PEKERJAAN *PATCHING RIGID PAVEMENT* AREA *APRON* DAN PERBAIKAN PAGAR GEDUNG *CARGO* SEMENTARA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 April – 19 September 2024

Disusun Oleh :

PUSPITA KYLA AZZURA
NIT 30722018

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

PEKERJAAN *PATCHING RIGID PAVEMENT* AREA *APRON* DAN PERBAIKAN PAGAR GEDUNG *CARGO* SEMENTARA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 April – 19 September 2024

Disusun Oleh :

PUSPITA KYLA AZZURA
NIT 30722018

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

PEKERJAAN *PATCHING RIGID PAVEMENT* AREA *APRON* DAN PERBAIKAN PAGAR GEDUNG *CARGO* SEMENTARA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO

Oleh :

Puspita Kyla Azzura
NIT. 30722018

Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor	Dosen Pembimbing
Agus Setiawan	**Dr. Wiwid Suryono, S. Pd., M. M**
NIP. 19870819 200912 1 002	NIP.19611130 198603 1 001

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas II Komodo

Ceppy Triono, S. Sos., S. Si. T.
NIP. 19790331 20003 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Ketua	Sekretaris
Dr. Wiwid Suryono, S. Pd., M. M	**Agus Setiawan**
NIP.19611130 198603 1 001	**NIP. 19870819 200912 1 002**

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc

NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, atas segala berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) yang berjudul "**PEKERJAAN *PATCHING RIGID PAVEMENT* AREA *APRON* DAN PERBAIKAN PAGAR GEDUNG *CARGO* SEMENTARA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL KOMODO LABUAN BAJO**" dengan lancar tanpa halangan apapun.

On the Job Training merupakan suatu kesempatan dimana para Taruna/i dapat menerapkan dan mengembangkan ilmu yang didapat selama menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Adapun tujuan dari penulisan laporan *On the Job Training* ini yaitu sebagai syarat kelulusan Taruna/i program studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan pada semester V (lima), sekaligus sebagai bukti tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.

Pada kesempatan ini, tak lupa penulis ucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah memberi dukungan aktif maupun pasif dalam pelaksanaan hingga proses penyusunan laporan *On the Job Training* ini, antara lain:

1. Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugrah-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang senantiasa memberi doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ceppy Triono, S. Sos., S. Si. T. selaku Kepala Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo.
5. Ibu Linda Winiasri, S. Psi, M. Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S. Pd., M. M. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).

7. Bapak Agus Setiawan selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Internasional Komodo Labuan Bajo sekaligus Supervisor dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
8. Seluruh senior dan pegawai di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo yang telah memberikan pengetahuan baru tentang bangunan landasan di bandar udara selama *On The Job Training* (OJT).
9. Seluruh staff unit di Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo.
10. Rekan-rekan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo dan seluruh rekan Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dan memberikan semangat dalam penyusunan laporan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* I ini masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Namun penulis berharap laporan ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Oleh karena itu, saran dan masukan yang membangun sangat penulis harapkan dari para pembaca.

Labuan Bajo, 7 September 2024

Puspita Kyla Azzura

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
LEMBAR PERSETUJUAN ii
LEMBAR PENGESAHAN iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI vi
DAFTAR GAMBAR viii
DAFTAR TABEL ix
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) 1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training* 2
1.2.1 Maksud 2
1.2.2 Tujuan 2
BAB II PROFIL SINGKAT *ON THE JOB TRAINING* 3
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Komodo 3
2.2 Data Umum Bandar Udara 4
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara 4
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara 4
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara 5
2.2.4 Fasilitas Sisi Darat 7
2.2.5 Karakteristik Fisik *Runway* 7
2.2.6 *Declared Distanced* 8
2.2.7 Data Angkutan Udara 9
2.3 Struktur Organisasi **9**
BAB III TINJAUAN TEORI 10
3.1 Bandar Udara **10**
3.2 Perkerasan **11**
3.2.1 Perkerasan Kaku *(Rigid Pavement)* 12
3.2.2 Perkerasan Lentur *(Flexible Pavement)* 13
3.3 Penurunan Permukaan di Jalur Roda *(rutting)* **16**
3.4 Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) **17**
3.5 Pagar **18**

BAB IV PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* 19
4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* **19**
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat 19
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara 22
4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* **24**
4.3 Permasalahan **25**
4.3.1 *Patching* Area *Apron* Bandar Udara 25
4.3.2 Perbaikan Pagar Gedung *Cargo* Sementara 26
4.4 Penyelesaian Masalah **27**
4.4.1 *Patching* Area *Apron* Bandar Udara 27
4.4.2 Perbaikan Pagar Gedung *Cargo* Sementara 34
BAB V KESIMPULAN 38
5.1 Kesimpulan **38**
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan 38
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan 38
5.2 Saran **39**
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan 39
5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan 39
DAFTAR PUSTAKA 40
LAMPIRAN 41

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Komodo 4
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi UPBU Komodo..... 9
Gambar 3. 1 Lapisan Perkerasan Lentur 14
Gambar 3. 2 penurunan permukaan di jalur roda 16
Gambar 4. 1 Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Komodo 20
Gambar 4. 2 Kantor Administrasi Bandar Udara Internasional Komodo..... 20
Gambar 4. 3 Kantor PKP-PK Bandar Udara Internasional Komodo 21
Gambar 4. 4 Kantor Keamanan Bandar Udara Internasional Komodo 21
Gambar 4. 5 Gedung *Power House* Bandar Udara Internasional Komodo..... 22
Gambar 4. 6 Gedung Airnav Bandar Udara Internasional Komodo..... 22
Gambar 4. 7 *Runway* Bandar Udara Internasional Komodo 23
Gambar 4. 8 *Apron* Bandar Udara Internasional Komodo 23
Gambar 4. 9 *Taxiway* Bandar Udara Internasional Komodo 24
Gambar 4. 10 Kondisi Penurunan Permukaan pada Jalur Roda 26
Gambar 4. 11 Kondisi kerusakan pagar gedung cargo 26
Gambar 4. 12 Lokasi Perbaikan *Patching* 27
Gambar 4. 13 Pengukuran Lokasi Kerusakan 28
Gambar 4. 14 Pembongkaran dengan *asphalt cutter*..... 30
Gambar 4. 15 Penggalian dengan *excavator* 31
Gambar 4. 16 Kedalaman 30 cm 31
Gambar 4. 17 Pencampuran Adonan Beton..... 31
Gambar 4. 18 Penuangan Adonan Beton 32
Gambar 4. 19 Perataan Adonan Beton..... 32
Gambar 4. 20 Pembuatan Pola Garis 33
Gambar 4. 21 Hasil Pekerjaan *Patching Apron* 33
Gambar 4. 22 Pelepasan Engsel Pagar 35
Gambar 4. 23 Pengelasan Pagar 36
Gambar 4. 24 Pemberian Oli Pelumas..... 36
Gambar 4. 25 Hasil Pekerjaan Perbaikan Pagar 37

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik *Runway* 7
Tabel 2. 2 *Declared Distanced* 8
Tabel 2. 3 Data Angkutan Udara 9
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training 1 24
Tabel 4. 2 Alat Pekerjaan *Patching* 28
Tabel 4. 3 Bahan Pekerjaan *Patching* 29
Tabel 4. 4 Alat Pekerjaan Pagar 34

BAB I
PENDAHULUAN

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

Transportasi memegang peranan penting dalam kemajuan negara. Di Indonesia, transportasi sangat dibutuhkan untuk menunjang berbagai kegiatan dan sebagai penghubung antardaerah, antarpulau, hingga antarnegara. Transportasi udara dengan keunggulannya mampu mencapai tujuan dalam waktu singkat tentu menjadi salah satu pilihan terbaik bagi warga negara maupun mancanegara saat ingin bepergian. Saat ini, dunia penerbangan terus mengalami perkembangan seiring dengan kemajuan zaman. Pembangunan demi pembangunan yang dilakukan tentu tidak akan berjalan tanpa adanya Sumber Daya Manusia yang terampil dan berkompeten sesuai bidangnya.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu lembaga pendidikan di bawah naungan Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan tenaga-tenaga terampil yang memiliki sertifikasi kecakapan di bidang penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki berbagai program studi, salah satu diantaranya yaitu program studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya. Salah satu program pendidikan yang dilaksanakan yaitu Praktek Kerja Lapangan / *On the Job Training* (OJT).

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan pembelajaran yang dilakukan untuk lebih mengenal dan menambah wawasan serta ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya. Disamping itu, dengan adanya kegiatan *On the Job Training* dapat menjadi dorongan bagi para peserta didik untuk menjadi individu yang kompeten dari berbagai pengalaman baik dalam pekerjaan maupun bermasyarakat.

Oleh karena itu, dengan terlaksananya kegiatan *On the Job Training* para Taruna/i diharapkan dapat menghasilkan peserta didik (Taruna/i) yang kompeten, terampil, dan bertanggung jawab dalam dunia kerja.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud

Dari latar belakang yang telah dijabarkan diatas, Adapun maksud dari pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Menerapkan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya ke tempat OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.2.2 Tujuan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), terdapat beberapa tujuan utama yang ingin dicapai, yaitu:

1. Terwujudnya lulusan yang memiliki keahlian kompetensi sesuai standar.
2. Memperluas wawasan sesuai bidang keahlian sebagai calon tenaga kerja di suatu bandar udara.
3. Memperoleh pengalaman nyata dari lembaga instansi sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan.
4. Melatih keterampilan dalam menghadapi permasalahan di dunia kerja secara langsung.
5. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.

BAB II
PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Komodo

Bandar Udara Internasional Komodo (IATA: LBJ, ICAO: WATO), terletak di Labuan Bajo, Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur (NTT), merupakan sebuah bandar udara yang dijadikan fokus oleh Pemerintah Indonesia dalam pengembangan destinasi wisata super prioritas. Bandar Udara Komodo telah beroperasi sejak tahun 2015 dengan nama awal Bandar Udara Mutiara II yang kemudian diganti menjadi Bandar Udara Komodo sebagai wujud perlambangan ikon wisata yang ada di Labuan Bajo, yaitu pulau Komodo.

Pada tahun 1986, awalnya bandara ini merupakan bandara perintis pemerintah daerah Ruteng, yang memiliki panjang *runway* 650 m x 18 m dan hanya pesawat Trinoter yang dapat masuk. Kemudian pada tahun 1990 pembangunan dilanjutkan dengan pelebaran luas terminal penumpang menjadi 240 m^2 dan panjang landasan pacu 1.200 m x 30 m serta penambahan pesawat Cesna & Casa 212. Pada tahun 1993, diserahkan kepada Kementrian Perhubungan yang dikelola oleh Direktorat Perhubungan Udara dan berganti nama menjadi Bandar Udara Komodo. Kemudian pada tahun 2015, dilakukan perpanjangan dan pelebaran *runway* sebesar 2.250 m x 45 m serta pembangunan terminal baru seluas 6.650 m^2 yang kemudian diresmikan secara langsung oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 27 Desember 2015. Dikarenakan perkembangan wisatawan yang berkembang setiap tahunnya, maka pada dari tahun 2021-2022 bandar udara Komodo Kembali melakukan perluasan terminal penumpang menjadi 13.366 m^2 dan perpanjangan *runway* menjadi 2.650 m x 45 m. Kemudian pada tahun 2024, Bandar Udara Komodo resmi ditetapkan sebagai Bandar Udara Internasional. Untuk memudahkan penerbangan pesawat langsung dari luar negeri ke Labuan Bajo, bandar udara Komodo terus melakukan pembangunan dengan harapan dapat mendorong peningkatan wisatawan dari mancanegara maupun nusantara, sehingga Labuan Bajo akan semakin dikenal oleh dunia.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber: Google Earth, 2023)

Bandar Udara Internasional Komodo merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Nusa Tenggara Timur tepatnya di kota Labuan Bajo. Berikut data sarana dan prasarana Bandar Udara Internasional Komodo.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

1. Nama Bandar Udara : Komodo
2. Nama Kota : Labuan Bajo
3. Provinsi : Nusa Tenggara Timur
4. Lokasi Indikator Bandar Udara : WATO – Labuan Bajo/ Komodo

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat titik referensi (ARP) : 08º29’10.62’’S 119º53’14.72’’E
2. Jarak Bandar Udara ke Kota : 2 Km
3. Elevasi : 70 m (229,67 ft)
4. Temperatur : 35ºC
5. Elevasi dari Setiap Threshold : RWY 35 (190 ft)
   RWY 17 (238 ft)
6. Penyelenggara Bandar Udara : Unit Penyelenggara Bandar Udara
7. Kepemilikan Aset : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
8. Alamat Bandar Udara : Jl. Yohanes Sehadun, Kec. Komodo, Kab. Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, 86554

9. Otoritas Bandar Udara : Otoritas Wilayah IV Bali
10. Nama Kabandara : Ceppy Triono
11. Nomor Telepon : (0385)-41132
12. Nomor Faximile : (0385)-41141
13. Email : komodo.apo@gmail.com
14. Arah dan Nomor Runway : 35-17
15. Jenis Pelayanan : Un-Attended/AFIS/ADC
16. Jam Operasional : 07.00 – 20.00 WITA
17. Kode ICAO : WATO
18. Kode IATA : LBJ
19. UTC : +8
20. Kategori Bandar Udara : Internasional
21. Hajj Airport : Tidak
22. Operasi Pesawat : A320, B737, ATR 72, CRJ 1000
23. LLU Services : ADC APP
24. DPPU : Ada
25. Meteorologi : Ada
26. Layanan Internet : Ada
27. Fasilitas Publik : Kantin, ATM
28. Transportasi : Taxi, Mobil Sewa, Travel
29. Hirarki : P (Pengumpan)
30. Klasifikasi : 4D (1.800 M < = ARFL) 36 M < = WS, 52 M : 9 M < = OMG < 14 M)
31. Fasilitas Navigasi : NDB/ VOR/ DME/ ILS/ Glide Path
32. Fasilitas Alat Bantu Visual : Wind Shock/ Marka Rambu
33. Komunikasi Penerbangan : Localiser

2.2.3 Fasilitas Sisi Udara

1. Runway : 119.500 m^2

a. Panjang x Lebar : 2.650 x 45 m

b. Konstruksi : Asphalt Concrete

c. Kemampuan : PCN 55 F/C/Y/T

d. Azimuth : 17 – 35

2. ***Taxiway A*** : 2.185 m^2

a. Panjang x Lebar : 95 x 23 m

b. Konstruksi : Asphalt Concrete

c. Kemampuan : PCN 55 F/C/X/T

d. Kondisi Saat Ini : Baik

3. ***Taxiway B*** : 8.257 m^2

a. Panjang x Lebar : 359 x 23 m

b. Konstruksi : Asphalt Concrete

c. Kemampuan : PCN 55 F/C/X/T

d. Kondisi Saat Ini : Baik

4. ***Apron A*** : 20.000 m^2

a. Panjang x Lebar : 200 x 100 m

b. Konstruksi : Asphalt Concrete

c. Kemampuan : PCN 55 F/C/X/T

d. Kondisi Saat Ini : Baik

5. ***Apron B*** : 9.100 m^2

a. Panjang x Lebar : 91 x 100 m

b. Konstruksi : Beton/Rigid

c. Kemampuan : PCN 54 R/B/X/T

d. Kondisi Saat Ini : Baik

6. ***RESA*** : 8.100 m^2

a. Panjang x Lebar : 90 x 90 m

b. Konstruksi : Tanah Padat

7. ***Runway Strip*** : 415.500 m^2

a. Panjang x Lebar : 2.770 x 150 m

b. Konstruksi : Tanah Padat

c. Kondisi Saat Ini : Cukup

2.2.4 Fasilitas Sisi Darat

1. **Terminal Penumpang**
   a. Kategori : Internasional
   b. Luas : 13.366 m^2
2. **Gedung Cargo Sementara**
   a. Luas : 211 m^2
3. **Gedung Perkantoran**
   a. Kantor Administrasi : 385 m^2
   b. Kantor Operasional : 385 m^2
   c. Kantor Keamanan : 200 m^2
   d. Fire Station (PKP-PK)
      - Luas : 744 m^2
      - Kategori : VI
      - Jumlah Garasi : 4
   e. Gedung AAB : 200 m^2
   f. Power House : 300 m^2
   g. Gedung Air Bersih : 200 m^2
   h. Tower ATC : 150 m^2
   i. DME / VOR : 64 m^2

2.2.5 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 1 *Karakteristik Fisik Runway*

(Sumber: Aerodrome Manual UPBU Komodo, 2024)

1	2	3	4	5
Nomor Runway	True BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCN) dan Permukaan dan Stopway	Koordinat Threshold
17	172.42 DEG	2.650 x 45 m	PCN 55 F/C/X/T	08º28' 07.41" S 119º53' 12.92" E
35	352.42 DEG			08º29' 32.84" S 119º53' 24.34" E

6	7	8	9
Elevasi *Threshold* & Ketinggian Elevasi dari *Touchdown Zone* untuk *Prescision Approach Runway*	*Slope Runway*	Dimensi *Stopway*	Dimensi *Clearway*
238 Feet	-	NIL	150 x 150 m
190 Feet	-	NIL	151 x 150 m

10	11	12	13
Dimensi *Runway Strip*	RESA	OFZ	*Remarks*
2.770 x 150 m Grass	90 x 90 m	NIL	NIL
	91 x 90 m	NIL	NIL

2.2.6 *Declared Distanced*

Tabel 2. 2 *Declared Distanced*

(Sumber: *Aerodrome Manual* UPBU Komodo, 2024)

RWY Designator	**TORA (m)**	**TODA (m)**	**ASDA (m)**	**LDA (m)**
17	2.650	2.800	2.650	2.650
35	2.650	2.800	2.650	2.650

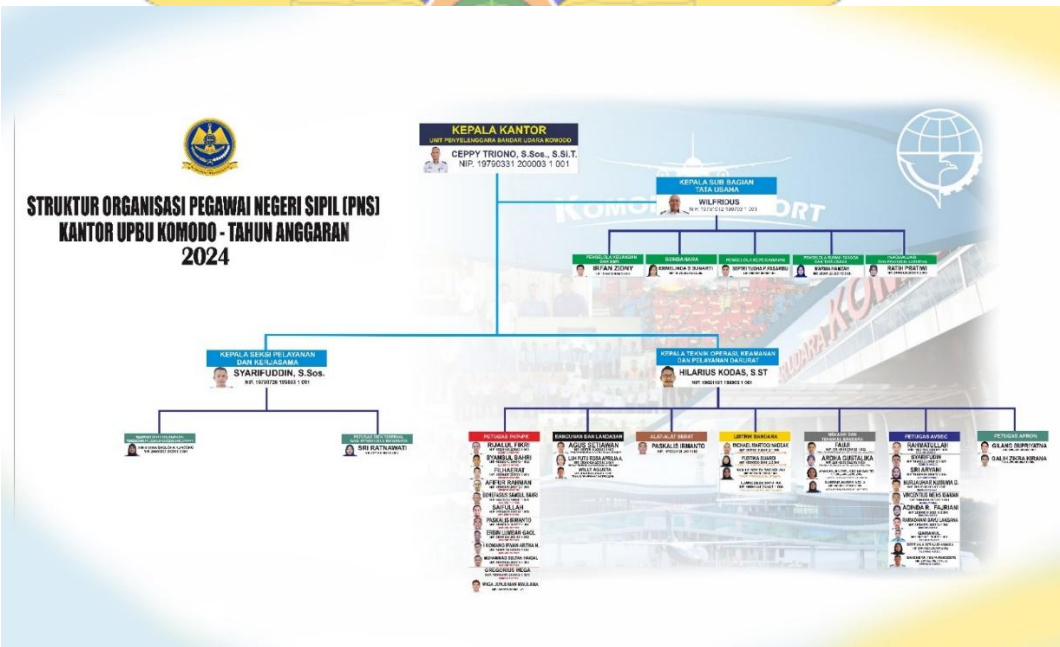
2.2.7 Data Angkutan Udara

Tabel 2. 3 Data Angkutan Udara

(Sumber; Arsip Bandar Udara Internasional Komodo, 2024)

TAHUN	PENUMPANG			JUMLAH	PESAWAT		JUMLAH	CARGO	
	DTG	BRKT	TRST		DTG	BRKT		DTG	BRKT
2018	291.778	298.411	29.658	619.847	5.051	5.051	10.102	611.546	190.762
2019	347.510	346.505	17.950	711.965	5.436	5.436	10.872	397.755	379.626
2020	168.606	163.993	108	332.707	2.899	2.899	5.798	537.327	125.516
2021	179.134	185.197	0	364.331	2.944	2.944	5.888	1.655.536	487.829
2022	310.669	302.622	0	613.291	3.693	3.693	7.386	1.761.632	456.633
2023	432.744	414.031	40.369	887.144	4.428	4.428	8.856	1.321.391	376.492

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi UPBU Komodo

(Sumber: Arsip Bandar Udara Internasional Komodo, 2024)

BAB III
TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

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 (Kementerian Perhubungan, 2009).

Bandar Udara memiliki 2 sisi operasional, yaitu fasilitas sisi udara *(Air Side)* dan fasilitas sisi darat *(Land Side)* yang dijabarkan sebagai berikut:

1. Sisi Udara Bandar Udara

Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 47 Tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi udara *(Air Side)* adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/ atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan yang termasuk dalam Fasilitas Sisi Udara:

a. Landasan Pacu (*Runway)*

Runway merupakan daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.

b. Landasan Hubung *(Taxiway)*

Taxiway merupakan jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan yang lainnya, dalam hal ini yang dimaksud yaitu *runway* dengan *apron.*

c. Tempat Parkir Pesawat *(Apron)*

Apron adalah suatu area yang telah ditentukan di sebuah bandar udara yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir, atau pemeliharaan minor pesawat.

2. Sisi Darat Bandar Udara

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 47 Tahun 2002, sisi darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah.

Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi bangunan terminal penumpang (kedatangan dan keberangkatan), terminal barang kargo, *curb side,* dan akses bandara.

3.2 Perkerasan

Menurut KP 94 tahun 2015, perkerasan adalah prasarana yang terdiri dari beberapa lapisan dengan kekuatan dan kemampuan dukung yang berbeda. Pada

umumnya, konstruksi perkerasan dibagi dalam 2 jenis yaitu perkerasan lentur *(flexible pavement)* dan perkerasan kaku *(rigid pavement).*

Perkerasan yang dibuat dari campuran aspal dengan agregat, digelar di atas suatu permukaan material granular mutu tinggi yang disebut dengan perkerasan lentur *(flexible pavement),* sedangkan perkerasan yang dibuat dari slab-slab beton *(Portland Cement Concrete)* disebut perkerasan kaku *(rigid pavement).*

Kombinasi dari tipe konstruksi perkerasan yang berbeda dan lapis yang ditingkatkan mutunya *(stabilized layers)* membentuk konstruksi perkerasan yang kompleks dan dapat diklasifikasikan sebagai variasi dari konstruksi lentur dan konstruksi kaku konvensional.

3.2.1 Perkerasan Kaku *(Rigid Pavement)*

Berdasarkan KP 94 Tahun 2015, perkerasan kaku atau perkerasan beton semen adalah suatu konstruksi dengan bahan baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutama diperoleh dari pelat beton. Hal ini terkait dengan sifat pelat beton yang cukup kaku, sehingga dapat menyebarkan beban pada bidang yang luas dan menghasilkan tegangan yang rendah pada lapisan- lapisan di bawahnya.

Pada konstruksi perkerasan beton semen, sebagai konstruksi utama adalah berupa satu lapis beton semen mutu tinggi. Sedangkan lapis pondasi bawah (*subbase* berupa *cement treated subbase* maupun *granular subbase*) berfungsi sebagai konstruksi pendukung atau pelengkap. Konstruksi perkerasan kaku yang memiliki kinerja baik membutuhkan dukungan plat beton semenyang seragam.

Berikut merupakan lapisan pada perkerasan kaku:

1. Plat Beton Semen (Lapis Permukaan)

Plat beton semen menyediakan daya dukung struktural terhadap beban pesawat, menyediakan permukaan yang rata, menyediakan kekesatan permukaan, dan mencegah infiltrasi air permukaan kedalam *subbase*.

2. Lapis Pondasi Bawah (*subbase*)

Lapis pondasi bawah menyediakan daya dukung yang stabil dan seragam bagi plat beton semen. Lapis pondasi bawah juga menyediakan drainase bawah permukaan, mengontrol tanah dasar yang mengembang, menyediakan dukungan yang stabil, dan mencegah naiknya material halus. Tebal minimum pondasi bawah pada konstruksi perkerasan kaku pada umumnya adalah 10 cm.

3. Lapis Pondasi Bawah Terstabilisasi (*Stabilized Subbase*)

Seluruh konstruksi perkerasan kaku baru yang didesain untuk mengakomodir pesawat dengan berat 100.000 pounds (45.000 kg) atau lebih harus berupa pondasi bawah yang distabilisasi (*stabilized subbase*). Manfaat struktural penggunaan stabilized subbase terlihat pada modulus reaksi tanah dasar yang bekerja pada pondasi.

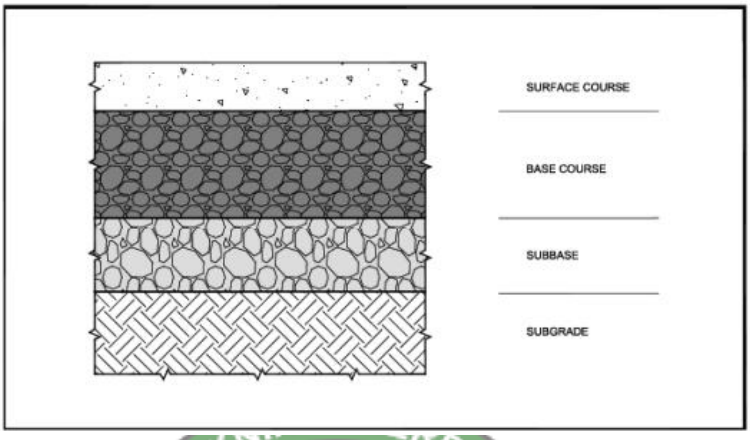
4. Tanah Dasar (*Subgrade*)

Tanah dasar (*subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang menjadi dasar system konstruksi perkerasan. Tegangan pada tanah dasar lebih rendah daripada lapis pondasi dan lapisan permukaan. Tegangan pada tanah dasar akan menurun seiring dengan kedalaman.

3.2.2 Perkerasan Lentur *(Flexible Pavement)*

Perkerasan lentur adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, dimana perkerasan akan melendut saat diberi pembebanan. Konstruksi perkerasan lentur mendukung beban berdasarkan batasan beban, bukan berdasarkan tegangan lentur. Konstruksi tersebut menggabungkan beberapa lapisan material pilihan yang didesain untuk mendistribusikan beban dari permukaan konstruksi perkerasan ke

lapisan di bawahnya. Desain harus menjamin bahwa beban disalurkan pada setiap lapisan di bawahnya agar tidak melebihi kemampuan/ daya dukung lapisan tersebut. Keseluruhan struktur perkerasan lentur didukung oleh tanah dasar.



Gambar 3. 1 Lapisan Perkerasan Lentur

(Sumber: KP 14 Tahun 2021)

Struktur perkerasan lentur dibagi menjadi beberapa bagian sebagai berikut:

a. Lapis permukaan (*surface course*)

Lapis permukaan berupa campuran dari agregat pilihan yang diikat oleh aspal. Material yang digunakan pada lapis permukaan biasa disebut aspal beton atau aspal hotmix. Lapisan ini mencegah masuknya air permukaan ke lapis pondasi dibawahnya, menyediakan lapis permukaan yang rata dan terikat dengan baik sehingga bebas dari material lepas yang mungkin membahayakan pesawat dan manusia, menahan tegangan dari beban pesawat, dan memberikan kekesatan yang cukup tanpa menyebabkan dampak buruk pada roda pesawat.

b. Lapis pondasi atas (*base course*)

Lapis pondasi atas berperan sebagai komponen struktur pokok dari suatu konstruksi perkerasan lentur. Lapis ini mendistribusikan beban pesawat menuju lapis pondasi bawah dan tanah dasar (*subgrade*). Lapis pondasi atas harus memiliki kualitas dan ketebalan yang cukup untuk mencegah kegagalan atau rusaknya lapis pondasi bawah dan/atau tanah dasar, menahan tegangan yang dihasilkan oleh lapis

pondasi itu sendiri, menahan tekanan vertikal yang cenderung mengakibatkan penurunan dan mengakibatkan perubahan bentuk pada lapis permukaan, mencegah perubahan volume yang disebabkan oleh fluktuasi kadar air.

Material penyusun lapis pondasi atas berupa agregat pilihan yang cukup keras dan memiliki durabilitas cukup, yang pada umumnya dibagi dalam dalam 2 (dua) kelas yaitu lapis pondasi terstabilisasi dan lapis pondasi granular. Lapis pondasi terstabilisasi pada umumnya terdiri dari agregat pecah yang diikat dengan stabilizer seperti semen portland atau aspal. Kualitas lapis pondasi adalah fungsi dari komposisinya, properti fisik, dan pemadatan material.

c. Lapis pondasi bawah (*subbase course*)

Lapis ini digunakan pada area dimana lapisan tanah dasar sangat lemah. Fungsi lapis pondasi bawah seperti lapis pondasi atas. Persyaratan material lapis pondasi bawah tidak setegas lapis pondasi atas karena lapis pondasi bawah dimaksudkan untuk menahan tegangan yang lebih kecil. Lapis pondasi bawah terdiri dari material terstabilisasi atau material granular yang dipadatakan.

d. Lapis tanah dasar (*subgrade course*)

Lapis tanah dasar (*subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang membentuk pondasi dari suatu sistem struktur. Tanah dasar dimaksudkan untuk menahan tegangan yang lebih kecil daripada tegangan yang ditanggung oleh lapis permukaan dan lapis pondasi. Oleh karena tegangan akibat beban cenderung menurun seiring dengan kedalaman, pengendalian tegangan tanah dasar biasanya terletak pada permukaan tanah dasar. Kombinasi ketebalan lapis permukaan dan lapis pondasi harus cukup untuk mereduksi tegangan yang terjadi pada tanah dasar pada nilai yang tidak menyebabkan perubahan posisi atau perpindahan lapis tanah dasar.

3.3 Penurunan Permukaan di Jalur Roda *(rutting)*

Menurut KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknik Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Part 139*-23), kerusakan pada perkerasan lentur ini terjadi pada lintasan roda sejajar dengan arah pergerakan pesawat,dapat merupakan tempat menggenangnya air hujan yang jatuh di atas permukaan perkerasan, mengurangi tingkat kenyamanan dan akhirnya timbul retak-retak.

Gambar 3. 2 penurunan permukaan di jalur roda
(Sumber: *Inspections of Airfield Pavements,* 2011)

Faktor penyebab kerusakan ini adalah:

a. Kemungkinan disebabkan oleh lapis perkerasan yang kurang padat, stabilitas rendah, dengan demikian terjadi penambahan pemadatan akibat repetisi beban lalu lintas pada lintasan roda.
b. Campuran aspal stabilitas rendah dapat pula menimbulkan deformasi plastis.

Cara perbaikan:

Perbaikan dapat dilakukan dengan memberi lapisan tambahan yang sesuai. Lendut secara signifikan menandakan kegagalan struktur utama dari perkerasan. Kriteria lendut dalam skala ringan, sedang dan berat antara lain:

R : s/d 8 mm, tanpa retakan

S : 8 s/d 25 mm, dengan atau tanpa retakan

B : lebih dari 25 mm, dengan atau tanpa retakan

Pada kondisi ringan perlu dilakukan pengamatan terjadwal secara intensif terutama setelah hujan untuk mengeluarkan air hujan dari area yang mengalami *rutting*.

Pada kondisi sedang sampai dengan berat dilakukan pemotongan secara lokal (*patching*) dan diisi dengan campuran aspal panas / *hotmixasphalt* (AC/ATB) sesuai spesifikasi teknis dan metode pelaksanaan.

3.4 Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*)

Berdasarkan KP 601 Tahun 2015 daerah keamanan terbatass merupakan daerah - daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasikan sebagai daerah beresiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggara bandar udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan.

Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) digunakan untuk kegiatan:

a. Pergerakan pesawat udara.
b. Pergerakan personel penerbangan, dan peralatan kerja untuk kepentingan penerbangan.
c. Pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara.
d. Pergerakan kargo dan pos yang akan dimuat kedalam pesawat udara.
e. Instalasi / obyek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara.

Daerah keamanan terbatas harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan (*sign board*) keamanan penerbangan yang dapat berupa pagar.

3.5 Pagar

Pagar merupakan struktur tegak yang dirancang untuk membatasi atau mencegah gerakan melintasi batas yang dibuatnya. Pagar biasanya dibangun dari tiang yang dihubungkan dengan papan, kawat, rel atau jaring. Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) dapat berupa pagar dengan ketentuan yang sesuai kaidah-kaidah teknis dalam rangka medukung keselamatan dan keamanan penerbangan. Pembatas fisik daerah keamanan terbatas harus memenuhi persyaratan menurut KP 601 Tahun 2015, yaitu:

a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya.
b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air.
c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter.
d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan.
e. Tersedia perawatan perimeter.
f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan.
g. Dilengkapi pintu darurat.

BAB IV
PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di Unit Pelayanan Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo selama kurang lebih 5 bulan dimulai pada tanggal 1 April 2024 sampai dengan 19 September 2024. Wilayah kerja Taruna/i *On the Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan di tempat dimana pelaksanaan *On the Job Training* berlangsung. Yang merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

1. Terminal Penumpang

Terminal penumpang merupakan fasilitas bandar udara yang memiliki tujuan utama untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang mulai dari keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal penumpang inilah terjadi kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara maupun sebaliknya, proses penumpang datang, berangkat maupun transit. Terminal penumpang juga dilengkapi berbagai fasilitas yang dapat menunjang tersedianya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa transportasi udara. Pihak bandar udara sendiri menyediakan area terminal seluas 13.366 m^2. Terminal Bandar Udara Internasional Komodo tempat penulis melaksanakan *On the Job Training* memuat bagian-bagian seperti hall keberangkatan, ruang *Check In,* ruang tunggu keberangkatan, area kedatangan, serta tempat pengambilan bagasi.

Gambar 4. 1 Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

2. Gedung Perkantoran

a. Kantor Administrasi

Kantor administrasi merupakan tempat yang mengurus segala hal tentang surat menyurat bandar udara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di UPBU Komodo.

Gambar 4. 2 Kantor Administrasi Bandar Udara Internasional Komodo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

3. Gedung Operasional

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

Gedung PKP-PK merupakan tempat dimana para personel PKP-PK *standby* pada saat jam operasional penerbangan serta tempat dimana personel melakukan pemeliharaan kendaraan PKP-PK.

Gambar 4. 3 Kantor PKP-PK Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

b. Kantor Keamanan

Kantor Keamanan Bandar Udara Internasional Komodo difungsikan sebagai kantor para teknisi Bangunan dan Landasan. Para pegawai yang bertugas dapat berkumpul untuk saling berdiskusi dan *standby.*

Gambar 4. 4 Kantor Keamanan Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

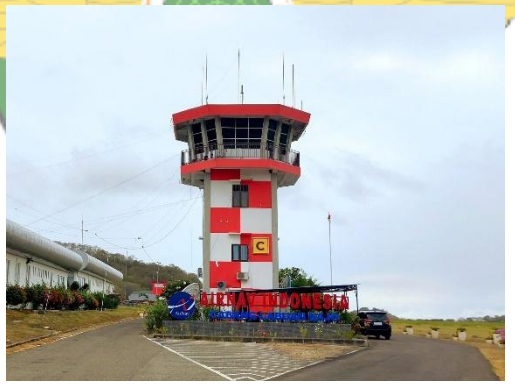
c. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) adalah tempat untuk instalasi Listrik. Berikut gambar dari Gedung *power house* yang terdapat di Bandar Udara Internasional Komodo.

Gambar 4. 5 Gedung *Power House* Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

d. Gedung Airnav

Gedung Airnav atau *tower* merupakan salah satu bagian terpenting dalam penerbangan. Para personel airnav lah yang memandu/ mengatur jalannya pesawat di bandar udara serta sebagai penghubung antara pilot dan bandar udara.



Gambar 4. 6 Gedung Airnav Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

1. Runway

Runway merupakan area persegi yang berfungsi sebagai tempat *take off* dan *landing* suatu pesawat yang telah dilengkapi dengan marka dan rambu penerangan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh ICAO *(International Civil Aviation Organization).*

Runway UPBU Komodo memiliki ukuran panjang 2.650 m dan lebar 40 m dengan nilai PCN 55 F/C/X/T. *Runway designator* di masing-masing ujung landasan yaitu 17 dan 35.

Gambar 4. 7 *Runway* Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

2. *Apron*

Apron adalah suatu area sisi udara bandar udara yang berfungsi untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turun penumpang, bongkar muat kargo, pengisian *fuel,* parkir, serta pemeliharaan pesawat udara.

Bandar Udara Komodo sendiri memiliki 2 (dua) tipe *Apron,* seperti yang dilihat pada gambar 4.8. *Apron* A memiliki ukuran 220 x 100 m dengan perkerasan lentur *(flexible)* dan memiliki nilai PCN 55 F/C/X/T. Sedangkan *Apron* B memiliki ukuran 91 x 100 m dengan perkerasan kaku *(rigid)* dan memiliki nilai PCN 54 R/B/X/T.

Gambar 4. 8 *Apron* Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Google Earth, 2023)

3. *Taxiway*

Taxiway merupakan jalur bagi pesawat udara yang menghubungkan antara *runway* dengan *apron.*

Terdapat 2 (dua) *Taxiway* di Bandar Udara Komodo yang menggunakan perkerasan lentur *(flexible)* dengan panjang masing-masing *Taxiway* A 97 x 23 m dan *Taxiway* B 359 x 23 m.

Gambar 4. 9 *Taxiway* Bandar Udara Internasional Komodo
(Sumber: Google Earth, 2023)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna/i Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanan dalam kurung waktu 5 bulan terhitung sejak tanggal 1 April – 19 September 2024 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Jam operasional dimulai dari pukul 06.00 – 17.00 WITA. Selama proses OJT berlangsung, taruna dibimbing dan diawasi oleh *supervisor* yang ada di bandar udara tersebut.

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

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	1 April 2024	Taruna *On the Job Training* (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo.	

2.	2 April 2024	Taruna *On the Job Training* (OJT) menghadap Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo.	
3.	2 April – 7 September 2024	Taruna *On the Job Training* (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna *On the Job Training* (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
4.	7 September 2024	Taruna *On the Job Training* melaksanakan sidang laporan OJT 1.	Sidang OJT dilaksanakan secara *offline* dan *online*.

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya :

4.3.1 *Patching* Area *Apron* Bandar Udara

Bandar Udara Komodo terus mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Disamping perkembangan yang terjadi, terdapat permasalahan yang muncul yaitu kerusakan penurunan permukaan pada jalur roda (*rutting*) di area *apron.* Penurunan tersebut disebabkan oleh lapis perkerasan yang belum padat sempurna namun harus segera dioperasikan karena ramainya penerbangan. Dengan adanya penambalan (*patching*) diharapkan permasalahan yang ada dapat teratasi guna menjaga dan merawat area *apron* agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

Gambar 4. 10 Kondisi Penurunan Permukaan pada Jalur Roda

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.3.2 Perbaikan Pagar Gedung *Cargo* Sementara

Menurut KP 601 Tahun 2015, gedung *cargo* termasuk dalam Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) yang harus dilindungi dengan pembatas fisik berupa pagar. Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) penulis mendapati laporan terkait kerusakan pada area sisi darat bandar udara tepatnya pada pagar gedung kargo. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, kerusakan disebabkan oleh korosi pada pagar yang mengakibatkan engsel pagar patah sehingga diperlukan perbaikan segera agar tidak mengganggu kegiatan penanganan kargo di Bandar Udara Komodo.

Gambar 4. 11 Kondisi kerusakan pagar gedung cargo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 *Patching* Area *Apron* Bandar Udara

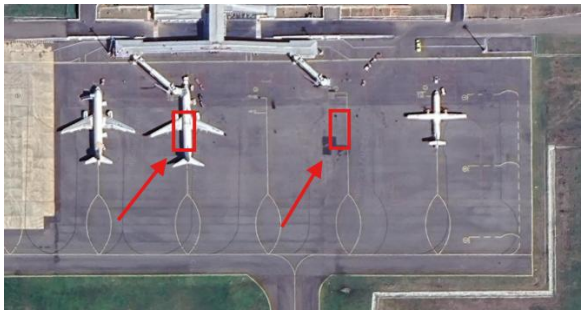
Apron merupakan salah satu bagian penting dalam operasional penerbangan. Oleh karena itu, kendisi *apron* perlu dirawat secara berkala agar bisa berfungsi sebagaimana mestinya. Pekerjaan penambalan (*patching*) ini dilakukan untuk memperbaiki kerusakan permukaan akibat roda pesawat berupa amblas. Penurunan permukaan aspal memiliki kedalaman 6,5 cm dan tergolong dalam kriteria kerusakan berat. Kerusakan tersebut jika tidak segera diperbaiki nantinya dapat merambat ke area yang lebih luas dan dalam. Sebelum melaksanakan pekerjaan penambalan (*patching*) tentunya perlu mempelajari aturan sebelum memasuki wilayah sisi udara, dikarenakan pekerjaan ini membutuhkan beberapa alat berat, berikut adalah peraturan yang harus dilakukan sebelum memasuki wilayah sisi udara:

1. Memiliki NOTAM (*Notice To Airman*) yang telah disetujui oleh AirNav.
2. Mengkoordinasikan kegiatan dengan pihak lain, seperti *Avsec* guna menghindari adanya kesalahpahaman antar pihak lain.

Berikut ini adalah tahapan dari pekerjaan *patching* pada area *apron* Bandar Udara Internasional Komodo.

1. Lokasi pekerjaan *patching* area *apron*

   Pekerjaan dilakukan di *parking stand* 2 dan *parking stand* 4 Bandar Udara Internaisonal Komodo, Labuan Bajo.



Gambar 4. 12 Lokasi Perbaikan *Patching*

(Sumber: *Google Earth*, 2023)

2. Tahap persiapan pekerjaan *patching* area *apron*
   a. Melakukan pengamatan di lokasi penurunan permukaan.
   b. Mengidentifikasi dan melakukan pengukuran lokasi kerusakan yang akan dilakukan penambalan (*patching*), didapat panjang kerusakan 16,5 m dan lebar 2,7 m dengan kedalaman 6,5 cm. Kemudian lokasi diberi tanda dengan pilox.

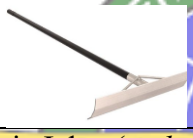
Gambar 4. 13 Pengukuran Lokasi Kerusakan

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

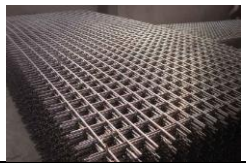
   c. Persiapan alat dan bahan yang akan digunakan untuk pekerjaan penambalan (*patching*). Berikut alat dan bahan yang harus dipersiapkan:

Tabel 4. 2 Alat pekerjaan *patching*

NO	NAMA ALAT	KETERANGAN
1	Asphalt cutter	Digunakan untuk memotong lapisan aspal.
2	Excavator	Digunakan untuk menggali aspal.
3	Truk molen	Digunakan untuk mencampur material beton.

4	Setrika semen	Digunakan untuk meratakan permukaan semen.
5	Terpal	Digunakan untuk menutup area lain agar hasil penambalan rapi.
6	Traffic cone	Digunakan untuk menutup area pekerjaan.
7	Concrete rake 	Digunakan untuk meratakan dan menyebarkan beton
8	Penggaris Jalan (*embosser*)	Digunakan untuk membuat pola garis pada beton.

Tabel 4. 3 Bahan pekerjaan *patching*

NO	NAMA BAHAN	KETERANGAN
1	Wiremesh Besi 8 	Digunakan sebagai tulangan beton.
2	Pasir	Digunakan sebagai bahan campuran beton.
3	Koral	Digunakan sebagai bahan campuran beton.
4	Semen	Digunakan sebagai bahan campuran beton.

5	Air	Digunakan sebagai bahan campuran beton.

3. Tahap pelaksanaan pekerjaan *patching*
   a. Menutup area pekerjaan dengan *traffic cone* agar tidak mengganggu pekerjaan perbaikan.
   b. Memotong *plotting area* sesuai dengan titik yang telah ditentukan sebelumnya menggunakan *asphalt cutter*.

Gambar 4. 14 Pembongkaran dengan *asphalt cutter*

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

   c. Melakukan penggalian pada aspal dengan menggunakan *excavator* hingga kedalaman 30 cm. Hasil bongkaran selanjutnya langsung dibuang di *dump truck*.

Gambar 4. 15 Penggalian dengan *excavator*

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

Gambar 4. 16 Kedalaman 30 cm

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

d. Membuat adonan beton menggunakan truk molen dengan perbandingan 54 sak semen 50 kg, pasir 3 *bucket excavator* (kapasitas 1 ton/bucket) dan 5 *bucket* koral kemudian diaduk bersama dengan air secukupnya.

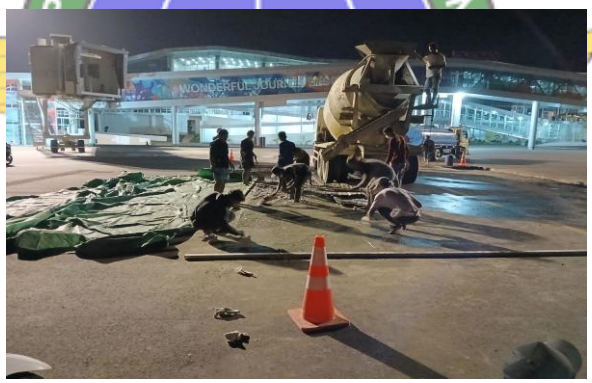
Gambar 4. 17 Pencampuran Adonan Beton

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

e. Memasang *wiremesh* ukuran 8 mm pada area pekerjaan dan menghamparkan terpal di sekeliling area penambalan agar pekerjaan tetap rapi. Kemudian menuangkan campuran beton ke galian lalu meratakannya dengan setrika semen dan *concrete rake*.

Gambar 4. 18 Penuangan Adonan Beton

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)



Gambar 4. 19 Perataan Adonan Beton

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

f. Area yang telah diratakan kemudian diberi pola garis menggunakan penggaris jalan (*embosser*) agar permukaan kesat dan tidak licin saat dilewati.

Gambar 4. 20 Pembuatan Pola Garis

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

g. Setelah seluruh area terisi campuran beton dan diratakan kemudian tunggu hingga beton kering sempurna dan siap untuk dioperasikan. Selama proses pengeringan area pekerjaan harus tetap ditutup agar tidak merusak perbaikan yang telah dilakukan.

Gambar 4. 21 Hasil Pekerjaan *Patching Apron*

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.4.2 Perbaikan Pagar Gedung *Cargo* Sementara

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dilakukan pekerjaan perbaikan pagar gedung *cargo.* Berikut adalah tahapan dari pekerjaan perbaikan pagar gedung *cargo* Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo.

1. Lokasi pekerjaan perbaikan pagar

Perbaikan pagar berlokasi di Bandara Komodo, Labuan Bajo tepatnya di area gedung *cargo* sementara.

2. Persiapan alat dan bahan yang diperlukan.

Tabel 4. 4 Alat pekerjaan pagar

NO	NAMA ALAT	KETERANGAN
1	Trafo las	Mesin digunakan untuk pengelasan.
2	Palu	Digunakan untuk memukul engsel pagar.
3	Betel	Alat untuk memudahkan saat memukul dengan palu.
4	Oli pelumas	Digunakan sebagai pelumas engsel.

5	Kawat las nikko steel rd 460 	Merupakan elemen utama untuk menggabungkan logam.

3. Tahap pekerjaan perbaikan pagar
   a. Melepas engsel pada pagar dengan menggunakan palu dan betel, karena engsel yang telah terkorosi menjadi kaku dan sulit digerakkan. Setelah lepas kemudian diberi pelumas dan dipasang kembali.

Gambar 4. 22 Pelepasan Engsel Pagar

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

b. Menyambungkan bagian engsel yang patah dengan menggunakan las.

Gambar 4. 23 Pengelasan Pagar

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

c. Memberikan oli pelumas pada bagian engsel yang telah selesai di las dengan tujuan agar engsel mudah digerakkan kembali.

Gambar 4. 24 Pemberian Oli Pelumas

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4. Hasil dari pekerjaan perbaikan pagar

Gambar 4. 25 Hasil Pekerjaan Perbaikan Pagar

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

BAB V
KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan uraian teori dan pembahasan dari permasalahan yang ada pada bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan permasalahan pertama, dengan adanya temuan kerusakan perkerasan pada area *apron* maka perlu adanya tindakan yang cepat, tepat, dan efisien agar operasional bandara dapat tetap berjalan dengan aman. Lapis permukaan yang belum padat sempurna namun harus segera dioperasikan menyebabkan terjadinya penurunan permukaan pada jalur roda (*rutting*). Metode *patching* merupakan cara perbaikan yang tepat dalam memperbaiki kerusakan sesuai dengan KP 94 tahun 2015. Diharapkan perbaikan dengan penambalan (*patching*) ini dapat mengatasi kerusakan sehingga dapat memperlancar kegiatan penerbangan serta menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan.
2. Berdasarkan permasalahan kedua, kerusakan disebabkan oleh korosi pada engsel pagar sehingga engsel patah. Pekerjaan perbaikan pagar gedung *cargo* ini bertujuan untuk menjaga keamanan wilayah gedung *cargo* berhubungan dengan fungsinya sebagai pintu akses keluar masuk barang maupun orang. Sehingga diperlukan perbaikan segera agar kegiatan operasional *cargo* dapat tetap berjalan dengan baik.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

Setelah pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna/i mendapat banyak pelajaran dan pengalaman baru yang hanya ada di lapangan. Tentunya taruna

juga mendapat keterampilan kerja dan gambaran sebagai teknisi bangunan dan landasan di bandara.

2. Teori yang didapat saat pendidikan dengan praktek kerja di lapangan terkadang terdapat perbedaan. Segala hal di lapangan harus di sesuaikan dengan keadaan saat itu. Tanpa pengalaman secara langsung di lapangan teori akan sulit dipahami.
3. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) sangat diperlukan, agar setelah masa pendidikan, Taruna/i memiliki kemampuan yang dapat diandalkan dan siap menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Dari analisa temuan permasalahan yang telah penulis jabarkan, maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

1. Pada kerusakan permukaan *parking stand,* dapat dilakukan pengecekan secara berkala pada area yang telah dilakukan *patching* dan juga pengecekan keseluruhan pada area *apron* jika ditemukan kerusakan maka dapat dilakukan perbaikan segera.
2. Setelah dilakukan perbaikan pada pagar gedung cargo, sebaiknya dilaksanakan pemeliharaan rutin sehingga bila terjadi kerusakan kecil dapat segera dilakukan tindakan dengan cepat.

5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan

Dalam *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Komodo, Labuan Bajo diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman sebanyak-banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan banyak bertanya mengenai hal yang belum diketahui. Selain itu diharap Taruna dapat menerapkan seluruh teori yang telah didapat selama masa pendidikan secara langsung di lapangan. Diharapkan pula pihak akademi dapat meningkatkan kegiatan praktikum dan memberikan pembekalan khusus agar Taruna lebih terampil di bidangnya.

DAFTAR PUSTAKA

AERODROME MANUAL 2024 Bandara Komodo Versi 2.1.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome). *Kementerian Perhubungan*, *I*, 1–64.

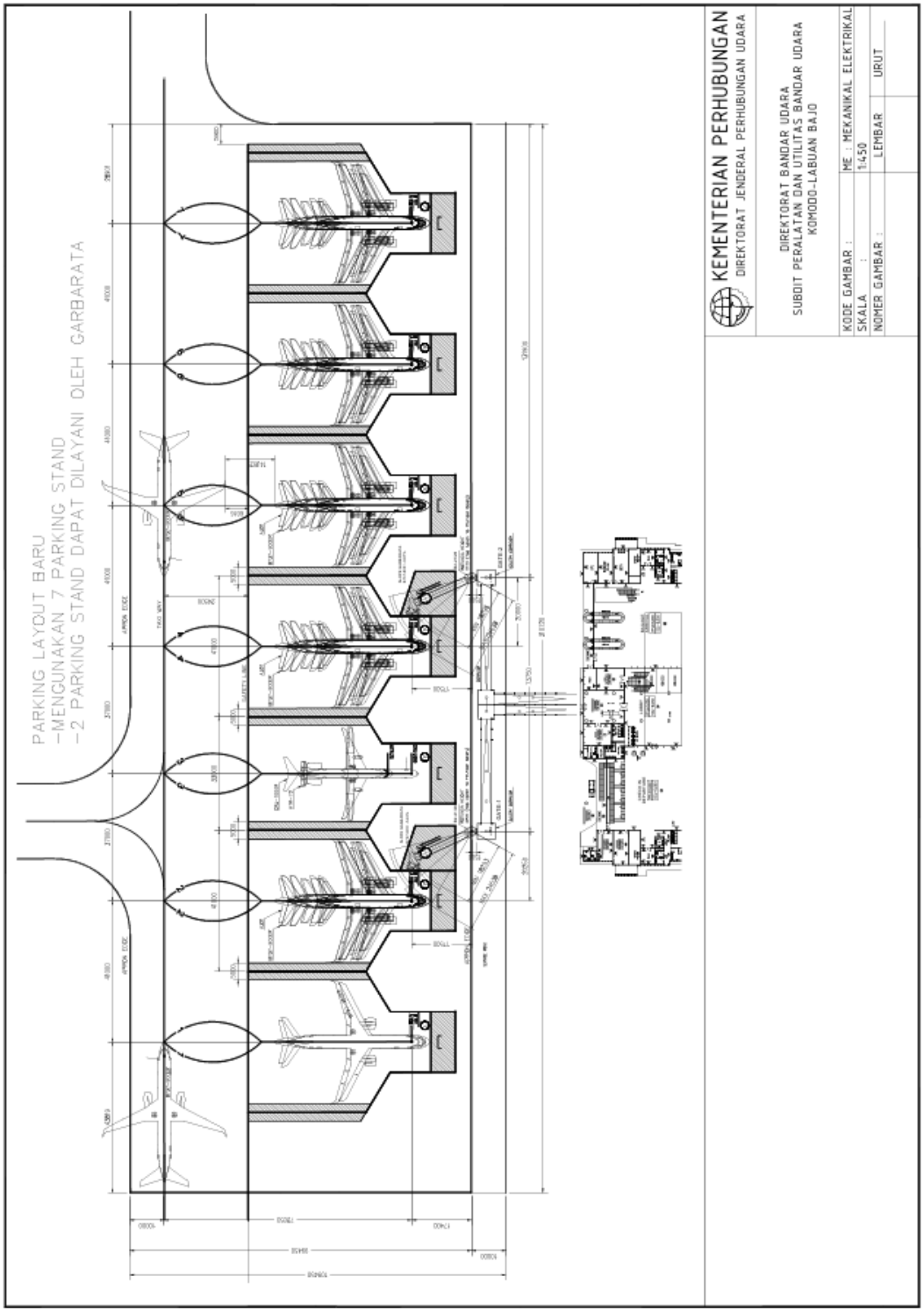
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2021). *KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara*.

Jenderal, D., & Udara, P. (2015). *KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System)*.

Kementerian Perhubungan. (2009). Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. In *Kementrian Perhubungan Republik Indonesia*.

Kementerian Perhubungan, I. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 601 Tahun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (_Security Restricted Area_) Bandar Udara. *Peraturan Dirjen Perhubungan Udara*, 1–20.

LAMPIRAN



Layout *Apron* Bandar Udara Internasional Komodo

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Puspita Kyla Azzura

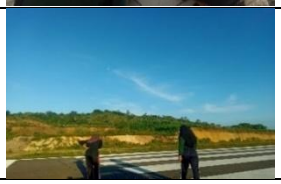
NIT : 30722018

PRODI : Tenik Bangunan dan Landasan 7A

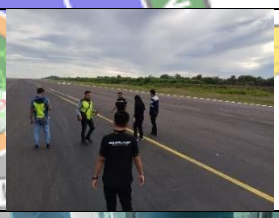
Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo, Labuan Bajo

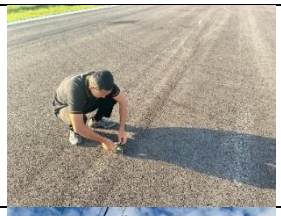
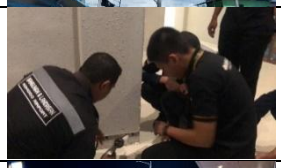
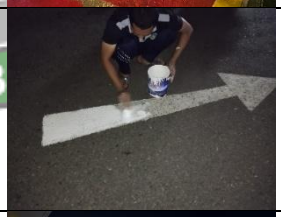
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, 1 April 2024	Menghadap kepala unit bangland		
2	Selasa, 2 April 2024	Menghadap Kepala Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		
3	Rabu, 3 April 2024	Pengenalan sisi udara dan sisi darat Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		
4	Kamis, 4 April 2024	Pertemuan dengan Kepala Unit TOKPD Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.		
5	Jumat, 5 April 2024	Pembuatan mall angka parking stand		
6	Sabtu, 6 April 2024	Pengecatan marka parking stand		

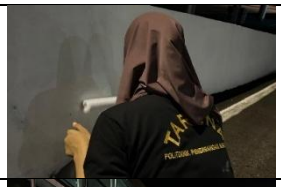
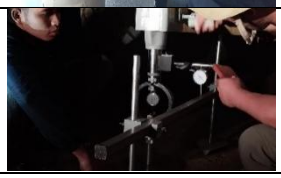
7	Minggu, 7 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
8	Senin, 8 April 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
9	Selasa, 9 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
10	Rabu, 10 April 2024 – 11 April 2024	Libur Hari Raya Idul Fitri		
11	Jumat, 12 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
12	Sabtu, 13 April 2024	Pengecekan keamanan container terminal cargo		
13	Minggu, 14 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
14	Senin, 15 April 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
15	Selasa, 16 April 2024	Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
16	Rabu, 17 April 2024	Perbaikan trails pada tiang area terminal keberangkatan		

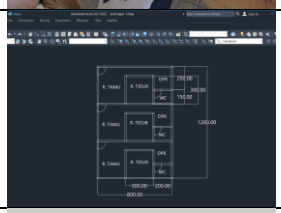
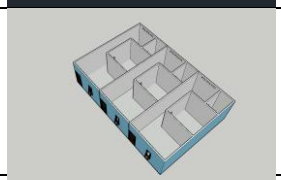
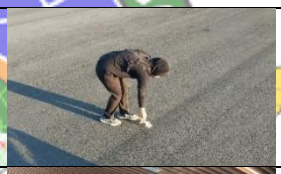
17	Kamis, 18 April 2024	Perbaikan karpet area kedatangan terminal		
18	Jumat, 19 April 2024	Pelaksanaan upacara penutupan posko lebaran		
19	Sabtu, 20 April 2024	Pembersihan area parking stand apron		
20	Minggu, 21 April 2024	Pembersihan water ponding pada area apron		
21	Senin, 22 April 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
22	Selasa, 23 April 2024	Perbaikan pagar perimeter sisi udara		
23	Rabu, 24 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
24	Kamis, 25 April 2024	Perbaikan Speed Bump Rubber area terminal kedatangan penumpang		
25	Jumat, 26 April 2024	Pembuatan mall angka parking stand		
26	Sabtu, 27 April 2024	Inspeksi rutin sisi udara		

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

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

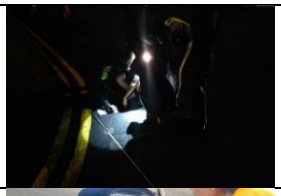
5	Minggu, 5 Mei 2024	Inspeksi sisi udara		
6	Senin, 6 Mei 2024	Pembongkaran plang Gudang cargo		
7	Selasa, 7 Mei 2024	Perbaikan dinding terminal		
8	Rabu, 8 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
9	Kamis, 9 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
10	Jumat, 10 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
11	Sabtu, 11 Mei 2024	Pengecatan drop zone		
12	Minggu, 12 Mei 2024	Kegiatan makan bersama bandara komodo		

13	Senin, 13 Mei 2024	Pengecatan service road		
14	Selasa, 14 Mei 2024	Pengecatan service road		
15	Rabu, 15 Mei 2024	Pengecatan make-up area		
16	Kamis, 16 Mei 2024	Perbaikan atap Gudang cargo		
17	Jumat, 17 Mei 2024	Kegiatan perlombaan bersama		
18	Sabtu, 18 Mei 2024	Inspeksi kerusakan parking stand		
19	Minggu, 19 Mei 2024	Pengukuran area perencanaan bangunan direksi		
20	Senin, 20 Mei 2024	Perbaikan dinding terminal		
21	Selasa, 21 Mei 2024	Pelaksanaan CBR test pada sub base runway		

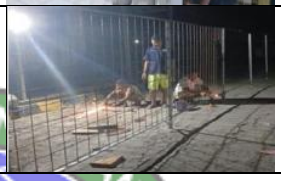
22	Rabu, 22 Mei 2024	Diskusi perencanaan pembangunan direksi		
23	Kamis, 23 Mei 2024	Pembuatan design bangunan direksi		
24	Jumat, 24 Mei 2024	Pembuatan design 3D bangunan direksi		
25	Sabtu, 25 Mei 2024	Pembuatan design 3D bangunan direksi		
26	Minggu, 26 Mei 2024	Inspeksi sisi udara		
27	Senin, 27 Mei 2024	Inspeksi terminal		
28	Selasa, 28 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		
29	Rabu, 29 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		
30	Kamis, 30 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		

31	Jumat, 31 Mei 2024	Pekerjaan pondasi pada gudang cargo		

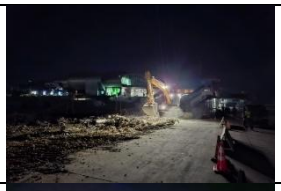
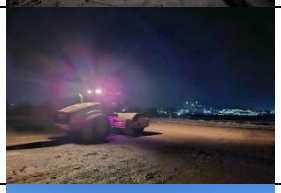
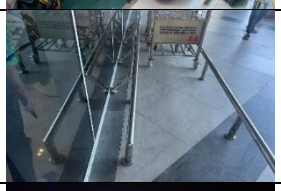
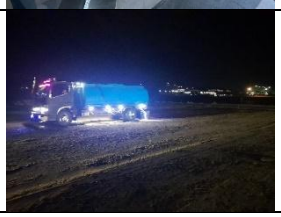
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 1 Juni 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
2	Minggu, 2 Juni 2024	Inpeksi sisi udara di area apron		
3	Senin, 3 Juni 2024	Inspeksi rutin terminal		
4	Selasa, 4 Juni 2024	Proses pengecoran pada apron yang mengalami rusak penurunan		
5	Rabu, 5 Juni 2024	Pemeliharaan runway strip		
6	Kamis, 6 Juni 2024	Pemeliharaan pada sisi udara		
7	Jumat, 7 Juni 2024	Kegiatan olahraga bersama		

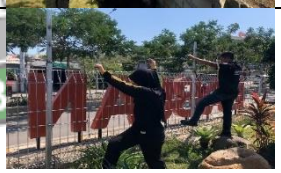
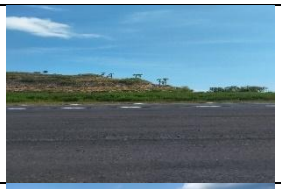
8	Sabtu, 8 Juni 2024	Pengukuran fillet area taxiway bravo		
9	Minggu, 9 Juni 2024	Inspeksi runway sisi udara		
10	Senin, 10 Juni 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
11	Selasa, 11 Juni 2024	Inspeksi apron sisi udara		
12	Rabu, 12 Juni 2024	Pembersihan pada atap area terminal		
13	Kamis, 13 Juni 2024	Inspeksi pagar perimeter		
14	Jumat, 14 Juni 2024	Kegiatan perlombaan bersama		
15	Sabtu, 15 Juni 2024	Perbaikan atap yang bocor dengan sealant		
16	Minggu, 16 Juni 2024	Perbaikan tiang acp yang rusak		

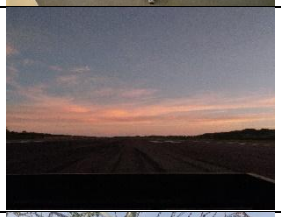
17	Senin, 17 Juni 2024	Pelaksanaan sholat ied dan penyembelihan hewan qurban		
18	Selasa, 18 Juni 2024	Inspeksi terminal		
19	Rabu, 19 Juni 2024	Pengujian test beton K350		
20	Kamis, 20 Juni 2024	Perbaikan pagar cargo		
21	Jumat, 21 Juni 2024	Pengambilan kertas uji sampel abu vulkanik		
22	Sabtu, 22 Juni 2024	Pemantauan pemasangan gate baru diterminal		
23	Minggu, 23 Juni 2024	Pemasangan matras pada area playground diterminal		
24	Senin, 24 Juni 2024	Perawatan mobil harian bangland		
25	Selasa, 25 Juni 2024	Perbaikan kanstin pada area parkir		
26	Rabu, 26 Juni 2024	Pemeliharaan pada sisi udara		

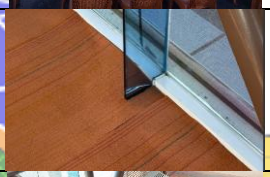
27	Kamis, 27 Juni 2024	Perawatan lapangan futsal di area rumah dinas		
28	Jumat, 28 Juni 2024	Kegiatan perlombaan bersama		
29	Sabtu, 29 Juni 2024	Pengujian test beton K350 apron		
30	Minggu, 30 Juni 2024	Pemasangan pagar baru di cargo		

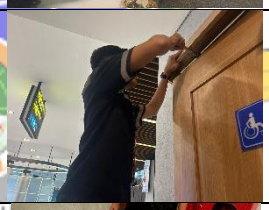
NO	HARI/ TANGGAL	URAiAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	KETERANGAN
1	Senin, 1 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
2	Selasa, 2 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
3	Rabu, 3 Juli 2024	Inspeksi terminal pada saat hujan		
4	Kamis, 4 Juli 2024	Test CBR pada sub base course runway		

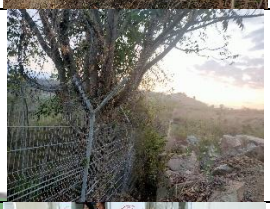
5	Jumat, 5 Juli 2024	Penimbunan pada lapisan sub grade apron		
6	Sabtu, 6 Juli 2024	Pemadatan pada sub grade apron		
7	Minggu, 7 Juli 2024	Perjalann bersama anggota Otban 4		
8	Senin, 8 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
9	Selasa, 9 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
10	Rabu, 10 Juli 2024	Peninjauan proses pembuatan gate baru bersama Kabandara		
11	Kamis, 11 Juli 2024	Pekerjaan di area pembuatan gate baru		
12	Jumat, 12 Juli 2024	Peninjauan kerusakan pada pembatas troli		
13	Sabtu, 13 Juli 2024	Penyiraman lapisan sub base apron		

14	Minggu, 14 Juli 2024	Futsal bersama pegawai bandara		
15	Senin, 15 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
16	Selasa, 16 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
17	Rabu, 17 Juli 2024	Perbaikan kran air rusak		
18	Kamis, 18 Juli 2024	Pemasangan kawat berduri hari pertama		
19	Jumat, 19 Juli 2024	Pemasangan kawat berduri hari kedua		
20	Sabtu, 20 Juli 2024	Inspeksi runway		
21	Minggu, 21 Juli 2024	Pemasangan rantai gembok jalan akses pekerjaan apron		
22	Senin, 22 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		

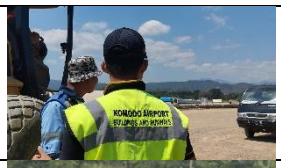
23	Selasa, 23 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
24	Rabu, 24 Juli 2024	Kerusakan pintu jalan akses mobil proyek		
25	Kamis, 25 Juli 2024	Perbaikan pintu jalan akses mobil proyek		
26	Jumat, 26 Juli 2024	Perbaikan kerusakan pintu pada make up area		
27	Sabtu, 27 Juli 2024	Test CBR lapisan sub grade apron		
28	Minggu, 28 Juli 2024	Pembersihan area apron yang terkena pasir		
29	Senin, 29 Juli 2024	Inspeksi rutin terminal		
30	Selasa, 30 Juli 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
31	Rabu, 31 Juli 2024	Perbaikan pagar perimeter		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Kamis, 1 Agustus 2024	Inspeksi kerusakan kaca di terminal keberangkatan		
2	Jumat, 2 Agustus 2024	Kegiatan bersama staff bandara Komodo		
3	Sabtu, 3 Agustus 2024	Acara perpisahan		
4	Minggu, 4 Agustus 2024	Inspeksi kerusakan area terminal		
5	Senin, 5 Agustus 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
6	Selasa, 6 Agustus 2024	Pekerjaan perbaikan tiang pembatas trolley		
7	Rabu, 7 Agustus 2024	Pengukuran luas area eksisting apron		
8	Kamis, 8 Agustus 2024	Perbaikan exit door di area terminal keberangkatan		
9	Jumat, 9 Agustus 2024	Kegiatan kerjabakti bersama staff bandara komodo		

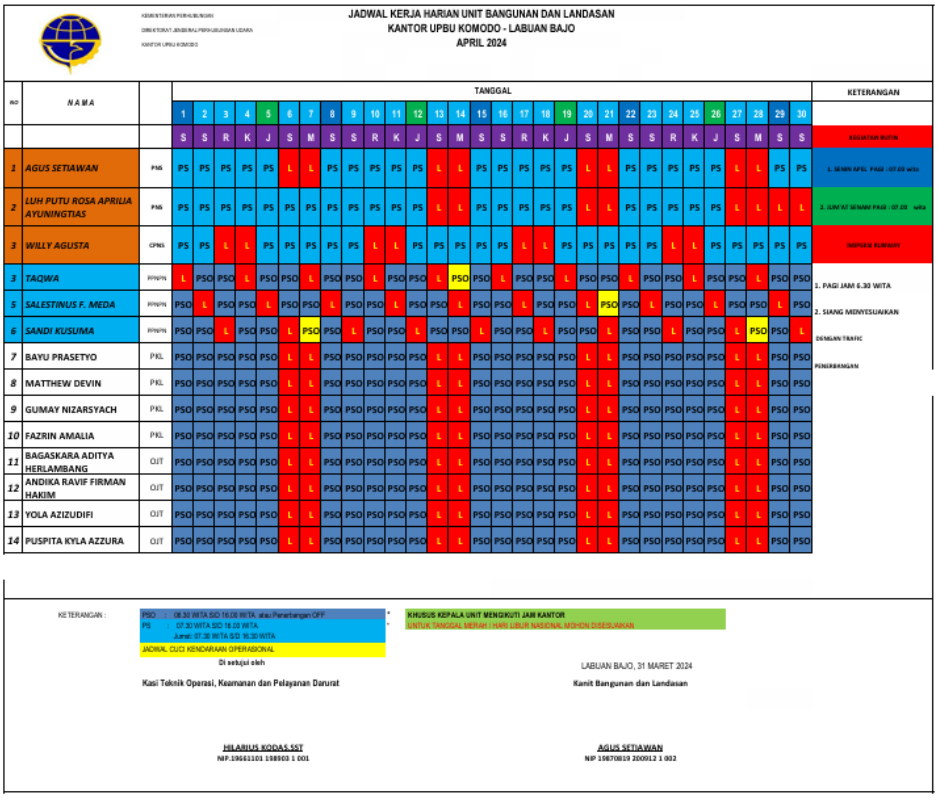
10	Sabtu, 10 Agustus 2024	Perbaikan keramik kamar mandi terminal		
11	Minggu, 11 Agustus 2024	Perbaikan trails tiang ruang tunggu terminal		
12	Senin, 12 Agustus 2024	Perbaikan jalan akses depan kantor keamanan		
13	Selasa, 13 Agustus 2024	Perbaikan karpet di area terminal kedatangan		
14	Rabu, 14 Agustus 2024	Perbaikan pintu toilet difabel di terminal		
15	Kamis, 15 Agustus 2024	Perbaikan lubang dinding terminal		
16	Jumat, 16 Agustus 2024	Perayaan HUT RI ke 79 bersama seluruh staff bandara Komodo		
17	Sabtu, 17 Agustus 2024	Perayaan HUT RI ke 79 bersama seluruh staff bandara Komodo		
18	Minggu, 18 Agustus 2024	Perawatan pagar perimeter		

19	Senin, 19 Agustus 2024	Perawatan pagar perimeter		
20	Selasa, 20 Agustus 2024	Inspeksi pagar perimeter		
21	Rabu, 21 Agustus 2024	Inspeksi pagar perimeter		
22	Kamis, 22 Agustus 2024	Pemotongan pipa besi		
23	Jumat, 23 Agustus 2024	Perbaikan pagar perimeter		
24	Sabtu, 24 Agustus 2024	Perbaikan pagar perimeter		
25	Minggu, 25 Agustus 2024	Perbaikan pagar perimeter		
26	Senin, 26 Agustus 2024	Perbaikan karpet area terminal keberangkatan		

27	Selasa, 27 Agustus 2024	Inspeksi sisi darat terminal		
28	Rabu, 28 Agustus 2024	Inspeksi sisi udara		
29	Kamis, 29 Agustus 2024	Tes CBR base course apron		
30	Jumat, 30 Agustus 2024	Inspeksi sisi udara		
31	Sabtu, 31 Agustus 2024	Inspeksi sisi udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu, 1 September 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
2	Senin, 2 September 2024	Upacara rutin		
3	Selasa, 3 September 2024	Inspeksi rutin terminal		

4	Rabu, 4 September 2024	Inspeksi pagar perimeter		
5	Kamis, 5 September 2024	Perbaikan pintu nursery room		
6	Jumat, 6 September 2024	Kegiatan rutin bersama staff bandara		
7	Sabtu, 7 September 2024	Sidang OJT 1		



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO
APRIL 2024

NO	NAMA		TANGGAL 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
			S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S
1	AGUS SETIAWAN	PNS	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS
2	LUH PUTU ROSA APRILIA AYUNINGTIAS	PNS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	L	L
3	WILLY AGUSTA	CPNS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS
3	TAQWA	PPPK	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO
5	SALESTINUS F. MEDA	PPPK	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO
6	SANDI KUSUMA	PPPK	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L
7	BAYU PRASETYO	PKL	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
8	MATTHEW DEVIN	PKL	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
9	GUMAY NIZARSYACH	PKL	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
10	FAZRIN AMALIA	PKL	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
11	BAGASKARA ADITYA HERLAMBANG	OJT	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
12	ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM	OJT	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
13	YOLA AZIZUDIFI	OJT	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO
14	PUSPITA KYLA AZZURA	OJT	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO

KETERANGAN
1. PAGI JAM 6.30 WITA
2. SIANG MENYESUAIKAN DENGAN TRAFIC
PENERBANGAN

KETERANGAN :
PSO : 06.30 WITA S/D 16.00 WITA atau Penerbangan OFF
PS : 07.30 WITA S/D 16.00 WITA
Jumat: 07.30 WITA S/D 16.30 WITA
JADWAL CUCI KENDARAAN OPERASIONAL

KHUSUS KEPALA UNIT MENGIKUTI JAM KANTOR
UNTUK TANGGAL MERAH / HARI LIBUR NASIONAL MOHON DISESUAIKAN

Di setujui oleh
Kasi Teknik Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat

HILARIUS KODAS.SST
NIP.19661101 198903 1 001

LABUAN BAJO, 31 MARET 2024
Kanit Bangunan dan Landasan

AGUS SETIAWAN
NIP 19870819 200912 1 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO
MEI 2024

NO	NAMA		TANGGAL 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	KETERANGAN
			R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	KEGIATAN RUTIN
1	AGUS SETIAWAN	PNS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	1. SENIN APEL PAGI : 07.00 wita
2	LUH PUTU ROSA APRILIA AYUNINGTIAS	PNS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	2. JUM'AT SENAM PAGI : 07.00 wita
3	WILLY AGUSTA	CPNS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	INSPEKSI RUNWAY
3	TAQWA	PPNPN	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	1. PAGI JAM 6.30 WITA
5	SALESTINUS F. MEDA	PPNPN	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	2. SIANG MENYESUAIKAN
6	SANDI KUSUMA	PPNPN	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	PSO	L	PSO	DENGAN TRAFIC
7	BAYU PRASETYO	PKL	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	PENERBANGAN
8	MATTHEW DEVIN	PKL	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	
9	GUMAY NIZARSYACH	PKL	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	
10	FAZRIN AMALIA	PKL	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	
11	BAGASKARA ADITYA HERLAMBANG	OJT	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	
12	ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM	OJT	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	
13	YOLA AZIZUDIFI	OJT	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	
14	PUSPITA KYLA AZZURA	OJT	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	L	L	PSO	PSO	PSO	PSO	PSO	

KETERANGAN :

PSO : 06.30 WITA S/D 16.00 WITA atau Penerbangan OFF
PS : 07.30 WITA S/D 16.00 WITA
Jum'at: 07.30 WITA S/D 16.30 WITA
JADWAL CUCI KENDARAAN OPERASIONAL

KHUSUS KEPALA UNIT MENGIKUTI JAM KANTOR
UNTUK TANGGAL MERAH / HARI LIBUR NASIONAL MOHON DISESUAIKAN

Di setujui oleh
Kasi Teknik Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat

HILARIUS KODAS.SST
NIP.19661101 198903 1 001

LABUAN BAJO, 30 APRIL 2024
Kanit Bangunan dan Landasan

AGUS SETIAWAN
NIP 19870819 200912 1 002

SUJANMA AKASA MANDALA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO
JUNI 2024

NO	NAMA		TANGGAL 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	KETERANGAN
			S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	KEGIATAN RUTIN
1	AGUS SETIAWAN	PNS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	1. SENIN APEL PAGI : 07.00 wita
2	LUH PUTU ROSA APRILIA AYUNINGTIAS	PNS	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	2. JUM'AT SENAM PAGI : 07.00 wita
3	WILLY AGUSTA	CPNS	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	INSPEKSI RUNWAY
3	TAQWA	PPNPN	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	1. PAGI JAM 6.30 WITA
5	SALESTINUS F. MEDA	PPNPN	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	2. SIANG MENYESUAIKAN TRAFIC PENERBANGAN ATAU SAAT CUACA HUJAN
6	SANDI KUSUMA	PPNPN	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	
11	BAGASKARA ADITYA HERLAMBANG	OJT	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	3. SIANG MENYESUAIKAN TRAFIC PENERBANGAN / INSPEKSI SAAT PESAWAT DELAY ATAU SAAT CUACA HUJAN
12	ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM	OJT	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	
13	YOLA AZIZUDIFI	OJT	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	
14	PUSPITA KYLA AZZURA	OJT	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	

KETERANGAN :

PS	:	07: 30 - 16:30 wita	Jum'at 07.30 - 16.30 wita	
P	:	05: 30 - 12:30 wita	L	: Libur
S	:	12:00 - 18:00 wita		: Minggu Jadwal cuci Mobil operasional

Di setujui oleh
Kasi Teknik Operasi , Keamanan Dan pelayanan Darurat

HILARIUS KODAS.SST
NIP.19661101 198903 1 001

Labuan Bajo, 30 Mei 2024
Kanit Bangunan dan Landasan

AGUS SETIAWAN
NIP 19870819 200912 1 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO
JULI 2024

NO	NAMA		TANGGAL																															KETERANGAN
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
			S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	KEGIATAN RUTIN
1	AGUS SETIAWAN	PNS	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	1. SENIN APEL PAGI : 07.30 wita
2	LUH PUTU ROSA APRILIA AYUNINGTIAS	PNS	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	2. JUM'AT SENAM PAGI : 07.30 wita
3	WILLY AGUSTA	CPNS	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	INSPEKSI RUNWAY
3	TAQWA	PPNPN	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	1. PAGI JAM 06.00 WITA
5	SALESTINUS F. MEDA	PPNPN	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	2. SIANG MENYESUAIKAN TRAFIC PENERBANGAN ATAU SAAT CUACA HUJAN
6	SANDI KUSUMA	PPNPN	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	3. SIANG MENYESUAIKAN TRAFIC PENERBANGAN / INSPEKSI SAAT PESAWAT DELAY ATAU SAAT CUACA HUJAN
11	BAGASKARA ADITYA HERLAMBANG	OJT	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	
12	ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM	OJT	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	
13	YOLA AZIZUDIFI	OJT	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	
14	PUSPITA KYLA AZZURA	OJT	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	

KETERANGAN :

PS	:	07: 30 - 16:30 wita	Jum'at 07.30 - 16.30 wita	
P	:	05: 30 - 13:00 wita	L :	Libur
S	:	12:45 - 20:15 wita	:	Minggu Jadwal cuci Mobil operasional

Di setujui oleh
Kasi Teknik Operasi , Keamanan Dan pelayanan Darurat

Labuan Bajo, 28 Juli 2024
Kanit Bangunan dan Landasan

HILARIUS KODAS.SST
NIP.19661101 198903 1 001

AGUS SETIAWAN
NIP 19870819 200912 1 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KOMODO

JADWAL KERJA HARIAN UNIT BANGUNAN DAN LANDASAN
KANTOR UPBU KOMODO - LABUAN BAJO
AGUSTUS 2024

NO	NAMA		TANGGAL																															KETERANGAN
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
			K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	M	S	S	R	K	J	S	KEGIATAN RUTIN
1	AGUS SETIAWAN	PNS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	1. SENIN APEL PAGI : 07.00 wita
2	LUH PUTU ROSA APRILIA AYUNINGTIAS	PNS	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	P	S	L	2. JUM'AT SENAM PAGI : 07.00 wita
3	WILLY AGUSTA	CPNS	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	P	S	P	L	S	P	S	S	P	S	INSPEKSI RUNWAY
3	TAQWA	PPNPN	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	1. PAGI JAM 06.00 WITA
5	SALESTINUS F. MEDA	PPNPN	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	2. SIANG MENYESUAIKAN TRAFIC PENERBANGAN ATAU SAAT CUACA HUJAN
6	SANDI KUSUMA	PPNPN	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	S	P	L	S	P	3. SORE/MALAM MENYESUAIKAN TRAFIC PENERBANGAN / INSPEKSI SAAT PESAWAT DELAY ATAU SAAT CUACA HUJAN
11	BAGASKARA ADITYA HERLAMBANG	OJT	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	
12	ANDIKA RAVIF FIRMAN HAKIM	OJT	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	
13	YOLA AZIZUDIFI	OJT	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	
14	PUSPITA KYLA AZZURA	OJT	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	L	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	L	PS	PS	PS	PS	PS	L	

KETERANGAN :

PS	:	07: 30 - 16:30 wita	Jum'at 07.30 - 16.30 wita	
P	:	05: 30 - 13:00 wita	L :	Libur
S	:	12:45 - 20:15 wita	:	Minggu Jadwal cuci Mobil operasional

Di setujui oleh
Kasi Teknik Operasi , Keamanan Dan pelayanan Darurat

Labuan Bajo, 30 Agustus 2024
Kanit Banetunan dan Landasan

HILARIUS KODAS.SST
NIP.19661101 198903 1 001

AGUS SETIAWAN
NIP 19870819 200912 1 002