. Seluruh senior yang telah mendidik kami selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Kelas II Fransiskus Xavierius Seda Maumere.
15. Rekan – rekan D III TBL Angkatan VII yang selalu memberi motivasi dan dukungan selama ini.

Dengan adanya keterbatasan waktu dalam pelaksanaan OJT ini, penulis menyadari bahwa laporan ini tentu saja belum sempurna. Sehingga diharapkan adanya saran serta kritik yang membangun dari semua pihak kepada penulis agar bermanfaat dan meningkatkan diri untuk membuat laporan lainnya.

Maumere, 7 September 2024



Muhammad Ghifari Al Adhiem
NIT. 30722040

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	3
2.1 Sejarah Singkat.....	3
2.2 Data Umum.....	4
2.3 Struktur Organisasi.....	18
2.4 Tinjauan Pustaka	19
BAB III TINJAUAN TEORI.....	20
3.1 Bandar Udara	20
3.2 Pengertian Marka.....	22
3.3 Marka di <i>Apron</i>	22
3.4 Pengecatan Gedung Pada Sisi Darat.....	32
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	34
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training I</i>	34
4.2 Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	43
4.3 Permasalahan <i>On The Job Training</i>	43
4.4 Penyelesaian Masalah	46
BAB V PENUTUP	58
5.1 Kesimpulan	58
5.2 Saran	59
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN.....	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Lokasi Geografis Bandar Udara Frans Seda	3
Gambar 2. 2 Layout Bandara Frans Seda	17
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.....	18
Gambar 3. 1 Identification Aircraft Stand (huruf).....	23
Gambar 3. 2 Identification Aircraft Stand (angka).....	23
Gambar 3. 3 Garis Lead-In Nose Wheel	24
Gambar 3. 4 Simple Nose-Wheel Garis Lead-Out.....	25
Gambar 3. 5 Marka Apron Edge	25
Gambar 3. 6 Marshaller Stop Line.....	27
Gambar 3. 7 Contoh Reference Bars	28
Gambar 3. 8 Lead-in Line untuk Aircraft Stand Number Designation	29
Gambar 3. 9 Garis Taxi Lead-in untuk Aircraft Type Limit Designations.....	30
Gambar 3. 10 Garis Taxi Lead-in untuk Aircraft Upper Weight Limit Designation.....	30
Gambar 3. 11 Apron Service Road	31
Gambar 3. 12 Apron Service Road Alongside A Vehicle Limit Line.....	32
Gambar 4. 1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	34
Gambar 4. 2 Terminal Penumpang.....	35
Gambar 4. 3 Hall Departure Bandara Frans Seda	36
Gambar 4. 4 Hall Arrivals Bandara Frans Seda	36

Gambar 4. 5 Gedung PK – PPK.....	37
Gambar 4. 6 Gedung Workshop (AAB).....	37
Gambar 4. 7 Gedung Administrasi	38
Gambar 4. 8 Gedung Power House.....	38
Gambar 4. 9 Gedung Pos Aviation Security.....	39
Gambar 4. 10 Parkir Bandara Frans Seda.....	39
Gambar 4. 11 Terminal VIP Bandara Frans Seda	40
Gambar 4. 12 Runway Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere	41
Gambar 4. 13 Taxiway Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.....	41
Gambar 4. 14 Apron Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere	42
Gambar 4. 15 Kondisi apron sebelum standarisasi	44
Gambar 4. 16 Kondisi Gedung Power House sebelum pengecatan.....	45
Gambar 4. 17 Bagan Alir Kegiatan Pemeliharaan Prasarana Sisi Udara	46
Gambar 4. 18 Identification Aircraft Stand.....	46
Gambar 4. 19 Garis Lead-In dari Taxiway.....	47
Gambar 4. 20 Garis Lead-Out.....	48
Gambar 4. 21 Apron Edge	48
Gambar 4. 22 Alignment Bar dan Stop Line.....	49
Gambar 4. 23 Manuver Marka Taxi Lead-in Designation	50
Gambar 4. 24 Ukuran Marka Taxi Lead-in Designation.....	50
Gambar 4.25 Service Road	51

Gambar 4. 26 Proses pembersihan.....	53
Gambar 4. 27 Proses pengecatan tembok	54
Gambar 4. 28 Dokumentasi pasca pengecatan.....	55
Gambar 4. 29 Dokumentasi pasca pengecatan.....	55



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Apron, Taxiway dan Check Location Data.....	10
Tabel 2. 2 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan	10
Tabel 2. 3 Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat	11
Tabel 2. 4 Data Obstacle di Luar Area Take Off dan Approach.....	11
Tabel 2. 5 Karakteristik Fisik Runway.....	13
Tabel 2. 6 Declared Distance	14
Tabel 2. 7 Approach and Runway Lighting	15
Tabel 2. 8 Other Lighting, Secondary Power Supply.....	15
Tabel 2. 9 Helicopter Landing Area	16
Tabel 3. 1 Clearances antara pesawat dengan bangunan.....	27
Tabel 3. 2 Frekuensi Pengecatan Ulang	33
Tabel 4. 1 Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere.....	43
Tabel 4. 2 Alat dan Bahan	52
Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya Gedung Power House	56
Tabel 4. 4 Analisa Harga Pengecatan Gedung Power House	57

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) merupakan salah satu program studi yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya, dengan harapan nantinya dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi pada bidang teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja lapangan atau sering di sebut *On The Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan tujuan menciptakan sumber daya manusia dengan kecakapan khusus.

On The Job Training (OJT) yaitu praktek kerja lapangan yang dilaksanakan oleh Taruna/I pada unit kerja masing-masing selama 6 bulan, *On The Job Training* di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere merupakan serangkaian kegiatan perbaikan/pemeliharaan fasilitas sisi darat maupun fasilitas sisi udara. Fasilitas sisi darat antara lain gedung terminal, gedung administrasi, parkir, gedung *power house*, dan lain-lain. Fasilitas sisi udara antara lain *runway*, *taxiway*, dan *apron*.

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training 1*, penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya adanya garis *lead-in* dari *taxiway* menuju *parking stand 3* yang masih terlalu tajam untuk manuver pesawat udara dan belum tersedianya Marka *Taxi Lead-in Designation* menuju *parking stand 1,2*

dan 4 serta adanya pemudaran dan pelapukan cat pada dinding gedung *power house*. Berdasarkan dari latar belakang yang disampaikan laporan *On the Job Training* ini mengambil judul “**STANDARISASI MARKA *APRON* DAN PEMELIHARAAN FASILITAS SISI DARAT PENGECATAN GEDUNG *POWER HOUSE*”**”.

1.2 Maksud dan Manfaat

Berikut adalah maksud dan tujuan *On the Job Training* :

1. Mematuhi dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau dengan Instansi terkait lainnya.

Adapun manfaat dilaksanakannya *On The Job Training* :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikasi kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan baik sisi udara maupun sisi darat diarea bandar udara.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesame di lingkungan kerja.
4. Dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandara Fransiskus Xaverius Seda juga dikenal sebagai Bandar Udara Wai Oti, terletak di Maumere, Kecamatan Waioti, Kabupaten Sikka, Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Awalnya dibangun sebagai lapangan terbang darurat pada tahun 1930 oleh pemerintahan Hindia Belanda untuk keperluan militer, lapangan terbang ini memiliki panjang sekitar 700 meter dan dibangun oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaats*. Lokasi bandara ini sebelumnya adalah lahan milik Puri yang diberikan kepada warga suku asli Flores, dan dikenal sebagai Pelabuhan Udara Wai Oti.



Gambar 2. 1 Lokasi Geografis Bandar Udara Frans Seda
(Sumber : <https://hubud.dephub.go.id/hubud/website/bandara/199>)

Seiring perkembangan waktu, lapangan terbang ini mengalami berbagai pengembangan untuk melayani penerbangan komersial. Saat ini, Bandara Fransiskus Xaverius Seda merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II yang memiliki landasan pacu sepanjang 2.250 meter dan lebar 45 meter, memungkinkan penerbangan pesawat seperti Boeing 737-500. Dan Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda juga di lengkapi fasilitas seperti lampu landasan dan indikator jalur pendekatan presisi

(PAPI) telah ditambahkan, memungkinkan operasi penerbangan pada malam hari.

Bandara ini melayani beberapa rute domestik dengan operator seperti NAM Air dan Wings Air. Dikelola oleh Kementerian Perhubungan Indonesia, bandara ini terus diperbarui untuk meningkatkan pelayanan dan kenyamanan penumpang.

2.2 Data Umum



Kode ICAO	: WATC
Kode IATA	: MOF
Nama Bandar Udara	: Fransiskus Xaverius Seda
Kantor Otoritas	: Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Denpasar
Kategori Bandar Udara	: Domestik
Kelas Bandar Udara	: Kelas II
Pengelola Bandar Udara	: UPT Ditjen Hubud
Provinsi	: Nusa Tenggara Timur
Kabupaten/Kota	: Kabupaten Sikka
Kecamatan	: Alok Timur
Kelurahan	: Waioti
Alamat Bandar Udara	: Jl. Angkasa-Maumere
Lokasi (ARP)	: 08° 38' 15"S 122° 14' 13"E
Nomor Telepon	: +62 382 -21444
Telefax	: +62 382 - 21920
Email	: waiotimof@gmail.com
Critical Aircraft	: B 737-500

2.2.1 Data umum bandar udara

Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere, disebut juga Bandar Udara Wai Oti atau Bandar Udara Maumere merupakan sebuah Bandar Udara yang terletak di Maumere, Kabupaten Sikka, Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Bandar udara ini memiliki ukuran landasan pacu 2.250 x 45. Arah dan jarak ke kota 3 km dari maumere.

2.2.2 Indikator lokasi dan nama bandar udara

Indikator lokasi Bandar Udara dan nama, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut

Indikator Lokasi Bandar Udara : WATC – MAUMERE /
dan Nama : Fransiskus Xaverius Seda
Nama Kota : Maumere
Provinsi : Nusa Tenggara Timur

2.2.3 Data geografis dan data administrasi bandar udara

Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

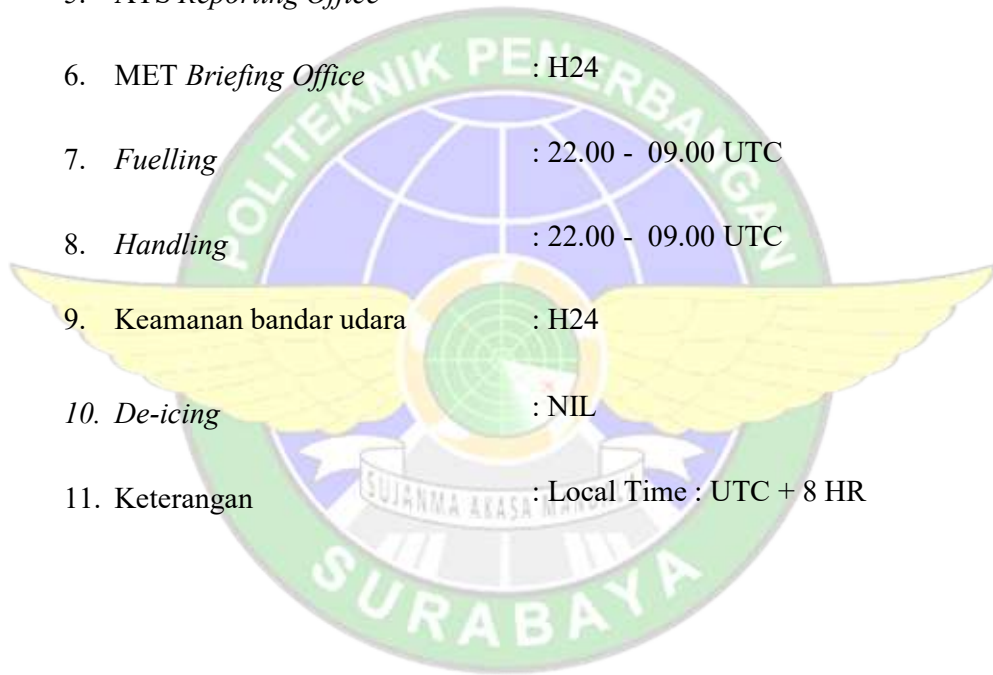
1. Koordinat Titik Referensi : 08° 38' 15" S 122° 14' 13" E
(ARP)
2. Arah dan jarak ke kota : 120°, 3 km from Maumere
3. Magnetik var / : 1° E (2020) / 0.08° Decreasing
tahun perubahan
4. Elevasi / Referensi temperatur : 175 ft / 34 °C
5. Elevasi dari masing- : RWY 05 : 08° 38' 45.42" S
masing *threshold* dalam (175 ft) 122° 13' 48.90" E
MSL dan *geoid* RWY 23 : 08° 37' 58.96" S
undulation (29 ft) 122° 14' 45.76" E

6. Elevasi tertinggi pada : --
zona *touchdown* untuk
presisi pendekatan
RWY23
7. Rincian *rotating beacon* : Terletak diatas gedung Tower
Bandar Udara
8. Nama Penyelenggara : Direktorat Jenderal
Bandar Udara Perhubungan Udara Bandar
Udara Fransiskus Xaverius
Seda
9. Alamat bandar udara : Jl. Angkasa No. 1, Maumere –
NTT 86111
10. Nomor telepon : (+62382) 21444
11. *Telefax* : (+62382) 21920
12. *Telex* : NIL
13. *E-mail* : waiotimof@gmail.com
14. Jenis Penerbangan yang : VFR
dijijinkan
15. Keterangan : NIL

2.2.4 Jam operasional

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

1. Pelayanan Pesawat Udara : 23.00 – 09.00 UTC
2. Administrasi Bandar Udara : 23.00 – 09.00 UTC
3. Bea Cukai dan Imigrasi : NIL
4. Kesehatan dan Sanitasi : 00.00 – 10.00 UTC
5. *ATS Reporting Office* : 23.00 – 09.00
6. *MET Briefing Office* : H24
7. *Fuelling* : 22.00 - 09.00 UTC
8. *Handling* : 22.00 - 09.00 UTC
9. Keamanan bandar udara : H24
10. *De-icing* : NIL
11. Keterangan : Local Time : UTC + 8 HR



2.2.5 Pelayanan dan fasilitas penanganan pesawat udara

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

1. Fasilitas Penanganan Kargo : NIL
2. Bahan Bakar / Oli / Tipe : Jet A1 Avtur
3. Fasilitas Pengisian Bahan Bakar / Kapasitas : 2 *Refueller* 12000 Liter, 2 Tank 20000 Liter, 1 Bridge 5000 Liter
4. Ruang Hangar untuk Perbaikan Pesawat Udara : NIL
5. Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara : NIL
6. Keterangan : NIL

2.2.6 Fasilitas penumpang pesawat udara (*passenger facilities*)

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

1. Hotel : di kota
2. Restoran : di kota
3. Transportasi : *taxi* atau mobil sewa
4. Fasilitas Kesehatan : rumah sakit di kota
5. Bank dan Kantor Pos : di kota
6. Kantor Pariwisata : di kota (telp. (+62382) – 21652)
7. Pelayanan Bagasi : NIL
8. Keterangan : NIL

2.2.7 Pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (*rescue and fire fighting*)

PKP-PK, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut :

1. Kategori PKP-PK : VI
2. Fasilitas PKP-PK : 1 Unit *Foam Tender Type II*
1 Unit *Foam Tender Type V*
2 Unit *Ambulance*
1 Unit *Commando Car*
3. Ketersediaan peralatan : NIL (Bandar Udara terdekat pemindahan pesawat udara yang menyediakan peralatan yang rusak dan personel *salvage* adalah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar)
4. Kontak terkait pemindahan pesawat udara yang rusak di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar
 - a. Telepon : (0361) 9351011 ext 5156
 - b. Telepon *Direct* : (0361) 9356119
 - c. *Email* : dps.ph@ap1.co.id
5. Keterangan : NIL

2.2.8 Apron, taxiway dan check location data

Apron dan Taxiway berdasarkan aerodrome manual adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 *Apron, Taxiway dan Check Location Data*

No.	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1.	<i>Apron</i>	200 x 120 M ²	<i>Asphalt</i>	PCN 42 F/C/X/T
2.	<i>Taxiway</i>	76,5 x 30 M ²	<i>Asphalt</i>	PCN 42 F/C/X/T

ACL Location and elevation : NIL

VOR/Ins Checkpoint : NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere*)

2.2.9 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol dan pemberian rambu

Tabel 2. 2 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

No	Uraian	Keterangan
a.	<i>Use of aircraft identification sign, taxiway guide lines and visual docking/parking guidance system</i> untuk parker pesawat udara	Aircraft Stand ID Sign: 01,02,03,04
b.	Rambu dan lampu RWY, THR, PAPI, dan <i>Turning Area</i>	Rambu (marking) : Centreline, Side Stripe, THR, Designation, Aiming Point Lampu : THR, End, Edge, RTIL, PAPI
c.	Rambu dan lampu TWY, <i>Apron</i>	Rambu (marking) : Centreline, Edge Stripe, Rwy Holding Position
d.	Stop bars	Tidak Tersedia

(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere*)

2.2.10 *Parking stands* pesawat udara dan koordinat

Tabel 2.3 *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat

NO	Nomor Parkir	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas Pesawat
		Lintang	Bujur	
1	01	08°38'13.68" S	122°14'18.62" E	Boeing 727-300/ Boeing 737-500
2	02	08°38'14.76" S	122°14'17.37" E	Boeing 737-300/ Boeing 737-500
3	03	08°38'15.82" S	122°14'16.13" E	Boeing 737-300/ Boeing 737-500
4	04	08°38'16.87" S	122°14'14.87" E	Boeing 737-300/ Boeing 737-500

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere)

2.2.11 *Aerodrome obstacle*

Terdapat *obstacle* berupa pepohonan di area pendekatan *runway* 05

Tabel 2.4 Data *Obstacle* di Luar Area Take Off dan Approach

NO	Nomor Objek	Koordinat Geografis (WGS-84)		Ketinggian	Keterangan
		Lintang	Bujur		
1	Antena	08°38'04.71" S	122°14'58.23" E	160.7 ft	Telkomsel
2	Antena	08°39'35.36" S	122°12'53.91" E	659.4 ft	Polsek Nele di Final Area RWY 05
3	Antena	08°40'44.39" S	122°12'55.54" E	1023.6 ft	Telkomsel

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere)

2.2.12 Meteorological information provided

<i>Associated MET Office</i>	: MET Station Fransiskus Xaverius Seda - Maumere
<i>Hours of service</i>	: H24
<i>MET office outside hours</i>	: NIL
<i>Office responsible for TAF preparation</i>	: On Request
<i>Period of validity</i>	: 2 Hours
<i>Trend forecasts</i>	: MET Report
<i>Interval of issuance</i>	: NIL
<i>Briefing/consultation provided</i>	: Telephone
<i>Flight documentation</i>	: NIL
<i>Language (s) used</i>	: English
<i>Charts other information available for briefing or consultation</i>	: NIL
<i>Supplementary equipment available for providing</i>	: AWOS
<i>Information ATS units provided with information</i>	: NIL : Tel : (+62) 821 4537 4327
<i>Additional information (limitation of service, etc)</i>	

2.2.13 Karakteristik fisik runway

Tabel 2.5 Karakteristik Fisik Runway

<i>Designation RWY NR</i>	<i>True & MAG BRG</i>	<i>Dimension of RWY (M)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	<i>THR Coordinates</i>	<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of Precision APP RWY</i>
1	2	3	4	5	6
05	050.61°	2250 x 45	37 F/C/X/T Asphalt	08°38'45.42"S 122°13'48.90"E	175 ft
23	230.61°	2250 x 45	37 F/C/X/T Asphalt	08°37'58.96"S 122°14'45.76"E	29 ft
<i>Slope of RWY-SWY</i>	<i>SWY Dimensions (M)</i>	<i>CWY Dimensions (M)</i>	<i>Strip Dimensions (M)</i>	<i>RESA Dimensions (M)</i>	
7	8	9	10	11	
-1.86	NIL	60 x 100	2370 x 100	NIL	

1.86	NIL	125 x 100	2370 x 100 Menyempit setelah <i>Runway</i> <i>End</i> sebelah kiri dengan lebar 44m dari <i>centerline</i>	85 x 90
<i>Location and description of arresting system</i>		OFZ		<i>Remark</i>
12		13		14
NIL		NIL		Tidak Terpenuhi Persyaratan Lebar <i>Runway Stripe</i>
NIL		NIL		

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere)

2.2.14 Declared distance

Tabel 2.6 Declared Distance

<i>RWY</i>	<i>TORA (M)</i>	<i>TODA (M)</i>	<i>ASDA (M)</i>	<i>LDA (M)</i>	<i>Remark</i>
1	2	3	4	5	6
05	2250	2310	2250	NU	NIL
23	NU	NU	NU	2250	NIL

NU = *Not Usable*, karena terdapat obstacle alam di area approach Runway 05

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere)

2.2.15 Approach and runway lighting

Tabel 2.7 Approach and Runway Lighting

<i>RWY Designation</i>	<i>APP LIGHT type LEN</i>	<i>THR Light colour WBAR</i>	<i>VASIS (METH) PAPI</i>	<i>TDZ LGT LEN</i>
1	2	3	4	5
05	NIL	Green	NIL	NIL
23	NIL	Green	PAPI Left	NIL
<i>RWY Centre line LGT LEN</i>	<i>RWY edge LGT LEN, spacing colour, INTST</i>	<i>RWY End LGT colour WBAR</i>	<i>SWY LGT LEN (M) colour</i>	<i>Remarks</i>
6	7	8	9	10
NIL	60 m, Clear LIH	Red	NIL	NIL
NIL	60 m, Clear LIH	Red	NIL	RTIL position on Treshold RWY 23

(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere*)

2.2.16 Other lighting, secondary power supply

Tabel 2.8 Other Lighting, Secondary Power Supply

<i>ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation</i>	ABN : 08°28'15"S 122°14'13"E
<i>LDI Location and LGT anemometer location and LGT</i>	LDI : di depan Tower
<i>TWY edge and centre line LGT</i>	TWY Edge Light Centerline Light : NIL
<i>Secondary power supply/switch over time</i>	Genset 250 KVA (Automatic), 100 KVA (Manual)
<i>Remarks</i>	Tersedia windshock

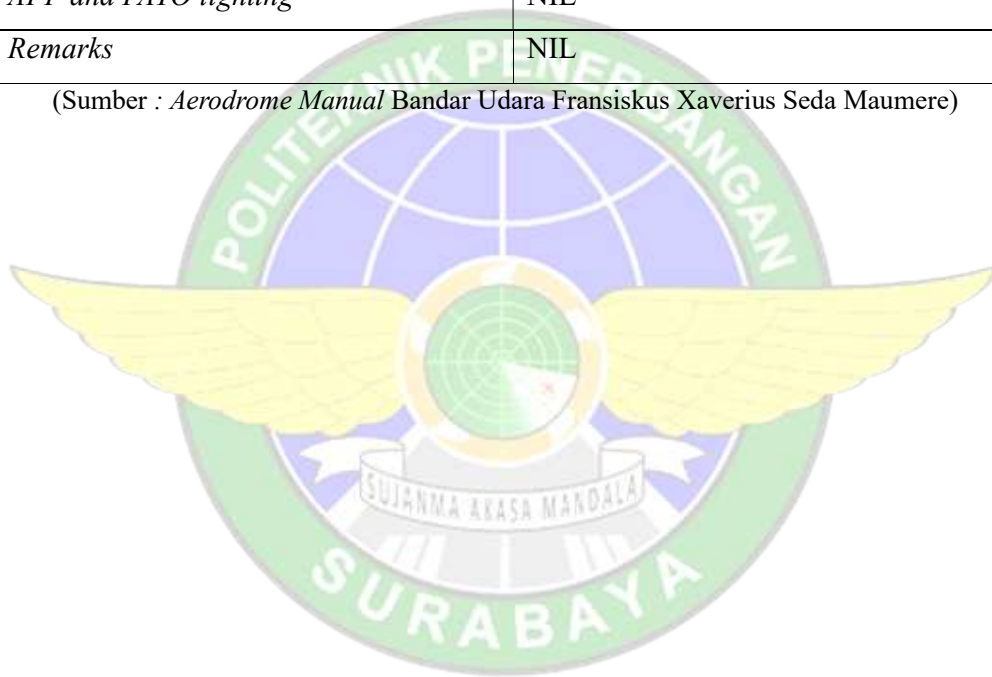
(Sumber : *Aerodrome Manual Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere*)

2.2.17 Helicopter Landing Area

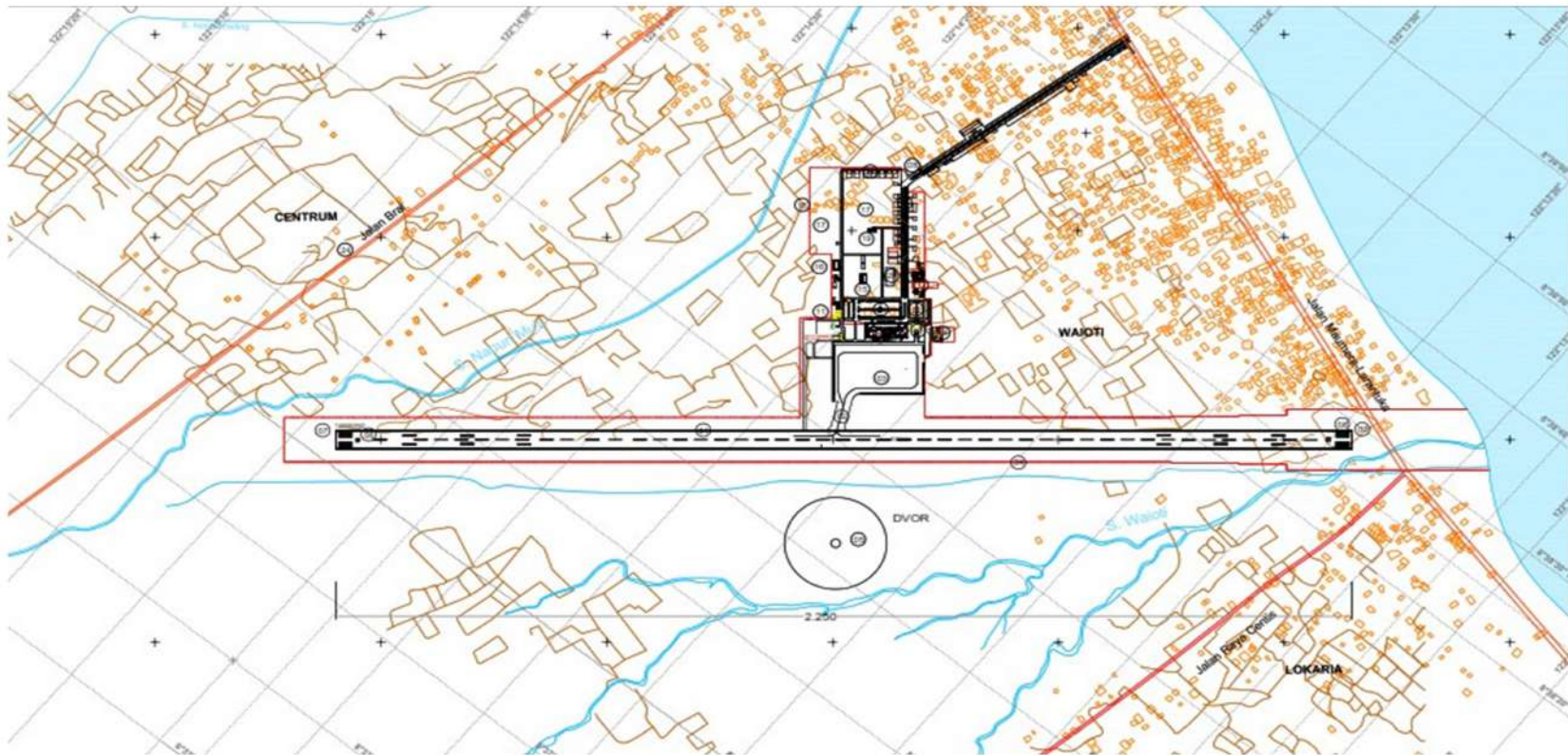
Tabel 2.9 *Helicopter Landing Area*

<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	NIL
<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	NIL
<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	NIL
<i>True baring and MAG brg of FATO</i>	NIL
<i>Declared distance available</i>	NIL
<i>APP and FATO lighting</i>	NIL
<i>Remarks</i>	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere)

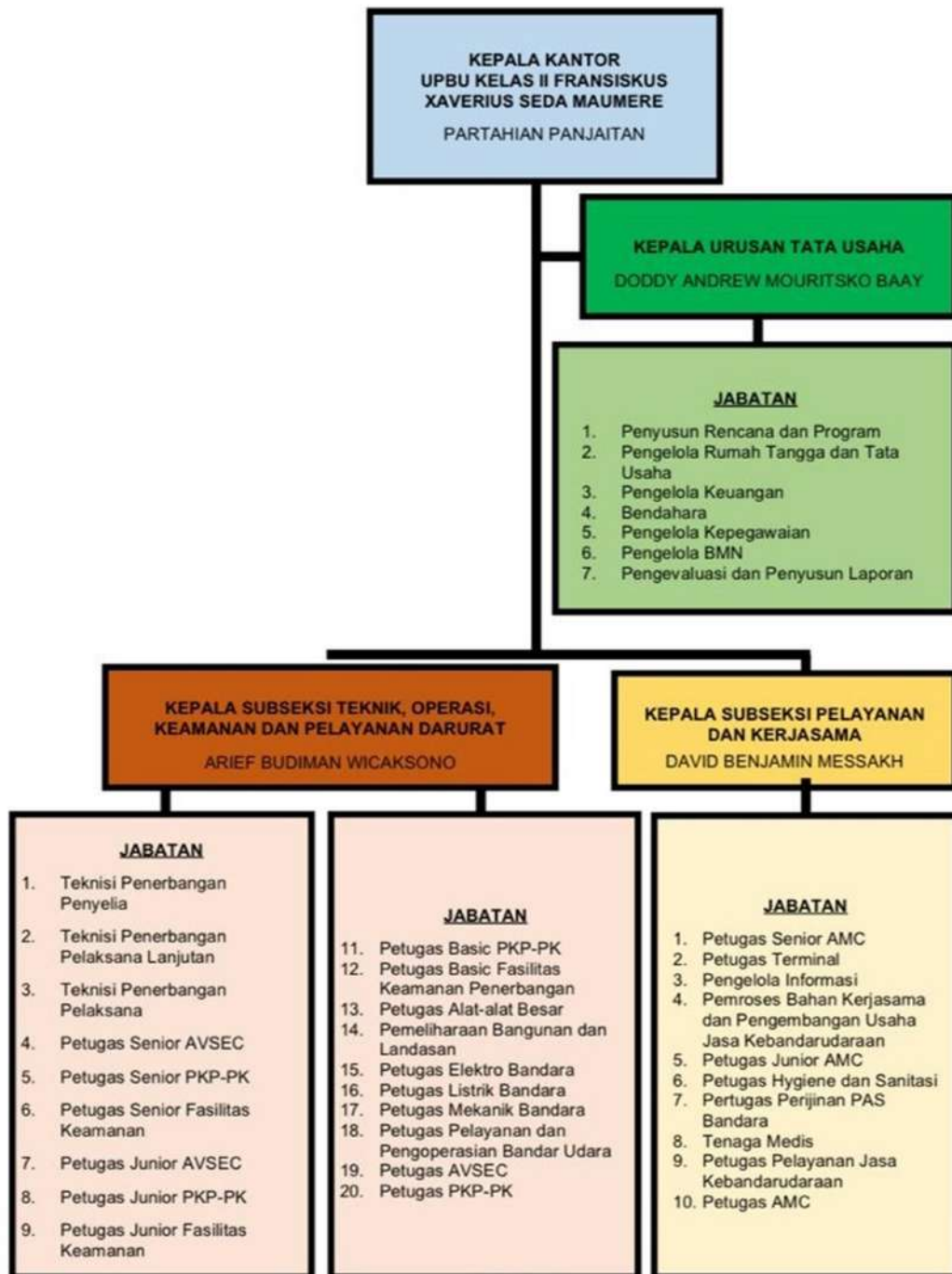


2.2.8 Layout Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere



Gambar 2. 2 *Layout* Bandara Frans Seda
(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere)

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere

2.4 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan OJT ini, penulis merujuk pada sejumlah peraturan sebagai pedoman yaitu sebagai berikut :

1. Undang undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan PM No 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara.
3. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volumer 1 *Aerodrome* Daratan.
4. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 11 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.
5. *Aerodrome Manual* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere Amandemen Versi 2.0.
6. Peraturan Bupati Sikka Nomor 19 Tahun 2021 tentang Standar Satuan Harga, Standar Biaya Umum, Analisis Standar Belanja dan Harga Satuan Pokok Kegiatan Tahun Anggaran 2021.
7. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Part 139-23*), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement Management System*)
8. Peraturan Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Nomor SK.48/PPSDMPU 2020 Tentang Pedoman *On The Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan Dan Landasan Di Unit Pelaksana Teknik Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2021 menyebutkan Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/ perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3.1.1 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Fasilitas sisi Darat Bandar Udara pada Peraturan Menteri Perhubungan PM No 36 tahun 2021 menyebutkan bahwa sisi darat adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan.

Fasilitas sisi darat meliputi:

1. Terminal

Bandar udara adalah tempat untuk penumpang melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan.

2. Tempat parkir kendaraan

Merupakan area yang digunakan penumpang naik – turun dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara.

3. Gedung *power house*

Merupakan fasilitas yang berfungsi untuk menyediakan dan mengelola penyediaan listrik, manajemen energi, dan cadangan energi untuk bandar udara.

3.1.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Fasilitas sisi Udara Bandar Udara pada Peraturan Menteri Perhubungan PM No 36 tahun 2021 menyebutkan bahwa sisi udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Fasilitas sisi udara meliputi:

1. *Runway* (Landas Pacu)

Daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.

2. *Taxiway*

Jalur tertentu pada bandar udara yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan *taxi* dan ditunjukan untuk penghunung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya

3. *Apron*

Apron disediakan untuk memungkinkan pesawat udara melakukan pelayanan optimal seperti naik dan turunnya penumpang, bongkar muat kargo dari pesawat udara.

3.1.3 Keselamatan Penerbangan

Menurut UU Nomor 1 2009 Tentang Penerbangan, Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3.2 Pengertian Marka

Marka adalah tanda atau penanda yang digambarkan pada daerah pergerakan pesawat udara yang bertujuan untuk memberikan tujuan, navigasi, dan pengaturan yang berupa simbol, gambar, atau pola yang diterapkan pada permukaan untuk memberikan informasi atau panduan kepada pilot atau pengguna yang lainnya.

3.3 Marka di *Apron*

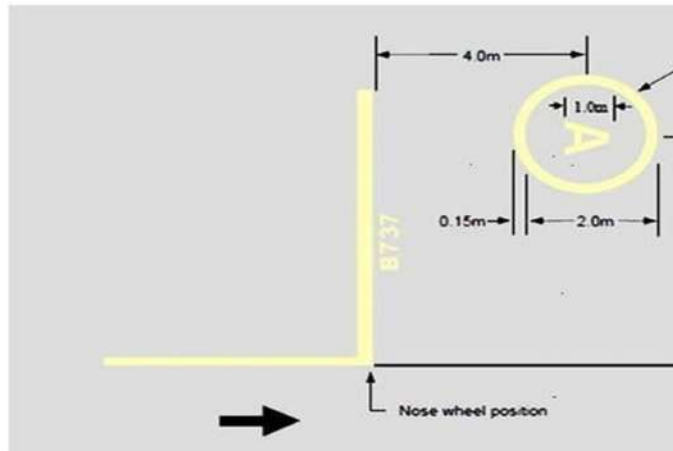
Marka pada *apron* terdiri dari :

- a) *Identification Aircraft Stand*
- b) Garis *Lead-In*
- c) Garis *Lead-Out*
- d) Marka *Apron Edge*
- e) *Turn Bar*
- f) *Alignment Bar*
- g) *Stop Line*
- h) *Marshaller Stop Line*
- i) *Self Manoeuvring Parking*
- j) Marka *Taxi Lead-in Designation*
- k) *Service Road*

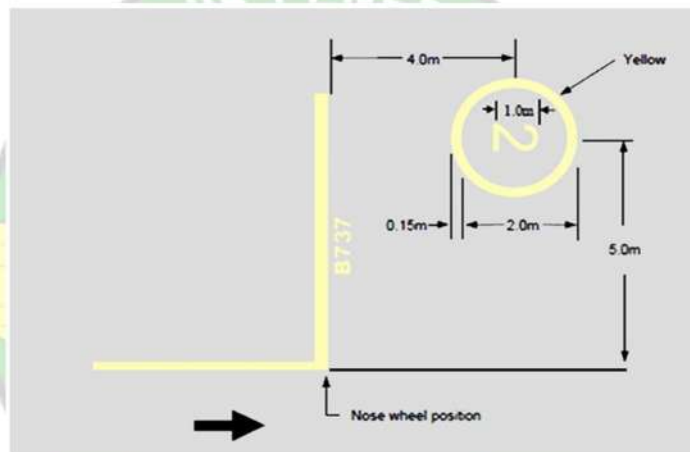
3.3.1 *Identification Aircraft Stand*

Identification Aircraft Stand (huruf dan / atau angka) digunakan untuk memberikan informasi tambahan pada *Apron* yang diperkeras dimana ada lebih dari satu posisi parkir pesawat udara.

Posisi *Identification Aircraft Stand* (huruf dan / atau angka) yang diberi marka di *ground* harus diletakkan 4 m di depan posisi *nose wheel* dan 5 m ke kiri, dari sudut pandang pilot. *Identification Aircraft Stand* harus berwarna kuning dengan tinggi 1 m dan dalam lingkaran berdiameter 2 m dan ketebalan garis 0,15 m.



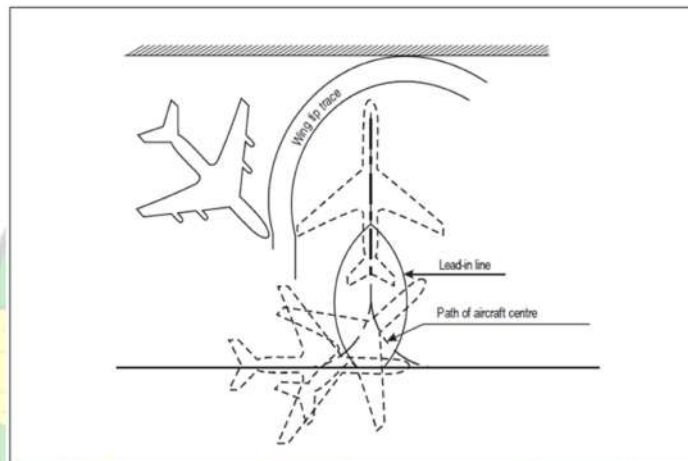
Gambar 3. 1 *Identification Aircraft Stand* (huruf)
 (Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)



Gambar 3. 2 *Identification Aircraft Stand* (angka)
 (Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.3.2 Garis *Lead-In*

Garis *Lead-In* adalah garis berwarna kuning yang tidak terputus dan memiliki lebar tidak kurang dari 15 cm. Garis *Lead-In* memberikan panduan dari *taxiway* ke *aircraft stand (apron)*. Garis ini sangat penting untuk menyelaraskan sumbu pesawat udara dengan posisi akhir yang telah ditentukan sebelumnya. Untuk *nose-in stand*, *lead-in lines* akan menandai garis tengah ke posisi pesawat udara berhenti.

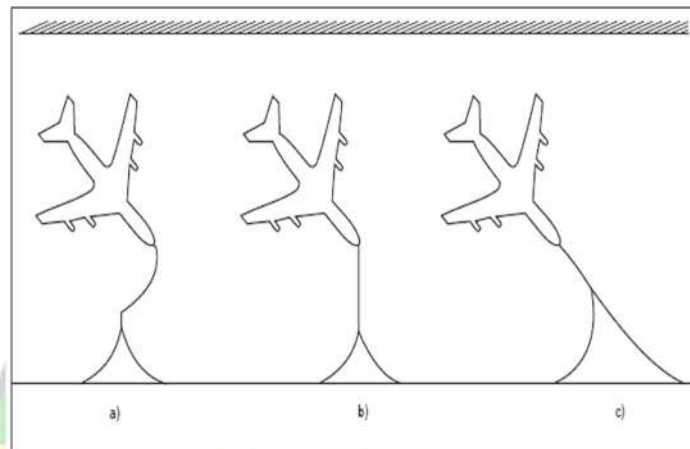


Gambar 3. 3 Garis *Lead-In Nose Wheel*

(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.3.3 Garis *Lead-Out*

Garis *Lead-Out* adalah garis berwarna kuning yang tidak terputus dan memiliki lebar tidak kurang dari 15 cm. Garis *Lead-Out* memberikan panduan dari *parking stand* ke *taxiway*. Garis ini sangat penting untuk memastikan jarak aman antara pesawat dan *obstacle*.



Gambar 3. 4 *Simple Nose-Wheel* Garis *Lead-Out*
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.3.4 Marka *Apron Edge*

Marka *Apron Edge* Harus disediakan jika batas antara perkerasan dengan kekuatan tinggi tidak dapat dibedakan dengan disekitarnya, dan parkir pesawat yang tidak dibatasi pada posisi parkir tetap. Jika dibutuhkan Marka *Apron Edge* maka harus diidentifikasi oleh dua garis kuning tidak terputus dengan lebar 0,15 m dan terpisah sejauh 0,15 m.



Gambar 3. 5 Marka *Apron Edge*
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.3.5 *Turn Bar*

Turn Bar harus ditempatkan pada sudut siku *lead-in*, tegak lurus terhadap posisi pilot kiri di titik awal dari peputaran yang diinginkan. Panjang dan lebarnya masing-masing tidak boleh lebih dari 6 m dan 15 cm, dan sudah diberikan kepala panah untuk mengindikasikan arah perputaran.

3.3.6 *Alignment Bar*

Alignment Bar harus ditempatkan untuk tepat berada pada perpanjangan garis tengah pesawat pada posisi parkir dan harus terlihat oleh pilot untuk melakukan bagian akhir dari manuver parkir pesawat. Lebarnya tidak boleh kurang dari 15 cm dan berwarna kuning.

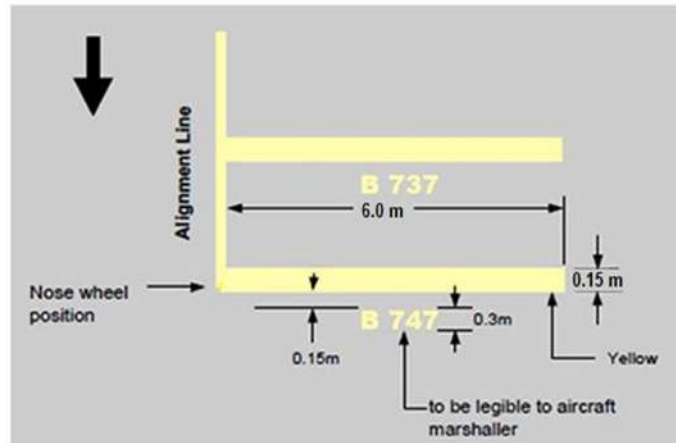
3.3.7 *Stop Line*

Stop Line harus ditempatkan pada sudut siku terhadap garis *alignment bar*, tegak lurus pada posisi pilot sebelah kiri pada titik pemberhentian yang diinginkan. Panjang dan lebarnya masing-masing tidak boleh kurang dari 6 m dan 15 cm.

Jarak yang harus dijaga antara *stop line* dan *lead-in* bisa bervariasi sesuai dengan beragam jenis pesawat, dengan memperhatikan bidang pandangan pilot.

3.3.8 *Marshaller Stop Line*

Marshaller Stop Line harus ditempatkan dimana *nose wheel* pesawat berhenti, pada posisi kanan dari *marshaller*, dengan posisi tegak lurus terhadap *alignment line*, sebagaimana yang dilihat oleh *marshaller* pada posisi menghadap pesawat yang datang.



Gambar 3. 6 *Marshaller Stop Line*

(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.3.9 *Self Manoeuvring Parking*

Self Manoeuvring Parking digunakan untuk prosedur dimana pesawat masuk dan meninggalkan *aircraft stand* dengan menggunakan tenaga sendiri.

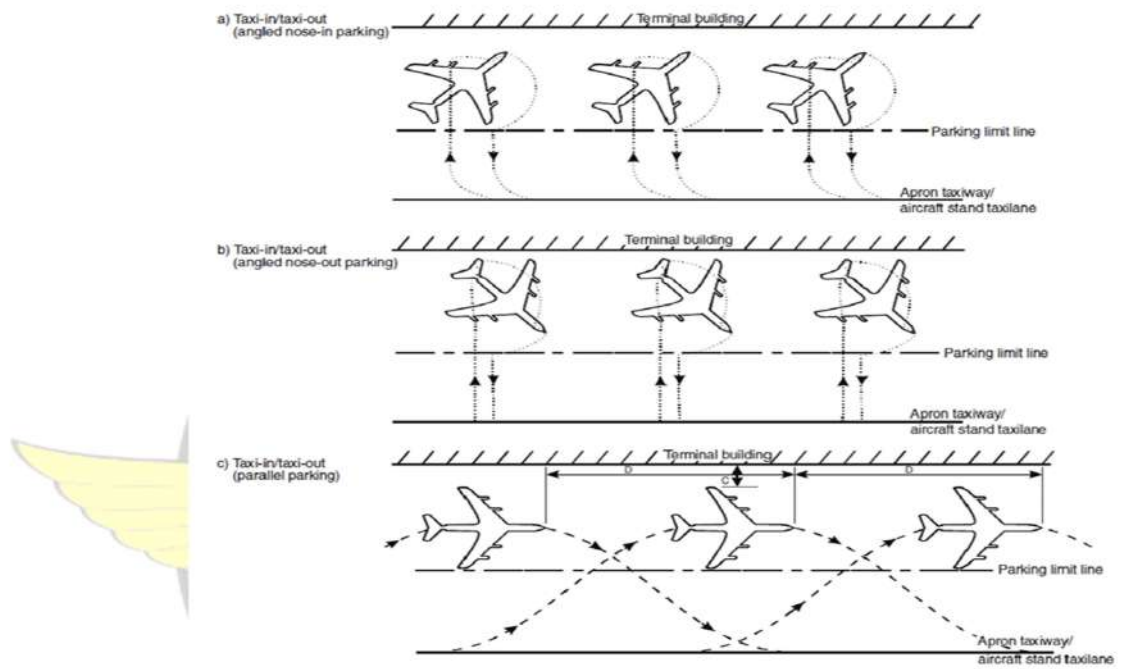
Aircraft Stand agar memberikan area bebas minimum antar pesawat untuk menggunakan *stand* dan juga antara pesawat dengan bangunan yang berdekatan atau objek tetap lainnya sebagai berikut:

Tabel 3. 1 *Clearances* antara pesawat dengan bangunan

Code letter	Clearance (m)
A	3.0
B	3.0
C	4.5
D	7.5
E	7.5
F	7.5

(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

Clearances ini dapat diperluas sesuai kebutuhan untuk memastikan operasi di *Apron* dengan aman. Lokasi *Aircraft Stand Taxilane* dan *Apron Taxiway* harus memberikan jarak pemisahan minimum antara garis tengah *Taxiway* ini dengan pesawat di *stand* sebagai berikut:



Gambar 3. 7 Contoh *Reference Bars*

(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

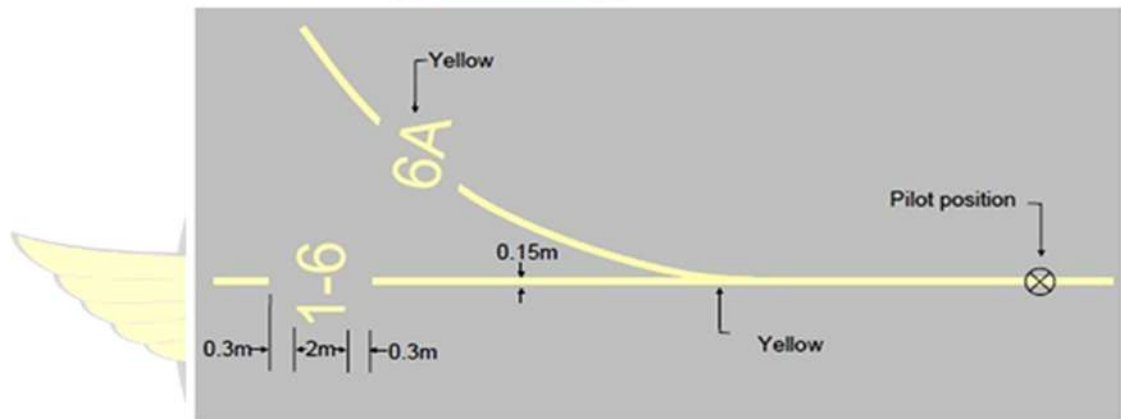
3.3.10 Marka *Taxi Lead-in Designation*

Taxi Lead-in line Designation harus disediakan di *Apron* yang mempunyai lebih dari satu *Aircraft Stand*. Marka *Lead-in line* harus terletak di awak setiap garis *taxi guideline* yang bercabang. Marka tersebut juga harus sejajar sehingga dapat dilihat oleh penerbang dari pesawat udara yang sedang mendekati posisi taxi.

Ada tiga jenis *Lead-in line* :

a. *Aircraft Stand number designation*

Jika garis *lead-in* mengarah ke beberapa posisi *Aircraft Stand* maka dari nomor pertama dari *Aircraft Stand* dan nomor terakhir dari *Aircraft Stand* (tersebut harus ditampilkan, sebagai contoh, *guideline* mengarah pada enam nomor posisi 1 hingga 6 maka yang ditunjukkan adalah 1 – 6. *Designation* tersebut harus berupa karakter dengan tinggi 2 m dan dicat kuning, sebagaimana diperlihatkan dalam gambar dibawah ini.

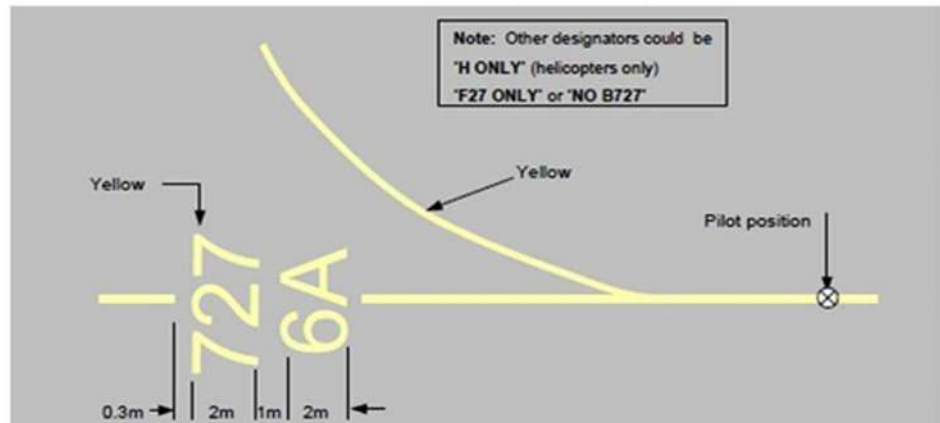


Gambar 3. 8 *Lead-in Line* untuk *Aircraft Stand Number Designation*
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

b. *Aircraft type limit designation*

Jika garis *lead-in* ditujukan untuk *Aircraft type limit designations* yang mengindikasikan *Aircraft Stand* mana yang mampu mengakomodasikan jenis pesawat udara tertentu maka nomor *designation* ini harus berupa karakter berwarna kuning dengan tinggi 2 m dan jarak 0,3 m dari garis *lead-in* sebagaimana diperlihatkan dalam gambar di bawah ini. *Aircraft type limit designations* yang tepat harus disediakan di garis *lead-in* untuk setiap posisi dimana pembatasan tersebut berlaku. Jika garis *lead-in* mengarah

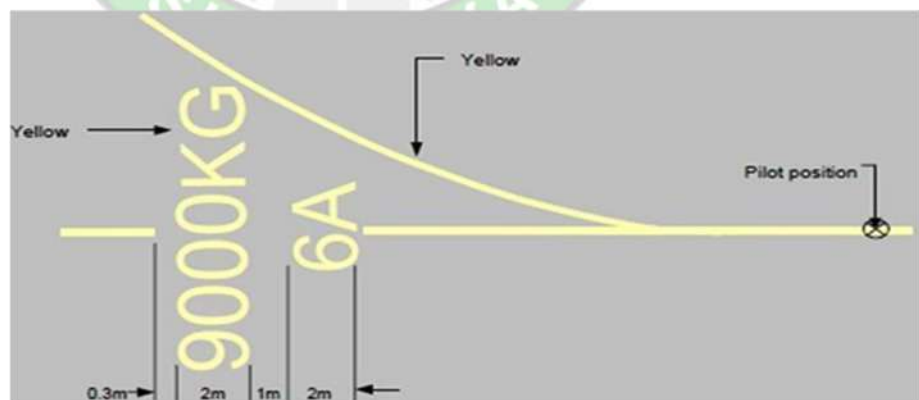
ke posisi *pariking Apron* untuk helikopter maka harus disediakan penunjuk “H ONLY”.



Gambar 3. 9 Garis *Taxi Lead-in* untuk *Aircraft Type Limit Designations*
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

c. *Aircraft weigh limit designation*

Jika garis *lead-in* ditujukan untuk *Aircraft weight limit designations* menginformasikan kepada penerbang mengenai batasan berat untuk posisi parkir tertentu. Nomor tersebut menjelaskan berat maksimum yang diperbolehkan dalam bentuk, ‘9.000 kg’. Nomor *designation* harus dicat warna kuning dengan tinggi 2 m dan dengan jarak 0,3 m dari garis *lead-in*, sebagaimana diperlihatkan dalam gambar di bawah ini.



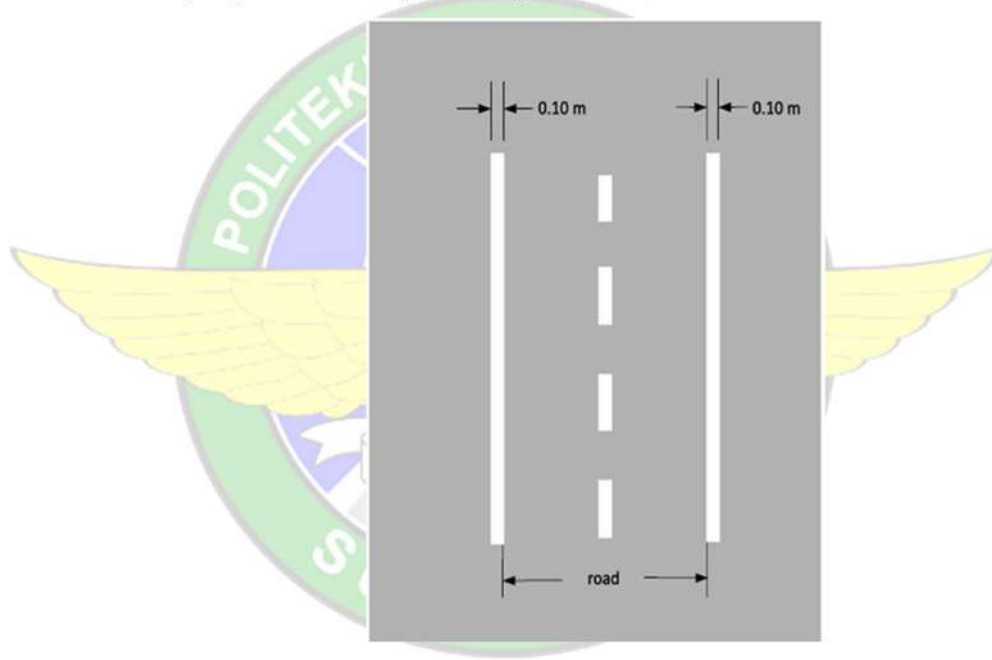
Gambar 3. 10 Garis *Taxi Lead-in* untuk *Aircraft Upper Weight Limit Designation*
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.3.11 Marka *Apron Service Road*

Apron Service Road harus diberi marka untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas pesawat udara dan *Taxiway*, dan untuk meminimalisasi resiko kecelakaan dengan kendaraan.

Setiap jalur di *Apron Service Road* harus memiliki lebar minimum untuk dapat mengakomodasi kendaraan terlebar yang digunakan di lokasi tersebut, misalnya kendaraan darurat atau GSE.

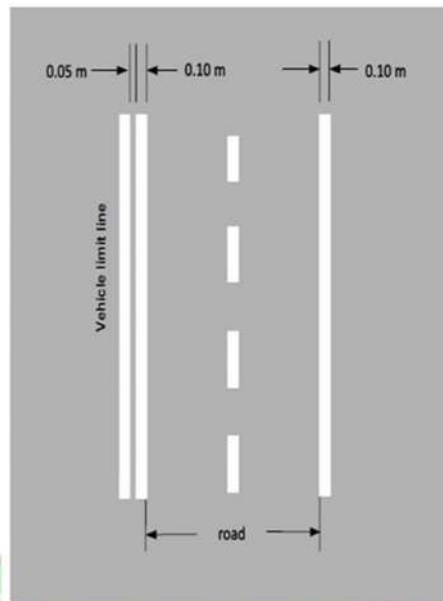
Marka *Apron Service Road* harus terdiri dari garis berkelanjutan yang dicat warna putih dengan lebar 0,1 m.



Gambar 3. 11 *Apron Service Road*

(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

Apabila *service road* terletak bersebelahan dengan pesawat yang sedang taxi maka marka *side* harus ditunjukkan dengan garis putih ganda tidak terputus. Ini mengindikasikan “*DO NOT CROSS*”. Masing-masing garis memiliki lebar 0,1 m. Jarak antara dua garis putih tidak boleh kurang dari 0,05m.



Gambar 3. 12 *Apron Service Road Alongside A Vehicle Limit Line*
(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2023)

3.4 Pengecatan Gedung Pada Sisi Darat

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 11 Tahun 2023 menyebutkan tujuan dari pemeliharaan rutin adalah untuk menjaga fasilitas mempunyai kondisi kinerja yang baik secara konstan, dan mencegah tidak berfungsinya fasilitas dengan memberikan perawatan yang tepat dan terjadwal sebelumnya yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pemeliharaan dan perawatan bangunan gedung.

Untuk pengecatan ulang pada gedung ada beberapa hal yang perlu di perhatikan antara lain :

1) Umum

Pengecatan ulang gedung harus diadakan secara rutin dengan waktu yang terjadwal untuk mencegah pelapukan, perubahan warna, dan pengelupasan.

2) Frekuensi Pengecatan Ulang

Frekuensi pengecatan ulang ditentukan berdasarkan material, sebagai referensi dapat mengacu pada tabel di bawah ini.

Tabel 3. 2 Frekuensi Pengecatan Ulang

Material <i>Finishing</i>	Eksterior	Interior
Baja	Setiap Tahun	Sekali dalam dua tahun
Kayu dan lain – lain	Sekali dalam dua tahun	Sekali dalam tiga tahun

(Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 11 Tahun 2023)

3) Material yang digunakan

Bahan cat yang digunakan pada prinsipnya harus sama dengan eksisting.

4) Metode Pengecatan Ulang

- Cat eksisting harus dihapus menggunakan kape gagang dan sikat kawat serta permukaan yang akan di cat harus dibersihkan dan dihaluskan sebelum mengaplikasikan cat.
- Pengecatan ulang dapat dilakukan dengan menggunakan mesin pengecatan tipe semprot atau dengan menggunakan kuas.
- Setelah diaplikasikan, semua cat harus dilindungi dari kerusakan sampai cat kering
- Cat anti karat harus dapat digunakan pada permukaan besi sebelum pengaplikasian cat *finishing*.

5) Frekuensi dan Metode Pembersihan

Frekuensi dan metode pembersihan ditentukan berdasarkan material sebagaimana tercantum pada tabel diatas.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training I*

Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini taruna melaksanakan kegiatan seperti pekerjaan perbaikan, perawatan, pembangunan, pengawasan, observasi dan melakukan setiap pekerjaan yang dilakukan di unit bangunan dan landasan, seperti inspeksi fasilitas sisi udara (*airside*) yang meliputi *runway*, *taxiway*, dan *apron*. Sedangkan untuk pelaksanaan di area *landside* taruna melakukan inspeksi pada gedung administrasi, terminal penumpang dan terminal *VIP*.



Gambar 4. 1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT
(Sumber : *Google Earth*)

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training I*, dilaksanakan di kantor unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara. Pelaksanaan pada *On The Job Training I*, dilaksanakan kurang lebih 6 bulan pada tanggal 1 April – 19 September 2024. Penyusunan ini dikhususkan pada Unit Bangunan dan Landasan, yakni pada Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training I* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat bandara secara umum merujuk pada infrastruktur dan layanan yang berada di area non-profesional bandara, meliputi terminal penumpang, area parkir, bangunan perkantoran, serta fasilitas perbelanjaan dan makanan. Selain itu, fasilitas ini juga mencakup jalur akses seperti jalan dan transportasi darat yang menghubungkan bandara dengan wilayah sekitarnya. Fasilitas sisi darat berperan penting dalam memastikan kenyamanan, keselamatan, dan efisiensi bagi penumpang dan personel bandara.

1. Terminal Penumpang



Gambar 4. 2 Terminal Penumpang
(Sumber : dokumentasi penulis)

Terminal bandar udara adalah bangunan di bandara yang digunakan untuk proses keberangkatan dan kedatangan penumpang. Di dalam terminal ini, terdapat berbagai fasilitas seperti loket *check-in*, area tunggu, gerbang keberangkatan, klaim bagasi, serta pusat informasi. Terminal juga terdapat fasilitas tambahan seperti kantin, toilet, dan ruang tunggu *vip* untuk kenyamanan penumpang. Fungsi utama terminal adalah memastikan kelancaran dan kenyamanan proses perjalanan udara bagi penumpang dari saat mereka tiba di bandara hingga naik ke pesawat, dan sebaliknya. Terminal di Bandar Udara

Fransiskus Xaverius Seda memiliki luas 3.772 m² dengan kapasitas 314 orang.

a) *Hall Departures* (Keberangkatan)



Gambar 4. 3 *Hall Departure* Bandara Frans Seda
(Sumber : dokumentasi penulis)

Area seluas 1.304,4 m² ini menyediakan berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang, termasuk ruang tunggu dengan tempat duduk yang nyaman, layar informasi penerbangan yang memberikan *update real-time*, ATM, dan Toilet.

b) *Hall Arrivals* (Kedatangan)



Gambar 4. 4 *Hall Arrivals* Bandara Frans Seda
(Sumber : dokumentasi penulis)

Area seluas 1.153,3 m² ini memberikan ruang yang nyaman bagi penumpang dan penjemput untuk bertemu setelah penerbangan. Di area ini, penumpang dapat mengakses fasilitas seperti area pengambilan bagasi, konter informasi, dan zona penjemputan penumpang. Dilengkapi dengan tempat duduk yang nyaman dan fasilitas tambahan seperti toilet.

2. Gedung PK – PPK

Gedung PK – PPK dengan luas 168 m² ini merupakan bagian penting dalam bandar udara yang berfungsi untuk memastikan keselamatan penerbangan dan penumpang di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Muamere.



Gambar 4. 5 Gedung PK – PPK
(Sumber : dokumentasi penulis)

3. Gedung *Workshop* (AAB)

Gedung *Workshop* (AAB) dengan luas 240 m² ini merupakan fasilitas yang digunakan untuk perawatan, perbaikan, dan pemeliharaan berbagai peralatan dan kendaraan yang digunakan dalam operasional di bandar udara.



Gambar 4. 6 Gedung *Workshop* (AAB)
(Sumber : dokumentasi penulis)

4. Gedung Administrasi

Gedung Administrasi dengan luas 600 m² ini merupakan fasilitas yang digunakan untuk mengoperasikan fungsi dari administrasi dan manajemen bandar udara.



Gambar 4. 7 Gedung Administrasi
(Sumber : dokumentasi penulis)

5. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* dengan luas 860,5 m² ini merupakan fasilitas yang berfungsi untuk menyediakan dan mengelola penyediaan listrik, manajemen energi, dan cadangan energi untuk bandar udara.



Gambar 4. 8 Gedung *Power House*
(Sumber : dokumentasi penulis)

6. Gedung Pos *Aviation Security*

Gedung Pos *Aviation Security* dengan luas 28 m² ini merupakan fasilitas yang bertanggung jawab untuk menjaga keamanan penerbangan pada Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda.



Gambar 4. 9 Gedung Pos *Aviation Security*
(Sumber : dokumentasi penulis)

7. Parkir Kendaraan Terminal

Area parkir seluas 8.775 m² di Terminal Bandar Udara Frans Seda dirancang untuk menampung berbagai jenis kendaraan, seperti mobil pribadi, taksi, dan kendaraan dinas bandara. Area ini dibagi menjadi beberapa zona, termasuk tempat parkir untuk kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Dengan sistem parkir yang efisien, area ini dapat memberikan kenyamanan bagi penggunaanya.



Gambar 4. 10 Parkir Bandara Frans Seda
(Sumber : dokumentasi penulis)

8. Terminal *VIP*

Terminal *VIP* dengan luas 362,65 m² di bandar udara Frans Seda merupakan fasilitas yang dirancang untuk melayani tamu-tamu penting atau VVIP, seperti pejabat negara, tamu kenegaraan, dan tamu lainnya yang memerlukan pelayanan khusus.



Gambar 4. 11 Terminal *VIP* Bandara Frans Seda
(Sumber : dokumentasi penulis)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere mencakup berbagai komponen penting untuk mendukung operasi pesawat di area landasan pacu. Fasilitas sisi udara meliputi landasan yang digunakan untuk lepas landas dan mendarat, *taxiway* sebagai penghubung landasan pacu dengan apron, dan *apron* sebagai tempat parkir pesawat, pengisian bahan bakar, dan pemeliharaan.

1. Landas Pacu (*Runway*)



Gambar 4. 12 *Runway* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere
(Sumber : dokumentasi penulis)

Landasan Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere dirancang dengan ketebalan tertentu dan dilengkapi dengan AFL (*Airfield Lighting System*) untuk memastikan keselamatan selama kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara. Spesifikasi landas pacu mencakup *designation number* 05 dan 23, dengan dimensi 2.250 meter x 45 meter. Kekuatan landas pacu ini adalah PCN 37 F/C/X/T dengan perkerasan fleksibel (aspal). Lalu, *Runway strip* memiliki dimensi 2.370 meter x 100 meter.

2. *Taxiway*



Gambar 4. 13 *Taxiway* Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere
(Sumber : dokumentasi penulis)

Di atas merupakan gambar *taxiway* di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere dengan dimensi 76,5 meter x 30 meter, dengan kekuatan PCN 42 F/C/X/T, dan permukaan aspal lentur.

3. *Apron*

Apron merupakan salah satu bagian dari bandar udara yang berfungsi sebagai tempat parkir pesawat udara dan sebagai tempat naik dan turunnya penumpang yang menggunakan jasa pesawat udara. Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere memiliki dimensi *apron* 200 x 120 meter dan menggunakan perkerasan *asphalt hotmix* dengan nilai PCN 42 F/C/X/T



Gambar 4. 14 *Apron* Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere
(Sumber : dokumentasi penulis)

4.2 Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 6 bulan terhitung sejak 1 April – 19 September 2024 dan dilaksanakan di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere

Selama proses OJT berlangsung penulis dibimbing dan diawasi oleh *Supervisor* yang ada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut.

Tabel 4. 1 Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Fransiskus Xavierius Seda Maumere

NO	TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1	1 April 2024	Taruna sampai di lokasi OJT
2	1 April – 19 September 2024	Taruna melaksanakan dinas harian
3	7 September	Taruna melaksanakan sidang OJT

(Sumber : olahan penulis)

4.3 Permasalahan *On The Job Training*

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Frans Seda ada beberapa permasalahan yang tidak sesuai dengan regulasi yang dapat berdampak pada keamanan dan keselamatan penerbangan. Dengan adanya permasalahan tersebut penulis dan Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Frans Seda melakukan pemeliharaan terhadap permasalahan yang terjadi pada fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat sebagai berikut :

1. Berdasarkan pengamatan penulis terdapat suatu permasalahan yang belum sesuai dengan regulasi yaitu pada marka *apron* yang belum memenuhi standar regulasi yang ada. Dimana standar regulasi marka pada *apron* harus berpedoman Keputusan 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 1 *Aerodrome Daratan*.

Beberapa marka pada *apron* yang belum sesuai dengan regulasi yang ada yaitu sebagai berikut:

- a. Belum tersedianya Marka *Taxi Lead-in Designation* menuju *parking stand* 1,2 dan 4
- b. Garis *lead-in* dari *taxiway* menuju *parking stand* 3 yang masih terlalu tajam untuk manuver pesawat udara



Gambar 4. 15 Kondisi *apron* sebelum standarisasi
(Sumber : *Google Earth*)

2. Berdasarkan pengamatan penulis terjadi pengelupasan cat pada dinding gedung *power house* maka dari itu dilakukan pemeliharaan gedung *power house* yang berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara. Beberapa penyebab cat terkelupas pada dinding adalah sebagai berikut :

 - a. Pemeliharaan yang kurang pada dinding gedung.
 - b. Terkena hujan dan terik cahaya matahari.
 - c. Usia gedung yang sudah seharusnya dilakukan pengecatan ulang.



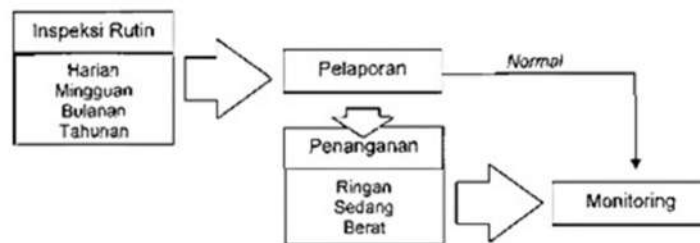
Gambar 4. 16 Kondisi Gedung *Power House* sebelum pengecatan
(Sumber : dokumentasi penulis)

Berdasarkan gambar di atas, kerusakan pada dinding yang telah mengalami pemudaran cat serta terdapat adanya cat yang terkelupas di area tembok. oleh sebab itu, perlunya dilakukan pengecatan ulang selain untuk mempercantik dan menambah estetika gedung *Power House*, secara teknis juga untuk memberikan lapisan pelindung tambahan bagi permukaan dinding, melindungi dari kerusakan akibat cuaca, kelembaban atau zat kimia serta pengecatan ulang dapat membantu mengurangi risiko pembentukan jamur, kerusakan struktural akibat kelembaban. Secara keseluruhan pengecatan dinding adalah salah satu langkah penting dalam perawatan dan perlindungan bangunan serta dapat memberikan manfaat yang signifikan selain meningkatkan penampilan visual.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Standarisasi Marka Apron

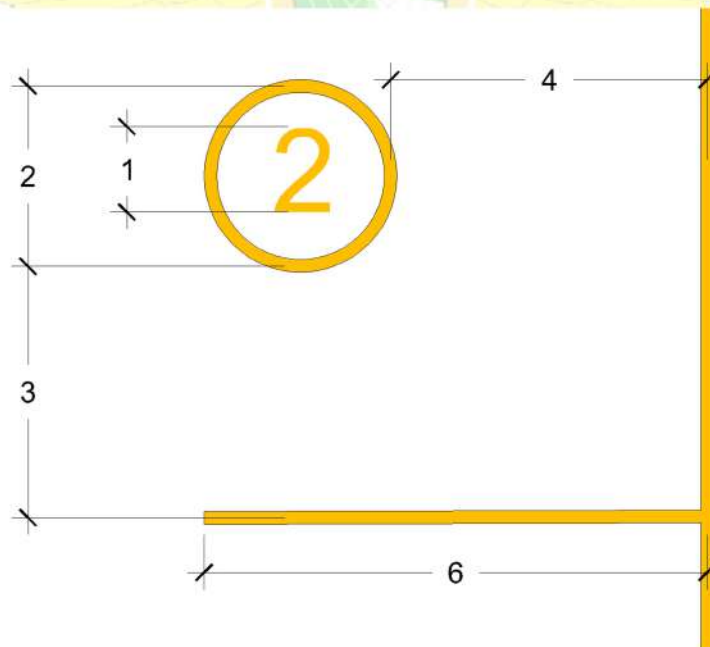
Berdasarkan permasalahan yang sudah dijelaskan, berikut adalah penyelesaian masalah mengenai Standarisasi Marka *Apron* berdasarkan regulasi yang ada, sebagai berikut:



Gambar 4. 17 Bagan Alir Kegiatan Pemeliharaan Prasarana Sisi Udara
(Sumber : KP 94 Tahun 2015)

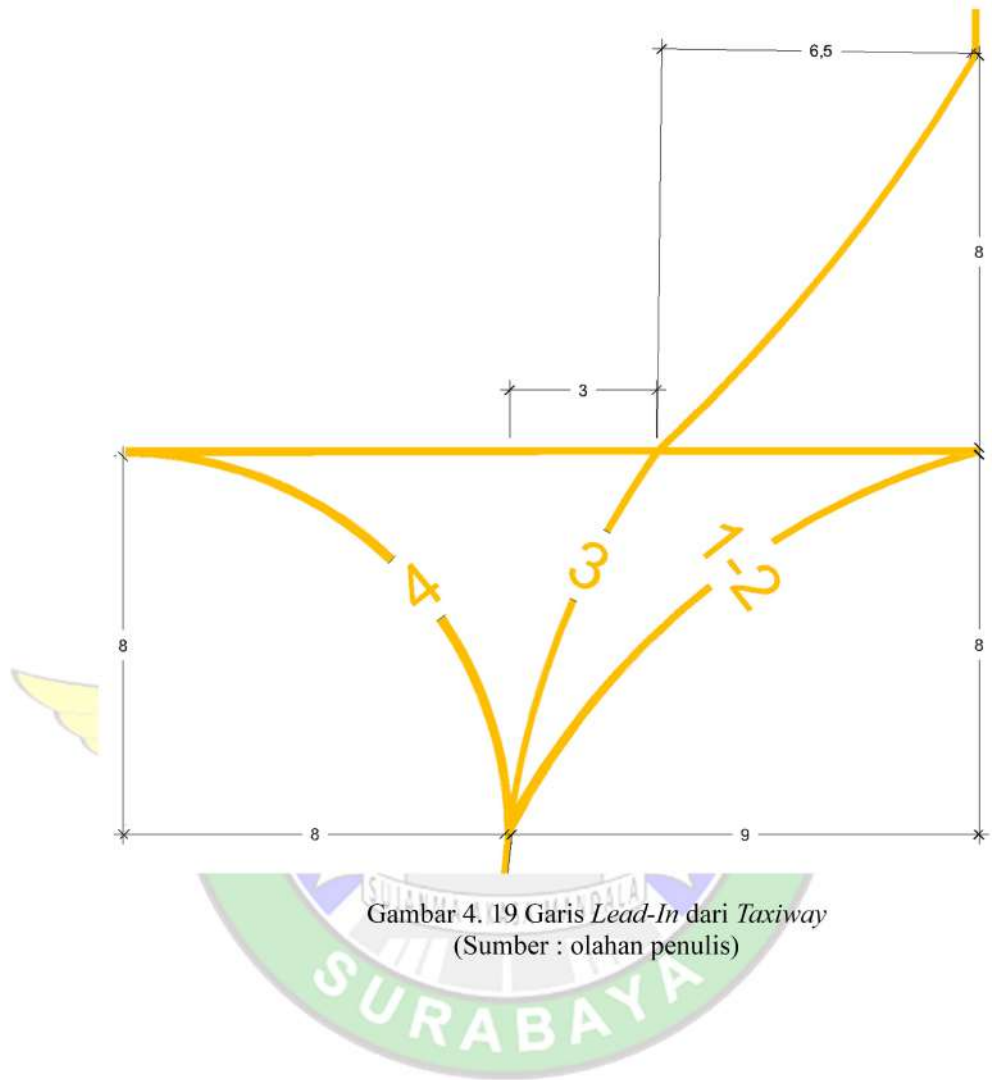
berikut adalah hasil perencanaan marka *apron* di software AutoCAD yang sesuai regulasi yang ada:

1. Identification Aircraft Stand



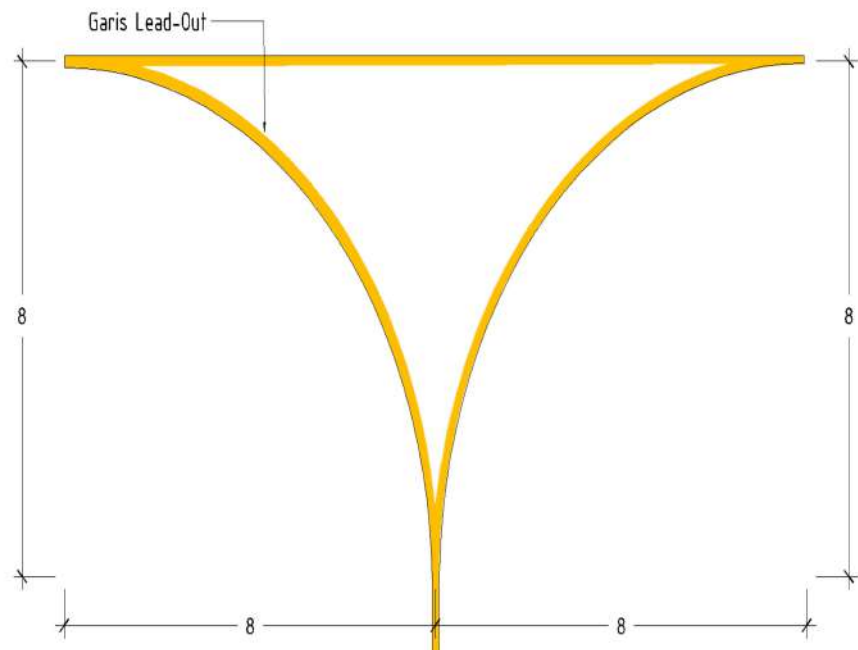
Gambar 4. 18 Identification Aircraft Stand
(Sumber: olahan penulis)

2. Garis *Lead-In*



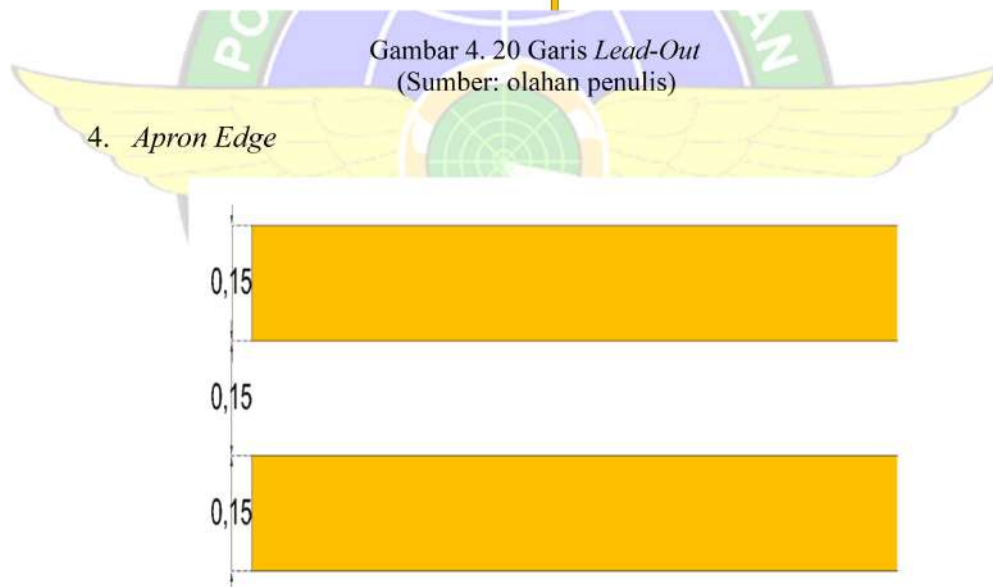
Gambar 4. 19 Garis *Lead-In* dari Taxiway
(Sumber : olahan penulis)

3. Garis *Lead-Out*



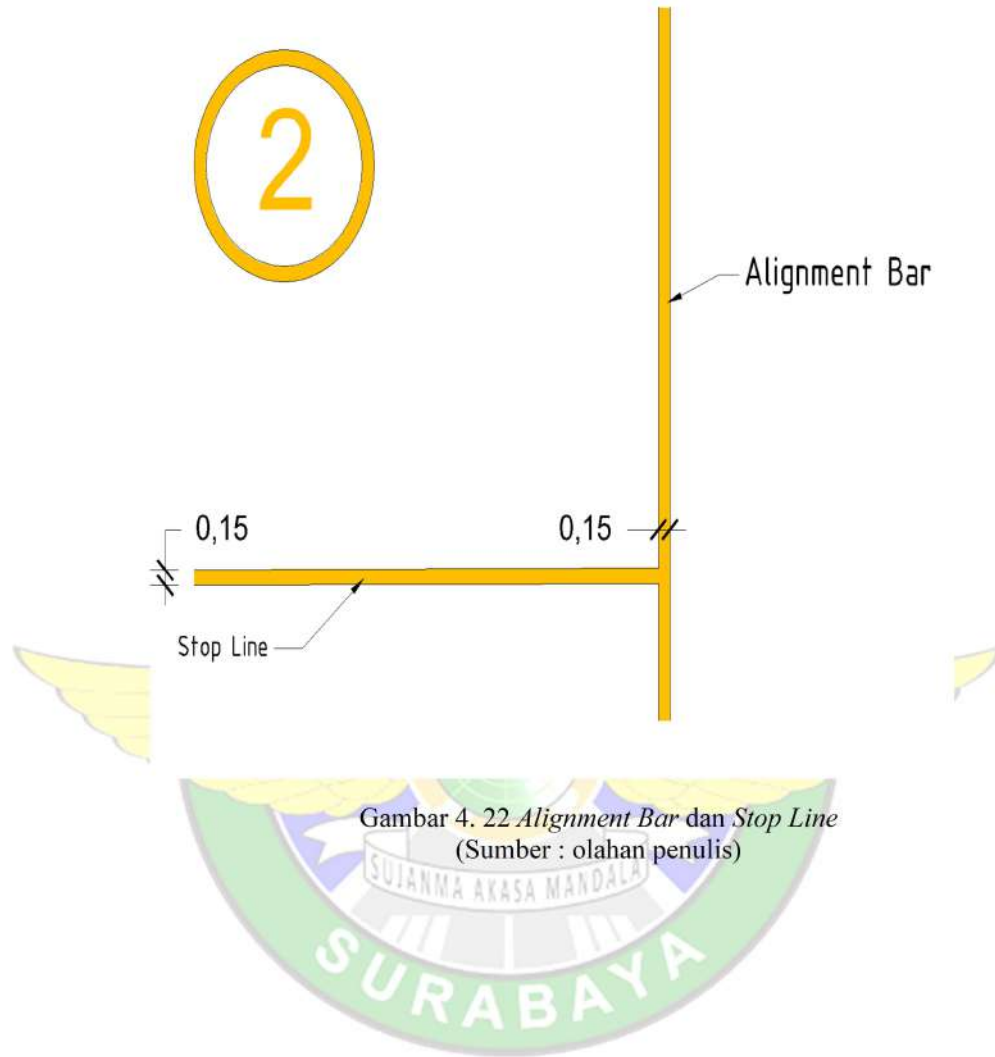
Gambar 4. 20 Garis *Lead-Out*
(Sumber: olahan penulis)

4. *Apron Edge*



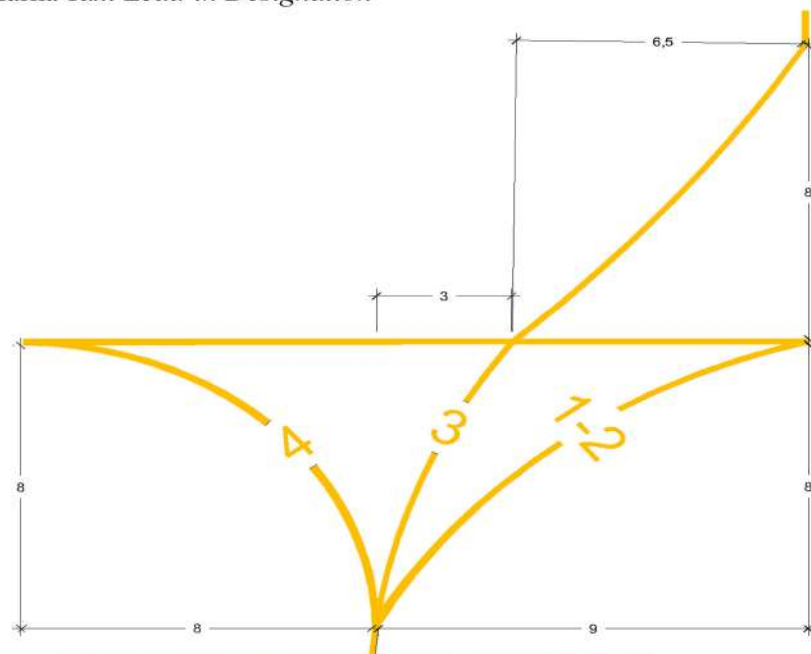
Gambar 4. 21 *Apron Edge*
(Sumber : olahan penulis)

5. *Alignment Bar dan Stop Line*

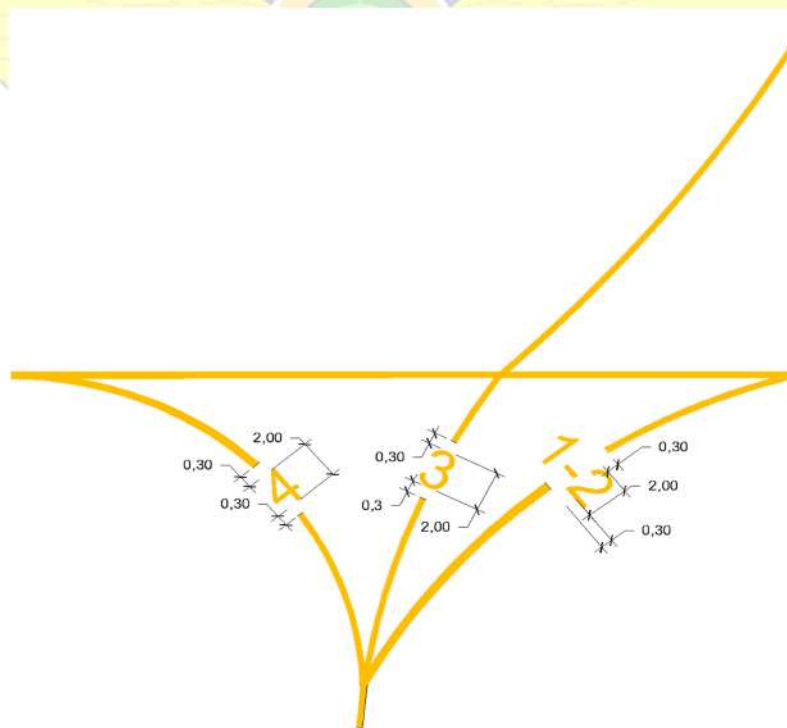


Gambar 4. 22 *Alignment Bar dan Stop Line*
(Sumber : olahan penulis)

6. Marka *Taxi Lead-in Designation*

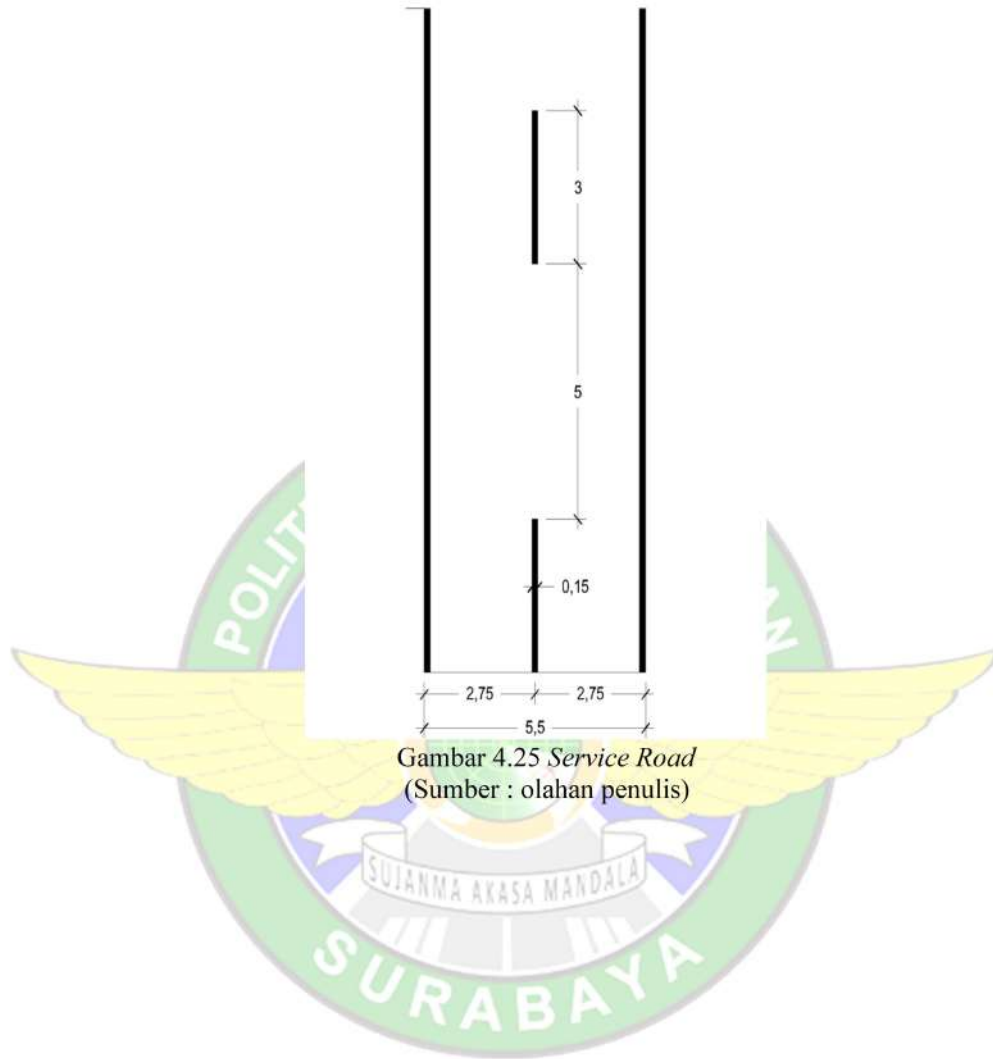


Gambar 4. 23 Manuver Marka *Taxi Lead-in Designation*
(Sumber : olahan penulis)



Gambar 4. 24 Ukuran Marka *Taxi Lead-in Designation*
(Sumber : olahan penulis)

7. *Service Road*



Gambar 4.25 *Service Road*
(Sumber : olahan penulis)

4.4.2 Pelaksanaan Pekerjaan pengecatan Gedung Power House

Pada pelaksanaan pengecatan gedung tersebut harus dilakukan dikarenakan dinding gedung *power house* telah mengalami pelapukan cat makan dari itu unit bangunan melaksanakan pengecatan ulang gedung *power house*.

Berikut adalah tahap – tahapan pekerjaannya :

1. Persiapan alat dan bahan

Tabel 4.2 Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Cat Tembok	
2.	Kuas Roll	
3.	Kuas Tangan	
4.	Bak Cat	

5.	Kape Gagang	
6.	Sikat Kawat	

(Sumber : olahan peulis)

2. Tahap – Tahapan Pengecatan

- a. Tahap awal dilakukan pembersihan area tembok yang akan dilapis ulang dengan cat menggunakan sikat kawat dan cape gagang. Kegiatan dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4. 26 Proses pembersihan
(Sumber : dokumentasi penulis)

- b. Tahap selanjutnya yaitu melakukan pengecatan terhadap area yang telah dibersihkan ditahap awal tadi. Proses pengecatan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4. 27 Proses pengecatan tembok
(Sumber : dokumentasi penulis)

- c. Proses pengecatan gedung *power house* sudah selesai dapat dilihat pada gambar-gambar dibawah ini.



Gambar 4. 28 Dokumentasi pasca pengecatan
(sumber : dokumentasi penulis)



Gambar 4. 29 Dokumentasi pasca pengecatan
(Sumber : dokumentasi penulis)

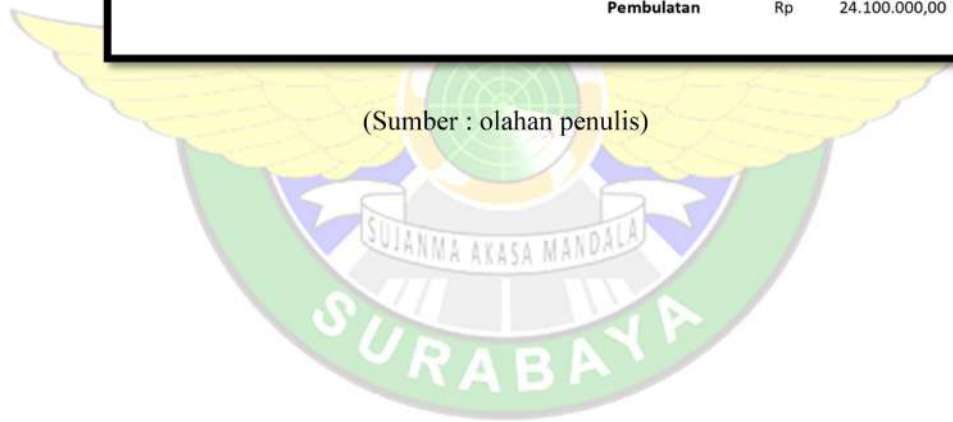
4.4.3 Rencana Anggaran Biaya

Rencana anggaran biaya untuk pengecatan gedung *power house* dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.3 Rencana Anggaran Biaya Gedung *Power House*

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)					
Pekerjaan : Pengecatan Gedung <i>Power House</i>					
Lokasi : Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere					
Tahun : 2024					
NO	URAIAN JENIS KEGIATAN	SAT.	VOL.	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
I	Pek. Persiapan				
	Pek. Persiapan	Ls	1	Rp 500.000,00	Rp 500.000,00
ii	Pek. Pengecatan				
1	Pek. Pengecatan Bagian Luar	M ²	240	Rp 44.264,90	Rp 10.623.576,00
2	Pek. Pengecatan Bagian Dalam	M ²	240	Rp 44.264,90	Rp 10.623.576,00
					Rp 21.747.152,00
Jumlah					Rp 21.747.152,00
PPN 11%					Rp 2.392.186,72
Total					Rp 24.139.338,72
Pembulatan					Rp 24.100.000,00

(Sumber : olahan penulis)



Tabel 4.4 Analisa Harga Pengecatan Gedung *Power House*

DAFTAR ANALISA HARGA SATUAN KERJA					
NO.	URAIAN KEGIATAN	SAT.	KOEFISIEN	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
I	PEKERJAAN PENGECATAN				
1	1 m2 Pengecatan Tembok Baru (1 Lapis Plamir, 1 Lapis Cat Dasar, 2 Lapis Cat Penutup) Exterior				
	<u>Bahan dan Alat</u>				
	Plamir	kg	0,10	Rp 25.000,00	Rp 2.500,00
	Cat Dasar	kg	0,12	Rp 73.140,00	Rp 8.776,80
	Cat Penutup	kg	0,18	Rp 90.045,00	Rp 16.208,10
	Kuas Roll	bh	0,100	Rp 20.000,00	Rp 2.000,000
	kuas 3 inch	bh	0,10	Rp 10.100,00	Rp 1.010,00
	Kuas 2 inch	bh	0,10	Rp 6.400,00	Rp 640,00
	Bak Cat	bh	0,10	Rp 11.500,00	Rp 1.150,00
					Rp 32.284,90
	<u>Tenaga</u>				
	Tukang cat	oh	0,042	Rp 100.000,00	Rp 4.200,00
	Pekerja	oh	0,028	Rp 100.000,00	Rp 2.800,00
	Kepala Tukang	oh	0,042	Rp 110.000,00	Rp 4.620,00
	Mandor	oh	0,003	Rp 120.000,00	Rp 360,00
					Rp 11.980,00
					Rp 44.264,90
2	1 m2 Pengecatan Tembok Baru (1 Lapis Plamir , 1 Lapis Cat Dasar, 2 Lapis Cat Penutup) Interior				
	<u>Bahan dan Alat</u>				
	Plamir	kg	0,10	Rp 25.000,00	Rp 2.500,00
	Cat Dasar	kg	0,12	Rp 73.140,00	Rp 8.776,80
	Cat Penutup	kg	0,18	Rp 90.045,00	Rp 16.208,10
	Kuas Roll	bh	0,100	Rp 20.000,00	Rp 2.000,000
	kuas 3 inch	bh	0,10	Rp 10.100,00	Rp 1.010,00
	Kuas 2 inch	bh	0,10	Rp 6.400,00	Rp 640,00
	Bak Cat	bh	0,10	Rp 11.500,00	Rp 1.150,00
					Rp 32.284,90
	<u>Tenaga</u>				
	Tukang cat	oh	0,042	Rp 100.000,00	Rp 4.200,00
	Pekerja	oh	0,028	Rp 100.000,00	Rp 2.800,00
	Kepala Tukang	oh	0,042	Rp 110.000,00	Rp 4.620,00
	Mandor	oh	0,003	Rp 120.000,00	Rp 360,00
					Rp 11.980,00
					Rp 44.264,90

(Sumber : olahan penulis)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.5.1 Kesimpulan terhadap permasalahan

Dalam pengamatan penulis pada saat melaksanakan *on the job training* di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere, dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari perencanaan yang penulis lakukan saat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere dapat ditarik kesimpulan bahwa diperlukan standarisasi marka pada *apron* untuk memenuhi standar marka yang sudah ada pada PR 21 tahun 2023 serta untuk membantu visual dari pilot agar dapat terlihat dengan jelas saat pilot memasuki wilayah apron.
2. Dari pelaksanaan yang dikerjakan penulis untuk melakukan pengecatan gedung *power house* dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk pemeliharaan gedung diperlukan langkah – langkah yang tepat serta untuk menjaga umur bangunan dan estetika bangunan sehingga bangunan gedung tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya.

5.5.2 Kesimpulan terhadap keseluruhan pelaksanaan OJT

Berikut kesimpulan keseluruhan yang didapatkan selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere :

1. Mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan atau ilmu praktek.
2. Serta bimbingan dari para staff dan senior yang didapatkan sangat membantu serta dapat memperoleh ilmu tambahan.
3. Memahami pentingnya kerja sama antar rekan kerja serta antar unit – unit yang terkait agar menghasilkan pelayanan penerbangan yang baik.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Adapun beberapa saran yang dapat diberikan antara lain sebagai berikut:

1. Sebaiknya lebih memperhatikan standar marka yang telah ditetapkan di regulasi yang ada dan apabila ada marka yang belum sesuai dengan regulasi segera dilakukan penyesuaian agar sesuai dengan regulasi.
2. Pemeliharaan gedung *power house* sebaiknya lebih sering dilakukan pengecekan secara rutin apabila terjadi kerusakan kecil agar bisa segera ditangani dan tidak bertambah parah.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT

1. Perlunya membuat roundup kegiatan agar para pegawai terkoordinasi untuk melakukan pekerjaan harian.
2. Perlunya pengecekan dan pemeliharaan alat secara rutin untuk menjaga alat dari kerusakan.
3. Kepada pelaksanaan OJT selanjutnya diharapkan adanya dosen pendamping yang ikut serta ke lokasi OJT untuk mengantarkan taruna yang akan melaksanakan OJT di lokasi tersebut.

(Anterian Perhubungan, 2015)

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2020). *Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT) Tahun 2020*.
- Daerah, B., & Sikka, K. (2019). *Berita Daerah Kabupaten Sikka Tahun 2019 Nomor 4 1*.
- Indonesia, undang-undang republik. (2009). UU RI NO 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN. *Society*, 3.
- Kantor UPBU Kelas II Fransiskus Xaverius Seda Maumere. (n.d.). *AERODROME MANUAL FX SEDA 2024*.
- Kementerian Perhubungan. (2015). *KP 94 Tahun 2015*.
- Kementerian Perhubungan, & Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). PR 21 Tahun 2023. *Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara*.
- Perhubungan, K. (2023). *PR 11 Tahun 2023*.
- PM 36 TAHUN 2021. (2021). PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara. *Direktorat Jendral Perhubungan Udara*.

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Laporan Harian

BULAN : APRIL

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	SENIN/ 1 APRIL 2024	KEDATANGAN DI BANDARA FRANS SEDA MAUMERE	 	
2	SELASA/ 2 APRIL 2024	PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
3	RABU/ 3 APRIL 2024	PELAPISAN SEALANT PADA ATAP TERMINAL		

		PERBAIKAN PIPA DI LINGKUNGAN RUMAH DINAS (LOKASI DEPAN RUMAH KABANDARA)	 	
4	KAMIS/ 4 APRIL 2024	PELAPISAN BAUT SAMBUNGAN ATAP TERMINAL (SEALENT) PELAPISAN SEALENT PADA CELAH JENDELA KANTOR UTAMA PERBAIKAN SLOT HANDLE PINTU KAMAR MANDI WANITA TERMINAL	  	

5	JUMAT/ 5 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
6	SABTU/ 6 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PERBAIKAN TALANG TERMINAL PELAPISAN DAK BETON ROOFTOP TERMINAL MENGUNAKAN WATERPROOF PAINT	  	

		PELAPISAN BAUT SAMBUNGAN ATAP TERMINAL (SEALENT)		
7	MINGGU/ 7 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PERBAIKAN TALANG TERMINAL PELAPISAN DAK BETON ROOFTOP TERMINAL MENGUNAKAN WATERPROOF PAINT PELAPISAN BAUT SAMBUNGAN ATAP TERMINAL (SEALENT)	   	
8	SENIN/ 8 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

		PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE		
9	SELASA/ 9 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PERGANTIAN POSTER DI TERMINAL	 	
10	RABU/ 10 APRIL 2024	HARI RAYA IDUL FITRI		
11	KAMIS/ 11 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
12	JUMAT/ 12 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

		PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE		
13	SABTU/ 13 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
14	MINGGU/ 14 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
15	SENIN/ 15 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

		PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE 		
		PERBAIKAN SALURAN DIRUMAH KABANDARA 		
16	SELASA/ 16 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23  PEMBERSIHAN DAK BETON DI GEDUNG POWERHOUSE  PERBAIKAN PINTU TERMINAL 	 	
17	RABU/ 17 APRIL 2024	LIBUR		

18	KAMIS/ 18 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
19	JUMAT/ 19 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
20	SABTU/ 20 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	

21	MINGGU/ 21 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
22	SENIN/ 22 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
23	SELASA/ 23 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE PENGAMBILAN DATA PCI	  	

24	RABU/ 24 APRIL 2024	LIBUR		
25	KAMIS/ 25 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PERBAIKAN KRAN AIR PATAH DI TERMINAL PENGAMBILAN DATA PCI	  	
26	JUMAT/ 26 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	
27	SABTU/ 27 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

		PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE		
28	MINGGU/ 28 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
29	SENIN/ 29 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	 	

30	SELASA/ 30 APRIL 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEMOTONGAN RUMPUT DI AREA RUNWAY 05 PEKERJAAN RENOVASI GEDUNG POWERHOUSE	  	
----	--------------------------	---	---	---

Kepala Unit Landasan
Kantor UPBU Kelas II Fransiskus
Xaverius Seda Maumere

Jusuf Frengki Tuwan. A.Md
NIP : 19810220 200212 1 001

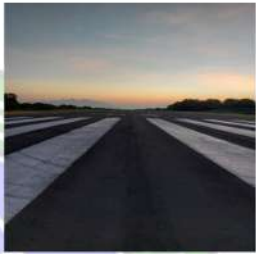
BULAN : MEI

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	RABU/ 1 MEI 2024	LIBUR		
2	KAMIS/ 2 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	
3	JUMAT/ 3 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEMASANAGAN SPANDUK DI AREA TERMINAL PEMBERSIHAN LANTAI GEDUNG POWER HOUSE	  	

4	SABTU/ 4 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	
5	MINGGU/ 5 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEMOTONGAN RUMPUT DI AREA RUNWAY 23 PEMBERSIHAN TUMPAHAN OLI DI RUNWAY 05	  	
6	SENIN/ 6 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

		PERBAIKAN PAGAR PERIMETER RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	
7	SELASA/ 7 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	  	
8	RABU/ 8 MEI 2024	LIBUR		
9	KAMIS/ 9 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23	 	

		PENGECATAN GEDUNG POWER HOUSE		
10	JUMAT/ 10 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE PEMBERSIHAN TUMPAHAN OLI DI APRON	  	
11	SABTU/ 11 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	

12	MINGGU/ 12 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
13	SENIN/ 13 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE PEMBERSIHAN TUMPAHAN OLI DI APRON	  	
14	SELASA/ 14 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

		RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE		
15	RABU/ 15 MEI 2024	LIBUR		
16	KAMIS/ 16 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	
17	JUMAT/ 17 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	

18	SABTU/ 18 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PENAMBALAN DAK BETON GEDUNG POWER HOUSE	 	
19	MINGGU/ 19 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
20	SENIN/ 20 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	

21	SELASA/ 21 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PLAMIR DAK BETON GEDUNG POWER HOUSE	 	
22	RABU/ 22 MEI 2024	LIBUR		
23	KAMIS/ 23 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PENGECATAN GEDUNG POWER HOUSE	 	

24	JUMAT/ 24 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	
25	SABTU/ 25 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	

26	MINGGU/ 26 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
27	SENIN/ 27 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEMOTONGAN RUMPUT DI SEKITAR POWER HOUSE PENGACIAN LANTAI GEDUNG POWER HOUSE	  	
28	SELASA/ 28 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	

29	RABU/ 29 MEI 2024	LIBUR		
30	KAMIS/ 30 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI GEDUNG POWER HOUSE	 	
31	JUMAT/ 31 MEI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 EPOXY LANTAI GEDUNG POWER HOUSE	 	

Kepala Unit Landasan
Kantor UPBU Kelas II Fransiskus
Xaverius Seda Maumere

Jusuf Frengki Tuwan. A.Md
NIP : 19810220 200212 1 001

BULAN : JUNI

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	SABTU/ 1 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 23-05		
2	MINGGU/ 2 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
3	SENIN/ 3 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
4	SELASA/ 4 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PEMOLESAN LANTAI EPOXY	 	
5	RABU/ 5 JUNI 2024	LIBUR		

6	KAMIS/ 6 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 EPOXY LANTAI GEDUNG POWER HOUSE	 	
7	JUMAT/ 7 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 EPOXY LANTAI GEDUNG POWER HOUSE	 	
8	SABTU/ 8 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

9	MINGGU/ 9 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
10	SENIN/ 10 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 EPOXY LANTAI GEDUNG POWER HOUSE	 	
11	SELASA/ 11 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
12	RABU/ 12 JUNI 2024	LIBUR		
13	KAMIS/ 13 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

14	JUMAT/ 14 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
15	SABTU/ 15 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
16	MINGGU/ 16 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
17	SENIN/ 17 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
18	SELASA/ 18 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
19	RABU/ 19 JUNI 2024	LIBUR		

20	KAMIS/ 20 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
21	JUMAT/ 21 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
22	SABTU/ 22 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PLAMIR DINDING TERMINAL VIP	 	
23	MINGGU/ 23 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

24	SENIN/ 24 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PLAMIR DINDING TERMINAL VIP	 	
25	SELASA/ 25 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PLAMIR DINDING GEDUNG POWER HOUSE	 	
26	RABU/ 26 JUNI 2024	LIBUR		

27	KAMIS/ 27 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
		PLAMIR DINDING TERMINAL VIP		
28	JUMAT/ 28 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
		PELAPISAN WATERPROOF		

29	SABTU/ 29 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 PELAPISAN WATERPROOF	 	
30	MINGGU/ 30 JUNI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		

Kepala Unit Landasan
Kantor UPBU Kelas II Fransiskus
Xaverius Seda Maumere

Jusuf Frengki Tuwan. A.Md
NIP : 19810220 200212 1 001

BULAN : JULI

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	SENIN/ 1 JULI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI TERMINAL VIP	 	
2	SELASA/ 2 JULI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI TERMINAL VIP	 	
3	RABU/ 3 JULI 2024	RENOVASI TERMINAL VIP		

4	KAMIS/ 4 JULI 2024	RENOVASI TERMINAL VIP		
5	JUMAT/ 5 JULI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23		
6	SABTU/ 6 JULI 2024	RENOVASI TERMINAL VIP		
7	MINGGU/ 7 JULI 2024	LIBUR		
8	SENIN/ 8 JULI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI TERMINAL VIP	 	

9	SELASA/ 9 JULI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23 RENOVASI TERMINAL VIP	 	
10	RABU/ 10 JULI 2024	RENOVASI TERMINAL VIP		
11	KAMIS/ 11 JULI 2024	RENOVASI TERMINAL VIP		
12	JUMAT/ 12 JULI 2024	INSPEKSI RUNWAY 05-23	 	
13	SABTU/ 13 JULI 2024	RENOVASI TERMINAL VIP		
14	MINGGU/ 14 JULI 2024	LIBUR		

15	SENIN/ 15 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		
16	SELASA/ 16 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		
17	RABU/ 17 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY PENGECATAN MARKA RUNWAY	 	
18	KAMIS/ 18 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		

		PENGECATAN MARKA RUNWAY		
19	JUMAT/ 19 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		
20	SABTU/ 20 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		
21	MINGGU/ 21 JULI 2024	LIBUR		
22	SENIN/ 22 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		
23	SELASA/ 23 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY PENGECATAN MARKA RUNWAY		

24	RABU/ 24 JULI 2024	OVERLAY RUNWAY		
25	KAMIS/ 25 JULI 2024	OVERLAY TAXIWAY		
26	JUMAT/ 26 JULI 2024	OVERLAY TAXIWAY		
27	SABTU/ 27 JULI 2024	OVERLAY TAXIWAY PENGECATAN MARKA TAXIWAY		
28	MINGGU/ 28 JULI 2024	LIBUR		

29	SENIN/ 29 JULI 2024	OVERLAY APRON		
30	SELASA/ 30 JULI 2024	OVERLAY APRON		
31	RABU/ 31 JULI 2024	OVERLAY APRON		

Kepala Unit Landasan
Kantor UPBU Kelas II Fransiskus
Xaverius Seda Maumere

Jusuf Frengki Tuwan. A.Md
NIP : 19810220 200212 1 001

BULAN : AGUSTUS

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	KAMIS/ 1 AGUSTUS 2024	OVERLAY APRON		
2	JUMAT/ 2 AGUSTUS 2024	PERBAIKAN KERUSAKAN RUNWAY		
3	SABTU/ 3 AGUSTUS 2024	PERBAIKAN KERUSAKAN RUNWAY		

4	MINGGU/ 4 AGUSTUS 2024	LIBUR		
5	SENIN/ 5 AGUSTUS 2024	INSPEKSI RUNWAY 23-05		
6	SELASA/ 6 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
7	RABU/ 7 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
8	KAMIS/ 8 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		

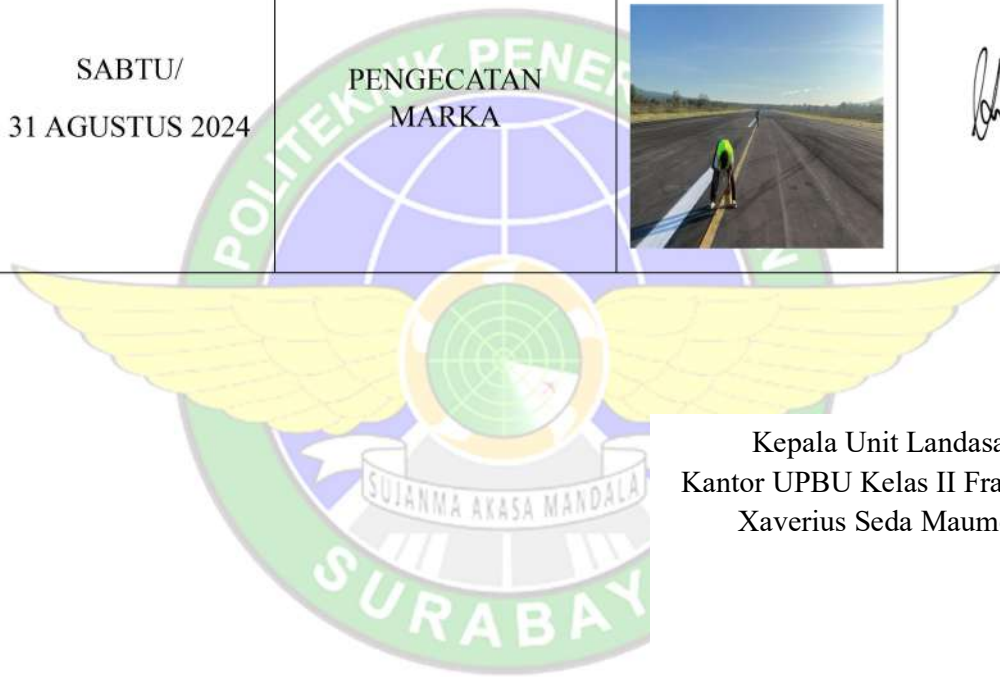
9	JUMAT/ 9 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
10	SABTU/ 10 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
11	MINGGU/ 11 AGUSTUS 2024	LIBUR		
12	SENIN/ 12 AGUSTUS 2024	PERBAIKAN PIPA RENOVASI RUANG BANGLAND	 	

13	SELASA/ 13 AGUSTUS 2024	RENOVASI RUANG BANGLAND PEMADAMAN KEBAKARAN AREA AIRSTRIP	 	
14	RABU/ 14 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
15	KAMIS/ 15 AGUSTUS 2024	RENOVASI RUANG BANGLAND		
16	JUMAT/ 16 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
17	SABTU/ 17 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
18	MINGGU/ 18 AGUSTUS 2024	LIBUR		

19	SENIN/ 19 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
20	SELASA/ 20 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
21	RABU/ 21 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
22	KAMIS/ 22 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
23	JUMAT/ 23 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
24	SABTU/ 24 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
25	MINGGU/ 25 AGUSTUS 2024	LIBUR		

26	SENIN/ 26 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
27	SELASA/ 27 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
28	RABU/ 28 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
29	KAMIS/ 29 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		

30	JUMAT/ 30 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		
31	SABTU/ 31 AGUSTUS 2024	PENGECATAN MARKA		



Kepala Unit Landasan
Kantor UPBU Kelas II Fransiskus
Xaverius Seda Maumere

Jusuf Frengki Tuwan, A.Md
NIP. 19810220 200212 1 001

BULAN : SEPTEMBER

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	MINGGU/ 1 SEPTEMBER 2024	LIBUR		
2	SENIN/ 2 SEPTEMBER 2024	PENGECATAN MARKA		
3	SELASA/ 3 SEPTEMBER 2024	PENGECATAN MARKA		
4	RABU/ 4 SEPTEMBER 2024	PENGECATAN MARKA		
5	KAMIS/ 5 SEPTEMBER 2024	PENGECATAN MARKA		
6	JUMAT/ 6 SEPTEMBER 2024	PENGECATAN MARKA		
7	SABTU/ 7 SEPTEMBER 2024	SIDANG LAPORAN OJT		
8	MINGGU/ 8 SEPTEMBER 2024			

9	SENIN/ 9 SEPTEMBER 2024			
10	SELASA/ 10 SEPTEMBER 2024			
11	RABU/ 11 SEPTEMBER 2024			
12	KAMIS/ 12 SEPTEMBER 2024			
13	JUMAT/ 13 SEPTEMBER 2024			
14	SABTU/ 14 SEPTEMBER 2024			
15	MINGGU/ 15 SEPTEMBER 2024			
16	SENIN/ 16 SEPTEMBER 2024			
17	SELASA/ 17 SEPTEMBER 2024			
18	RABU/ 18 SEPTEMBER 2024			
19	KAMIS/ 19 SEPTEMBER 2024			

Kepala Unit Landasan
Kantor UPBU Kelas II Fransiskus
Xaverius Seda Maumere

Jusuf Frengki Tuwan, A.Md
NIP. 19810220 200212 1 001

Lampiran 2 : Rencana Anggaran Biaya

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)					
Pekerjaan : Pengecatan Gedung <i>Power House</i>					
Lokasi : Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda Maumere					
Tahun : 2024					
NO	URAIAN JENIS KEGIATAN	SAT.	VOL.	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
I	Pek. Persiapan				
	Pek. Persiapan	Ls	1	Rp 500.000,00	Rp 500.000,00
ii	Pek. Pengecatan				
1	Pek. Pengecatan Bagian Luar	M ²	240	Rp 44.264,90	Rp 10.623.576,00
2	Pek. Pengecatan Bagian Dalam	M ²	240	Rp 44.264,90	Rp 10.623.576,00
					Rp 21.747.152,00
Jumlah					Rp 21.747.152,00
PPN 11%					Rp 2.392.186,72
Total					Rp 24.139.338,72
Pembulatan					Rp 24.100.000,00



DAFTAR ANALISA HARGA SATUAN KERJA

NO.	URAIAN KEGIATAN	SAT.	KOEFISIEN	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
I	PEKERJAAN PENGECATAN				
1	1 m2 Pengecatan Tembok Baru (1 Lapis Plamir, 1 Lapis Cat Dasar, 2 Lapis Cat Penutup) Exterior				
	<u>Bahan dan Alat</u>				
	Plamir	kg	0,10	Rp 25.000,00	Rp 2.500,00
	Cat Dasar	kg	0,12	Rp 73.140,00	Rp 8.776,80
	Cat Penutup	kg	0,18	Rp 90.045,00	Rp 16.208,10
	Kuas Roll	bh	0,100	Rp 20.000,00	Rp 2.000,000
	kuas 3 inch	bh	0,10	Rp 10.100,00	Rp 1.010,00
	Kuas 2 inch	bh	0,10	Rp 6.400,00	Rp 640,00
	Bak Cat	bh	0,10	Rp 11.500,00	Rp 1.150,00
					Rp 32.284,90
	<u>Tenaga</u>				
	Tukang cat	oh	0,042	Rp 100.000,00	Rp 4.200,00
	Pekerja	oh	0,028	Rp 100.000,00	Rp 2.800,00
	Kepala Tukang	oh	0,042	Rp 110.000,00	Rp 4.620,00
	Mandor	oh	0,003	Rp 120.000,00	Rp 360,00
					Rp 11.980,00
					Rp 44.264,90
2	1 m2 Pengecatan Tembok Baru (1 Lapis Plamir, 1 Lapis Cat Dasar, 2 Lapis Cat Penutup) Interior				
	<u>Bahan dan Alat</u>				
	Plamir	kg	0,10	Rp 25.000,00	Rp 2.500,00
	Cat Dasar	kg	0,12	Rp 73.140,00	Rp 8.776,80
	Cat Penutup	kg	0,18	Rp 90.045,00	Rp 16.208,10
	Kuas Roll	bh	0,100	Rp 20.000,00	Rp 2.000,000
	kuas 3 inch	bh	0,10	Rp 10.100,00	Rp 1.010,00
	Kuas 2 inch	bh	0,10	Rp 6.400,00	Rp 640,00
	Bak Cat	bh	0,10	Rp 11.500,00	Rp 1.150,00
					Rp 32.284,90
	<u>Tenaga</u>				
	Tukang cat	oh	0,042	Rp 100.000,00	Rp 4.200,00
	Pekerja	oh	0,028	Rp 100.000,00	Rp 2.800,00
	Kepala Tukang	oh	0,042	Rp 110.000,00	Rp 4.620,00
	Mandor	oh	0,003	Rp 120.000,00	Rp 360,00
					Rp 11.980,00
					Rp 44.264,90

Lampiran 3 : Layout Apron Bandar Udara Frans Seda

