

**PELAPISAN ULANG (*OVERLAY*) *FLEXIBLE PAVEMENT* PADA
TAXIWAY A DAN *TAXIWAY B* SERTA PERBAIKAN KAMAR
MANDI KANTOR BANGLAND BANDAR UDARA SYUKURAN
AMINUDDIN AMIR LUWUK SULAWESI TENGAH
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 02 Oktober 2024 – 31 Maret 2025



Disusun Oleh :

NI MADE AYU NANDA KARTIKA PUTRI

NIT 30722043

**PROGRAM STUDI D-III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PELAPISAN ULANG (*OVERLAY*) *FLEXIBLE PAVEMENT* PADA
TAXIWAY A DAN *TAXIWAY B* SERTA PERBAIKAN KAMAR
MANDI KANTOR BANGLAND BANDAR UDARA SYUKURAN
AMINUDDIN AMIR LUWUK SULAWESI TENGAH
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 02 Oktober 2024 – 31 Maret 2025



Disusun Oleh :

NI MADE AYU NANDA KARTIKA PUTRI

NIT 30722043

CS Dipindai dengan CamScanner

**PROGRAM STUDI D-III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

PELAPISAN ULANG (*OVERLAY*) *FLEXIBLE PAVEMENT* PADA
TAXIWAY A DAN *TAXIWAY B* SERTA PERBAIKAN KAMAR MANDI
KANTOR BANGSI BANDAR UDARA SYUKURAN AMINUDDIN
AMIR LUWUK SULAWESI TENGAH

Oleh :

Ni Made Ayu Nanda Kartika Putri

NIT 30722043

Program Studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

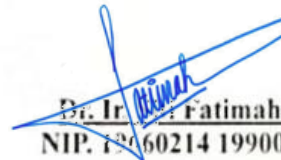
Disetujui Oleh :

Supervisor/OJT

Dosen Pembimbing



Lusi Kuswati, A.Md
NIP. 19991027 202210 2 001



Dr. Ir. Fatimah, M.T.
NIP. 1960214 199003 2 001

Mengetahui,

General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



Nurul Anwar, S.SiT
NIP. 19741122 199602 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 05 bulan Maret tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training* (OJT).

Tim Penguji,

Ketua



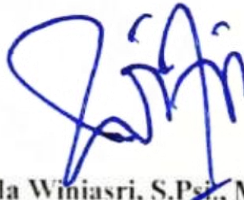
Dr. Ir. Siti Fatimah, M.T.
NIP. 19660214 199003 2 001

Sekretaris



Lusi Kuswati, A.Md
NIP. 19991027 202210 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Ida Sang Hyang Widhi Wasa yang telah melimpahkan kasih dan karunai-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir. Laporan ini disusun sebagai Gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini disusun untuk melaksanakan program studi semester V taruna D III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. Bahan-bahan dalam laporan ini diperoleh dari pengumpulan data-data dan Analisa yang dilakukan di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh seluruh pegawai dan karyawan Bandar Udara.

Dalam praktek di lapangan, penulis diberikan banyak kesempatan dan pengalaman secara nyata yang akan dihadapi di dunia kerja nantinya. Selain itu di tempat *On The Job Training* (OJT) penulis juga diberi kesempatan untuk mempraktekan pembelajaran yang telah diterima secara teori untuk dipraktekan secara nyata di dunia kerja tentang kebandar udaraan yang nantinya akan menjadi bekal di dunia kerja yang sesungguhnya.

Dengan selesainya penyusunan Laporan ini, penulis menyampaikan Terima Kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Ida Sang Hyang Widhi Wasa, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Keluarga yang memberikan kasih sayang, doa, dan dukungannya demi kelancaran dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Nurul Anwar, S.SiT selaku Kepala Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk.

6. Bapak Arjat selaku Kepala Unit Bangunan Landasan dan A2B di Bandar Udara Sayukuran Aminuddin Amir Luwuk.
7. Ibu Dr. Ir. Siti Fatimah, M.T. selaku dosen pembimbing yang telah dengan sabar memberikan saran dan masukan demi sempurnanya Laporan *On The Job Training* (OJT) ini.
8. Ibu Lusi Kuswati, A.Md selaku *Supervisor* dan senior yang selalu membimbing dalam segala kegiatan selama *On The Job Training* (OJT) ini.
9. Seluruh karyawan Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kelas II Syukuran Aminuddin Amir Luwuk.
10. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara Kelas II Syukuran Aminuddin Amir Luwuk.
11. Rekan-rekan Tarina/I Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya yang selalu memberi dukungan dan doa.
12. Serta semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan.

Dalam laporan *On The Job Training* (OJT) ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini dapat memberikan manfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan.

Banggai, 05 Maret 2024

 Dipindai dengan CamScanner

Ni Made Ayu Nanda Kartika Putri
NIT. 30722043

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GRAFIK	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	3
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
2.2 Data Umum Bandar Udara	4
2.3 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>)	6
2.4 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside Facility</i>).....	9
3.5 Struktur Organisasi.....	11
3.6 Tinjauan Pustaka	12
BAB III TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Bandar Udara	13
3.2 Fasilitas Sisi Udara.....	13
3.2.1 Landasan Pacu (<i>Runway</i>).....	13
3.2.2 <i>Runway strip</i>	13
3.2.3 Taxiway	13
3.2.4	
<i>Apron</i>	Erro
r! Bookmark not defined.	
3.3 Perkerasan Lentur	14
3.4 Komponen Perkerasan Lentur	14

3.4.1 Tanah Dasar.....	14
3.4.2 Lapis Pondasi Bawah (<i>Sub Base Course</i>).....	15
3.4.3 Lapis Pondasi (<i>Base Course</i>)	15
3.4.4 Lapis Permukaan (<i>Surface Course</i>).....	15
3.5 Jenis-jenis Lapis Permukaan (<i>Surface Course</i>)	15
3.5.1 Lapis Aspal Beton (LASTON).....	16
3.5.2 Lapis Penetrasi Makadem (LAPEN)	16
3.5.3 Lapis Asbuton Campuran Dingin (LASBUTAG)	16
3.5.4 Hot Rolled Asphalt (HRA).....	16
3.5.5 Laburan Aspal (BURAS)	16
3.5.6 Laburan Batu Satu Lapis (BURTU)	16
3.5.7 Laburan Batu Dua Lapis	16
3.5.8 Lapis Aspal Beton Pondasi Atas (LASTON ATAS).....	17
3.5.9 Lapis Aspal Beton Pondasi Bawah (LASTON BAWAH)	17
3.5.10 Lapis Tipis Aspal Pasir (LATASIR)	17
3.5.11 Lapis Tipis Aspal Beton.....	17
3.5.12 Aspal Makadam.....	17
3.6 Fasilitas Sisi Darat	17
3.6.1 Terminal Penumpang	18
3.6.2 Gedung Listrik (<i>Power house</i>)	18
3.6.3 Gedung Bangland	18
3.6.4 Gadung Administrasi	18
3.7 Standar Fasilitas Bandar Udara.....	18
CS Dipindai dengan CamScanner	
3.8 Standar Toilet Umum	
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	20
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>)	20
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside Facility</i>).....	23
4.2 Jadwal.....	25
4.3 Permasalahan	26

4.3.1 Pelapisan Ulang (Overlay) Flexible Pavement pada Taxiway A dan Taxiway B.....	26
4.3.2 Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi pada Kantor Bangland.....	26
4.4 Penyelesaian	27
4.4.1 Pelapisan Ulang (Overlay) Flexible Pavement pada Taxiway A dan Taxiway B.....	27
4.4.2 Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi pada Kantor Bangland.....	38
BAB V PENUTUP.....	41
5.1 Kesimpulan.....	41
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	41
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan.....	41
5.2 Saran.....	42
5.2.1 Saran Permasalahan.....	42
5.2.2 Saran Keseluruhan.....	42
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN	43

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk	3
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk	11
Gambar 4. 1 <i>Runway</i>	20
Gambar 4. 2 <i>Taxiway</i>	21
Gambar 4. 3 <i>Apron</i>	22
Gambar 4. 4 <i>Runway</i> Strip	22
Gambar 4. 5 <i>Runway</i> End Safety Area (RESA)	22
Gambar 4. 6 <i>Stopway</i>	23
Gambar 4. 7 Terminal	23
Gambar 4. 8 Area Parkir Pengantar Penumpang	24
Gambar 4. 9 Gedung Listrik.....	24
Gambar 4. 10 Gedung Bangland	25
Gambar 4. 11 Gedung Administrasi.....	25
Gambar 4. 12 Sepatu Boots.....	28
Gambar 4. 13 Rompi.....	28
Gambar 4. 14 Sarung Tangan	28
Gambar 4. 15 Helm Proyek	29
Gambar 4. 16 Bendera	29
Gambar 4. 17 Lampu Penerangan	29
Gambar 4. 18 Genset.....	30
Gambar 4. 19 Cone Pembatas Jalat.....	30
Gambar 4. 20 Gerobak Dorong	30
Gambar 4. 21 Garu.....	31
Gambar 4. 22 Sekop.....	31
Gambar 4. 23 Dudukan Slink	31
Gambar 4. 24 Tali Slink	32
Gambar 4. 25 Mobile Compressor.....	32
Gambar 4. 26 Asphalt Mixing Plant (AMP)	33
Gambar 4. 27 Mobile Asphalt Sprayer	33

Gambar 4. 28 Asphalt Finisher	34
Gambar 4. 29 Tandem Roller	34
Gambar 4. 30 Pneumatic Tire Roller	35
Gambar 4. 31 Dump Truck.....	35
Gambar 4. 32 Kegiatan Pengukuran Elevasi Permukaan.....	36
Gambar 4. 33 Penempatan Dudukan Slink	36
Gambar 4. 34 Penghamparan Aspal.....	37
Gambar 4. 35 Pemadatan Tendem Roller dan PTR	37
Gambar 4. 36 Pembersihan	38
Gambar 4. 37 Pembongkaran	39
Gambar 4. 38 Perbaikan.....	39
Gambar 4. 39 Finishing.....	40



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	4
Tabel 2. 2 Jam Operasi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	4
Tabel 2. 3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat.....	5
Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	5
Tabel 2. 5 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara Dan Pemadam Kebakaran.....	6
Tabel 2. 6 <i>Runway</i> 04.....	6
Tabel 2. 7 <i>Runway</i> 22.....	7
Tabel 2. 8 Permukaan <i>Flexible Apron</i>	7
Tabel 2. 9 Permukaan <i>Rigid Apron</i>	7
Tabel 2. 10 <i>Taxiway</i> A.....	7
Tabel 2. 11 <i>Taxiway</i> B	8
Tabel 2. 12 <i>Parking Stands</i> Pesawat Udara dan Koordinat.....	8
Tabel 2. 13 Declared Distance.....	8
Tabel 2. 14 Approach and <i>Runway</i> Lighting	8
Tabel 2. 15 Helicopter Landing Area.....	9
Tabel 2. 16 Aerodrome Obstacle	9
Tabel 2. 17 Fasilitas Sisi Darat	9
Tabel 2. 18 Data Maskapai dan Rute Penerbangan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	11
Tabel 4. 1 <i>Taxiway</i> A	21
Tabel 4. 2 <i>Taxiway</i> B	21
Tabel 4. 3 Permukaan <i>Flexible Apron</i>	21
Tabel 4. 4 Permukaan <i>Rigid Apron</i>	21
Tabel 4. 5 Jadwal Kegiatan On The Job Training (OJT).....	26

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4. 1 Pekerjaan Pelapisan Ulang (Overlay)	38
Grafik 4. 2 Pekerjaan Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi	40



BAB I

PENDAHULUAN

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

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) dibawah Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab sebagai penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang berkompetensi dalam dunia transportasi, khususnya pada transportasi udara yaitu tenaga-tenaga pekerja terampil yang dibutuhkan karena menerapkan program Pendidikan khusus atau kejuruan untuk mendapatkan kecakapan khusus yang bersifat operasional atau praktikal dengan sertifikasi kecakapan tertentu.

Salah satu faktor yang perlu diperhatikan untuk mewujudkan kecakapan yang dibutuhkan adalah dengan sarana dan prasarana yang memadai. Untuk dapat menunjang tersedianya sarana dan prasarana yang memadai, maka dibutuhkan pula Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompeten sesuai bidangnya. Sehingga profesi yang berperan penting di sini adalah Teknik Bangunan dan Landasan atau yang sering juga disebut Teknik Bangland. Dengan adanya Teknik Bangland, pembangunan dan pemeliharaan pada fasilitas bandar udara bisa dilakukan dengan sebaik mungkin sesuai dengan ketentuan yang ada.

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

Adapun tujuan utama dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini adalah :

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesame di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan)

Adapun maksud dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini adalah :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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



Gambar 2. 1 Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir adalah bandar udara yang terletak di Desa Bubung, Kecamatan Luwuk, Kabupaten Banggai, Sulawesi Tengah. Bandar udara ini terletak di sebelah Selatan dari pusat kota dan berdiri kokoh menghadap ke laut dan pegunungan kapur. Bandar udara ini berada sejajar dengan garis Pantai Selat Peling dan persis berada di atas bukit alas dengan ketinggian 17 meter dari permukaan air laut. Bandara itu dulunya bernama Bandara Luwuk dan dibangun pada tahun 1972. Pada awalnya, bandara itu hanya memiliki landas pacu sepanjang 850 x 30 meter dan *Apron* 50 x 40 meter dibantu fasilitas komunikasi sederhana.

Pada tahun 2008, pemerintah mengganti nama Bandar Udara Luwuk menjadi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir. Nama Syukuran Aminuddin Amir diambil dari Raja Banggai yang terakhir. Setelah itu, bandar udara mulai dikembangkan lagi. Saat ini Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki landas pacu sepanjang 2.250 x 45 meter, *Apron* seluas 315 x 70 meter, dan *taxiway* seluas 55 x 18 meter sehingga mampu didarati pesawat sejenis Airbus A320. Sedangkan luas Gedung Terminal adalah 5.000 m² yang mampu menampung hingga 500 penumpang per hari di waktu sibuk. Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia, Bapak Ir. Joko Widodo pada tanggal 23 Desember 2018.

2.2 Data Umum Bandar Udara

A. Data Umum

Tabel 2. 1 Data Umum Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir

Nama bandar udara	UPBU Syukuran Aminuddin Amir
Kelas	Kelas 2
Kategori bandar udara	Domestik
Nama Kota/Provinsi	Banggai, Sulawesi Tengah
Alamat	Jl. Mandapar No. 2, Desa Bubung, Kecamatan Banggai
Kantor Otoritas	Otorittas Bandar Udara Wilayah V Makassar
Kode IATA	LUW
Kode ICAO	WAFW
Koordinator ARP Aerodrome	01°02'26"S-122°46'21"E
Arah dan Jarak	191.35° dan 11,5 km dari Kota Luwuk
Magnet Var/Tahun Perubahan	0°e (2020)/0.1 <i>Decreasing</i>
Elevasi Masing-masing <i>Threshold</i> ft	RW 04 = 62 ft, RW 22 = 56
Elevasi tertinggi <i>touch down zone</i>	NIL
Elevasi tertinggi <i>touch down zone</i> pada <i>precision approach runway</i>	NIL
Telepon	-
Telefax	-
Telex	-
Email	bandara_syukuran@yahoo.co.id
Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan	IFR dan VFR

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

B. Jam Operasi

Tabel 2. 2 Jam Operasi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir

Pelayanan pesawat udara	06.00-17.00 LT/22.00-09.00 UTC
Administrasi Bandar Udara	<i>Mon-fri 08.00-16.00 LT/00.00-08.00 UTC</i> <i>Sat, Sun, Hol Closed</i>

Bea cukai dan imigrasi	NIL
Kesehatan dan sanitasi	05.30-14.30 LT/21.30-06.30 UTC
<i>Handling</i>	06.00-17.00LT/22.00-09.00 UTC
Kemanan Bandar Udara	H24
Keterangan	- <i>Local time : UTC + 8 HR</i> - <i>AIS available at Makassar regional office H24</i> - <i>Outside operating hours on request</i>

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

C. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2. 3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat

Fasilitas penanganan kargo	Tersedia
Bahan bakar/oil/tipe	Avtur
Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas	2 unit <i>refueller @ 12000lt</i> dan 1 unit <i>dispencer @ 4000lt</i>
Ruang hangar untuk perbaikan pesawat udara	NIL
Fasilitas perbaikan untuk pesawat udara	NIL
Keterangan	Pertamina Tlp : (0461) 21602

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

D. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Hotel	Tersedia di Kota
<i>Restaurant</i>	Tersedia di Bandar Udara
Transportasi sewa	Tersedia <i>taxi</i> , angkutan
Fasilitas Kesehatan	Tersedia di kota (rumah sakit dan puskesmas)
Bank dan kantor pos	Tersedia di kota, ATM tersedia di bandar udara
Kantor pariwisata	Tersedia di kota
Pelayanan bagasi	Tersedia

Keterangan	NIL
------------	-----

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

E. Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara Dan Pemadam Kebakaran

Tabel 2. 5 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara Dan Pemadam Kebakaran

Keterangan bandar udara untuk PKP-PK	Kategori 6
Fasilitas PKP-PK	<i>1 unit foam tender type III</i> <i>1 unit foam tender type IV</i> <i>1 unit ambulance</i> <i>1 unit commando car</i> 1 personel kompetensi <i>senior</i> 3 personel kompetensi <i>junior</i> 12 personel kompetensi <i>basic</i> 6 personel non kompetensi
Ketersediaan peralatan pemindahan pesawat udara rusak	Tidak tersedia, jika diperlukan menghubungi Bandar Udara Sultan Hassanuddin – Makassar, Tel : (+62411) 3656000 ext. 6917
Keterangan	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

2.3 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

1. Runway

Tabel 2. 6 Runway 04

<i>True & MAG BRG</i>	036.27
Dimensi	2250 x 45 m
Kekuatan	51 F/C/X/T <i>Flexible</i>
Koordinat <i>Threshold</i>	01°02'37,17"S 122°46'06.63"E
ELV TDZ	62 ft
<i>Slope runway-stopway</i>	<i>Longitudinal</i> 0.0265-0.4% <i>Transverse</i> 1-15%
Dimensi <i>Stopway</i>	60 x 45 m
Dimensi <i>Clearway</i>	NIL

Dimensi <i>Runway Strip</i>	2430 x 120 m
RESA	90 x 90 m
OFZ	NIL
<i>Remark</i>	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

Tabel 2. 7 *Runway 22*

True & MAG BRG	215.27
Dimensi	2250 x 45 m
Koordinat <i>Threshold</i>	01°01'37.41"S122°46'48.62"E
ELV TDZ	56 ft
<i>Slope Runway-Stopway</i>	<i>Longitudinal</i> 0.0265 – 0.4% <i>Transverse</i> 1 – 1.5%
Dimensi <i>Stopway</i>	NIL
Dimensi <i>Clearway</i>	NIL
Dimensi <i>Runway Strip</i>	2430 x 120 m
RESA	90 x 90 m
OFZ	NIL
<i>Remark</i>	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

2. *Apron*

Tabel 2. 8 Permukaan *Flexible Apron*

Kekuatan	PCN 51 F/C/X/T
Dimensi	235 x 75 m dan 75 x 45 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

Tabel 2. 9 Permukaan *Rigid Apron*

Kekuatan	PCN 45 R/C/X/T
Dimensi	185 x 15 m, 45 x 55 m dan 10 x 10 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

3. *Taxiway*

Tabel 2. 10 *Taxiway A*

Permukaan	<i>Flexible</i>
Kekuatan	51 F/C/X/T
Dimensi	55x 18 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

Tabel 2. 11 *Taxiway B*

Permukaan	<i>Flexible</i>
Kekuatan	51 F/C/X/T
Dimensi	55 x 18 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

4. *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 12 *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat

No	Nomor <i>Parking</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1	<i>Parking 1</i>	01°02'25.98"S	122°46'19.42"E	ATR 72-600
2	<i>Parking 2</i>	01°02'25.01"S	122°46'20.71"E	ATR 72-600
3	<i>Parking 3</i>	01°02'23.28"S	122°46'21.36"E	B 737/A320
4	<i>Parking 4</i>	01°02'21.44"S	122°46'22.73"E	B 737/A320

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

5. *Declared Distance*

Tabel 2. 13 *Declared Distance*

1	2	3	4	5
RWY <i>Designator</i>	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	2250 m	2250 m	2310 m	2250 m
22	2250 m	2250 m	2250 m	2250 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

6. *Approach and Runway Lighting*

Tabel 2. 14 *Approach and Runway Lighting*

1	2	3	4	5
RWY <i>Designator</i>	APCH <i>Light</i> type LEN	THR LGH <i>Color</i> WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGH LEN
04	NIL	<i>Green</i>	PAPI, <i>Left</i>	NIL
22	MALS	<i>Green</i>	PAPI, <i>Left</i>	NIL

6	7	8	9	10
---	---	---	---	----

RWY <i>Centerline</i> LGT <i>Length</i> <i>spacing color</i>	RWY <i>edge</i> LGT <i>LEN</i> <i>spacing color</i>	RWY <i>and</i> LGT <i>color</i> WBAR	SWY LGT LEN (M) <i>Color</i>	<i>Remarks</i>
NIL	<i>White</i>	<i>Red</i>	NIL	RTIL
NIL	<i>White</i>	<i>Red</i>	NIL	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

7. Helicopter Landing Area

Tabel 2. 15 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>Keterangan</i>	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

8. Aerodrome Obstacle

Tabel 2. 16 Aerodrome Obstacle

No	Obstacle	Coordinate	Elevation	Marking/LGT	Remarks
1	Antena	01 00 ' 00 . 00 " S	122 47 00,00 " E	132ft	<i>All incoming/outgoing ACFT are REQ to observe this location</i>
2	Hill	NIL	NIL	1600ft	<i>Left side of RWY04. Left downwind RWY 04 and Right downwind RWY 22</i>

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

2.4 Fasilitas Sisi Darat (*Landside Facility*)

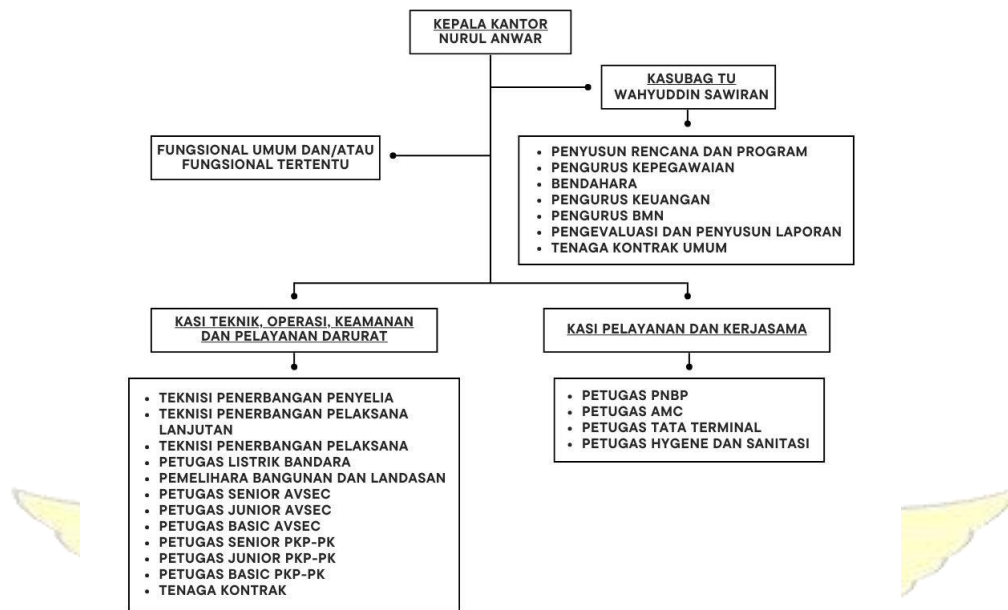
Tabel 2. 17 Fasilitas Sisi Darat

Gedung Terminal	5000 m2	5000 m2
Gedung Operasional 1	183 m2	23 x 8 m
Gedung Operasional 2	150 m2	15 x 10 m
Gedung Operasional 3	36 m2	6 x 6 m
<i>Workshop 1</i>	72 m2	8 x 9 m
<i>Workshop 2</i>	180 m2	20 x 9 m
Gedung Genset (PH) 1	24 m2	6 x 4 m
Gedung Genset (PH) 2	24 m2	6 x 4 m
Gedung Genset (PH) 3	96 m2	12 x 8 m
Gedung PKP-PK	525 m2	15 x 35 m
Tempat Parkir Kendaraan	24000 m2	80 x 30 m
Jalan Akses Keluar dan Masuk Gedung Terminal Bandara	1830 m2	152,5 x 12 m
Jalan Lingkungan (<i>Rigid Pavement</i>)	600 m2	
Jalan Inspeksi (<i>Flexible Pavement</i>)	4524 m2	900 x 5 m
Genset 500KVA dan 250 KVA	2 unit	
PAPI	8 unit	
<i>Apron Flood Light</i>	24 unit	
<i>Solar Cell</i>	36 unit	
<i>Airfield Lighting System</i>	1 set	
<i>Power Quality</i>	1 unit	
<i>Water Treatment Plant</i>	1 unit	
<i>Conveyor</i>	16 unit	
<i>Eskalator</i>	3 unit	
<i>Travelator</i>	1 unit	
<i>Elevator/Lift</i>	2 unit	
<i>Runway Threshold Identification Light (RTIL)</i>	1 set	
<i>X-Ray Cabin</i>	1 unit	

<i>X-Ray Baggage</i>	2 unit	
<i>X-Ray Cargo</i>	1 unit	
<i>Walk Trough Metal Detector</i>	3 unit	

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

3.5 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk
(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

2.6 Data Pelayanan Umum Bandara

Di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir hanya terdapat 2 penerbangan perharinya dengan maskapai Batik Air.

Tabel 2. 18 Data Maskapai dan Rute Penerbangan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir

Maskapai	Nomor Penerbangan	Waktu Keberangkatan	Waktu Kedatangan	Durasi	Rute
Batik Air	ID-6236 / ID-6294	06.00	11.25	4 jam 25 menit	CGK (Jakarta) → UPG (Makassar) → LUW (Luwuk)
Batik Air	ID-6295	12.05	13.30	1 jam 25 menit	LUW → UPG
Batik Air	ID-6292	09.00	14.25	4 jm 25 menit	CGK → LUW

Batik Air	ID-6293	15.05	16.30	1 jam 25 menit	LUW → UPG
-----------	---------	-------	-------	----------------------	--------------

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)

2.7 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan OJT ini, penulis menggunakan beberapa peraturan yang dapat dijadikan pedoman sebagai berikut :

1. Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara, 2020. Pedoman Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.
2. *Aerodrome Manual* (AM) Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republic Indonesia. PM Nomor 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 262 Tahun 2017, 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.

Fasilitas bandar udara adalah semua fasilitas yang dapat digunakan untuk keperluan kegiatan operasional bandar udara dan keselamatan operasi pesawat udara.

3.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjang yang merupakan daerah bukan publik sehingga setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan dipergunakan wajib melakukan pemeriksaan keamanan dan memiliki izin khusus. Berikut merupakan bagian-bagian yang termasuk fasilitas sisi udara :

3.2.1 Landasan Pacu (*Runway*)

Runway adalah daerah yang dipergunakan pesawat untuk melakukan pendaratan (*landing*) dan penerbangan (*take off*). *Runway* termasuk dalam fasilitas sisi udara pada bandar udara.

3.2.2 *Runway Strip*

Runway strip adalah suatu daerah atau wilayah tertentu termasuk landasan pacu yang bertujuan untuk mengurangi resiko kerusakan pesawat udara pada saat tergelincir keluar landas pacu dan melindungi pesawat udara yang terbang di atasnya pada saat *take off* atau *landing*.

3.2.3 *Taxiway*

Taxiway adalah jalur pada bandar udara di darat yang ditujukan sebagai penghubung pesawat udara setelah melakukan pendaratan atau akan melakukan penerbangan dengan area *Apron*.

3.2.4 *Apron*

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

3.2.5 *Runway End Safety Area (RESA)*

RESA adalah sebuah daerah simetris di perpanjangan sumbu *runway* dan menyambung dengan akhir dari jalur primer diperuntukkan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat udara yang terlalu dini masuk atau melewati *runway*.

3.2.6 *Stopway*

Stopway adalah bidang persegi yang telah ditentukan di darat pada ujung jalur lepas landas yang dibuat sebagai daerah yang sesuai dimana sebuah pesawat udara bisa berhenti ketika memutuskan untuk membatalkan lepas landasnya.

3.3 Perkerasan Lentur

Perkerasan lentur (*flexible pavement*) adalah perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapisan di bawahnya sehingga perkerasan tersebut mempunyai kelenturan yang menghasilkan kenyamanan pada kendaraan saat melintas di atasnya.

3.4 Komponen Perkerasan Lentur

3.4.1 Tanah Dasar

Tanah dasar adalah permukaan tanah semula atau permukaan galian atau permukaan tanah timbunan yang dipadatkan dan merupakan permukaan dasar untuk perletakan bagian-bagian perkerasan lainnya. Kekuatan dan keawetan perkerasan jalan tergantung pada sifat dan daya dukung tanah dasar. Secara umum, persoalan tanah dasar dapat berupa sebagai berikut :

1. Perubahan bentuk tetap (deformasi permanen) dari macam tanah tertentu akibat beban lalu lintas.
2. Sifat mengembang dan menyusut dari tanah tertentu akibat perubahan kadar air.

3. Daya dukung tanah yang tidak merata dan sukar ditentukan secara pasti pada daerah dengan macam tanah yang sangat berbeda sifat dan kedudukannya atau akibat pelaksanaan.

3.4.2 Lapis Pondasi Bawah (*Sub Base Course*)

Lapis pondasi bawah adalah bagian perkerasan yang terletak antara lapis pondasi dan tanah dasar. Fungsi lapis pondasi bawah sebagai berikut :

1. Sebagai bagian dari konstruksi perkerasan untuk mendukung dan menyebarkan beban roda.
2. Mencapai efisiensi penggunaan material yang relative murah agar lapisan-lapisan selebihnya dapat dikurangi tebalnya (menghemat biaya produksi).
3. Untuk mencegah tanah dasar masuk ke dalam lapis pondasi.
4. Sebagai lapis pertama agar pelaksanaan dapat berjalan lancar.

3.4.3 Lapis Pondasi (*Base Course*)

Lapis pondasi adalah bagian perkerasan yang terletak antara lapis permukaan dengan lapis pondasi bawah atau tanah dasar tanpa lapis pondasi bawah. Fungsi lapis pondasi adalah :

1. Sebagai bagian perkerasan yang menahan beban roda.
2. Sebagai perletakan terhadap lapis permukaan.

Bahan-bahan kuat yang dapat dijadikan lapis pondasi adalah batu pecah, kerikil pecah, dan stabilitas tanah dengan semen atau kapur.

3.4.4 Lapis Permukaan (*Surface Course*)

Lapis permukaan adalah bagian perkerasan yang paling atas. Fungsi lapis permukaan yaitu :

1. Sebagai bahan perkerasan untuk menahan beban roda.
2. Sebagai lapisan rapat air untuk melindungi badan jalan kerusakan akibat cuaca.
3. Sebagai lapisan aus (*wearing course*).

Penggunaan bahan aspal diperlukan agar lapisan dapat bersifat kedap air, disamping itu bahan aspal sendiri memberikan bantuan tegangan Tarik untuk mempertinggi daya Tarik dukung lapisan terhadap beban roda lalu lintas.

3.5 Jenis-jenis Lapis Permukaan (*Surface Course*)

3.5.2 Lapis Aspal Beton (LASTON)

Lapisan aspal beton adalah lapisan konstruksi jalan terdiri dari agregat kasar, agregat halus, filler, dan aspal keras yang dicampur, dihampar dan dipadatkan dalam keadaan panas suhu tertentu.

3.5.3 Lapis Penetrasi Makadem (LAPEN)

Lapis penetrasi makadam adalah lapis perkerasan yang terdiri atas agregat pokok dengan agregat pengunci bergradasi terbuka dan seragam yang diikat oleh aspal keras dengan cara disemprotkan diatasnya dan dipadatkan lapis demi lapis dan apabila akan digunakan sebagai lapis permukaan perlu diberi laburan aspal dengan batu penutup.

3.5.4 Lapis Asbuton Campuran Dingin (LASBUTAG)

Lapisan asbuton campuran dingin adalah campuran yang terdiri atas agregat kasar, agregat halus, asbuton, bahan peremaja, dan filler (jika perlu) yang dicampur, dihampar, dan dipadatkan secara dingin.

3.5.5 Hot Rolled Asphalt (HRA)

Hot Rolled Asphalt merupakan lapis penutup yang terdiri dari campuran antara agregat bergradasi timpang, filler, dan aspal keras dengan perbandingan tertentu, yang diampur dan dipadatkan dalam keadaan panas suhu tertentu.

3.5.6 Laburan Aspal (BURAS)

Laburan aspal merupakan lapis penutup terdiri dengan ukuran butir maksimum dan lapisan aspal taburan pasir 9,6 mm.

3.5.7 Laburan Batu Satu Lapis (BURTU)

Laburan batu satu lapis adalah lapis penutup yang terdiri dari lapisan aspal yang ditaburi dengan satu lapis agregat bergradasi seragam dengan tebal maksimum 20 mm.

3.5.8 Laburan Batu Dua Lapis

Laburan batu dua lapis adalah lapis penutup yang terdiri dari lapisan aspal ditaburi agregat yang dikerjakan dua kali secara berurutan dengan tebal maksimum 35 mm.

3.5.9 Lapis Aspal Beton Pondasi Atas (LASTON ATAS)

Lapis aspal beton pondasi atas adalah pondasi perkerasan yang terdiri dari campuran agregat dan aspal dengan perbandingan tertentu, dicampur, dan dipadatkan dalam keadaan panas.

3.5.10 Lapis Aspal Beton Pondasi Bawah (LASTON BAWAH)

Lapis aspal beton pondasi bawah pada umumnya lapisan perkerasan yang terletak antara lapis pondasi dan tanah dasar jalan yang terdiri dari campuran agregat dan aspal dengan perbandingan tertentu dicampur dan dipadatkan pada temperatur tertentu.

3.5.11 Lapis Tipis Aspal Pasir (LATASIR)

Lapis tipis aspal pasir adalah lapis penutup yang terdiri dari campuran pasir dan aspal keras yang dicampur, dihampar, dan dipadatkan dalam keadaan panas pada suhu tertentu.

3.5.12 Lapis Tipis Aspal Beton

Lapis tipis aspal beton merupakan lapis penutup yang terdiri dari campuran antara agregat bergradasi timpang, *filler*, dan aspal keras dengan perbandingan tertentu yang dicampur dan dipadatkan dalam keadaan panas pada suhu tertentu dengan tebal padat 25-30 mm.

3.5.13 Aspal Makadam

Aspal makadam adalah lapis perkerasan yang terdiri dari agregat pokok atau agregat pengunci bergradasi terbuka atau seragam yang dicampur dengan aspal cair, diperam, dan dipadatkan secara dingin.

3.6 Pelapisan Ulang (*Overlay*)

Pelapisan ulang aspal adalah pelapisan lapisan atas permukaan aspal. Kegiatan ini dilakukan karena terdapat kerusakan, retakan, dan cekungan pada permukaan aspal sebelumnya. Proses pelapisan ulang permukaan jalan memerlukan pemeriksaan menyeluruh pada lapisan aspal yang ada sebelum menyiapkan permukaan dengan membersihkan rintangan seperti kerikil.

3.7 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat memberikan

ruang kepada pegawai bandar udara dalam menjalankan tugas dan kewajiban masing-masing. Berikut merupakan bangunan yang termasuk fasilitas sisi darat :

3.6.1 Terminal Penumpang

Terminal adalah daerah bandar udara yang digunakan bagi penumpang sebagai sarana sebelum dan sesudah melakukan penerbangan. Di terminal terdapat serangkaian tahap sebelum menuju pesawat, seperti pos pengecekan bagasi, ruang tunggu, tempat *check in*, dan *gate* keberangkatan.

3.7.2 Gedung Listrik (*Power house*)

Gedung Listrik digunakan sebagai tempat penyimpanan genset untuk kebutuhan Listrik bandara dan tempat Bagi pegawai untuk *stand by* pengoperasian lampu *runway* dan PAPI.

3.7.3 Gedung Bangland

Pada Gedung bangland sebagai tempat penyimpanan alat-alat yang digunakan untuk perawat fasilitas bandara, seperti *hand mower*, perkakas, *compressor*, dan juga sebagai tempat bagi pegawai bangland bekerja dan mengurus hal-hal mengenai bangland.

3.7.4 Gedung Administrasi

Gedung administrasi digunakan oleh pegawai tata usah, PPK, Staff Jasa, Stafff KTOKPD, juga Staff Kepala Bandara menjadi dalam satu bangunan untuk memudahkan berkoordinasi.

3.8 Standar Fasilitas Bandar Udara

Standar pelayanan terminal penumpang merupakan pedoman bagi penyelenggara terminal dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna terminal. Pelayanan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sesuai dengan tipe dan kelas terminal. Wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal yang mencakup :

- a. Pelayanan keselamatan
- b. Pelayanan keamanan
- c. Pelayanan kehandalan/keteraturan
- d. Pelayanan kenyamanan
- e. Pelayanan kemudahan/keterjangkauan
- f. Pelayanan kesetaraan

Kenyamanan di terminal meliputi :

- a. Ruang tunggu
- b. Toilet
- c. Fasilitas peribadatan/mushola
- d. Ruang terbuka hijau
- e. Rumah makan
- f. Fasilitas dan petugas kebersihan
- g. Tempat istirahat awak kendaraan
- h. Area merokok
- i. Drainase
- j. Area yang tersedia jaringan internet
- k. Ruang baca
- l. Lampu penerangan ruangan



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

Ruang lingkup kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan para Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya berada di dalam lingkungan Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk. Penyusunan laporan ini lebih dititikberatkan pada Bangunan dan Landasan, yaitu Fasilitas Sisi Udara dan Fasilitas Sisi Darat. Jam dinas dimulai pada pukul 06.00 WITA hingga pukul 16.00 WITA. Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yaitu sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjang yang merupakan daerah bukan public sehingga setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan dipergunakan wajib melakukan pemeriksaan keamanan dan memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara pada Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir :

a. Landasan Pacu (*Runway*)

Runway pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki Panjang lintasan sejauh 2250 m dan lebar 45 m dengan *runway* 04 dan *runway* 22.



Gambar 4. 1 *Runway*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

b. Landas Hubung (*Taxiway*)

Di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir terdapat 2 *taxiway* dengan keterangan sebagai berikut :

Tabel 4. 1 *Taxiway A*

Permukaan	<i>Flexible</i>
Kekuatan	51 F/C/X/T
Dimensi	55x18 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)Tabel 4. 2 *Taxiway B*

Permukaan	<i>Flexible</i>
Kekuatan	51 F/C/X/T
Dimensi	55x18 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)Gambar 4. 2 *Taxiway*

(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

c. *Apron*

Apron pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki 2 jenis perkerasan yang berbeda dengan ukuran yang berbeda juga. Terdapat 4 parking stands pesawat udara untuk 2 jenis pesawat, yaitu ATR 72-600 dan B 737/A320.

Tabel 4. 3 Permukaan *Flexible Apron*

Kekuatan	PCN 51 F/C/X/T
Dimensi	235x75 m dan 75x45 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)Tabel 4. 4 Permukaan *Rigid Apron*

Kekuatan	PCN 45 R/C/X/T
Dimensi	185x15 m, 45x55 m, dan 10x10 m

(Sumber : *Aerodrome Manual* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, 2023)



Gambar 4. 3 *Apron*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

d. *Runway Strip*

Runway strip pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki total keseluruhan Panjang 2430 m dan lebar 120 m.



Gambar 4. 4 *Runway Strip*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

e. *Runway End Safety Area (RESA)*

RESA pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki luas 90 x 90 m pada kedua sisi ujung *runway*.



Gambar 4. 5 *Runway End Safety Area (RESA)*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

f. *Stopway*

Stopway pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki luas 60 x 45 m.



Gambar 4. 6 Stopway
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Landside Facility*)

Fasilitas sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan fasilitas sisi darat pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir :

a. Terminal Penumpang

Terminal penumpang pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir mempunyai luas bangunan 5000 m² dengan 3 lantai. Lantai 1 merupakan area pengantar dan penjemputan penumpang atau bisa disebut *curb*. Lantai 2 terdapat area *check in*, 2 *security check point*, ruang tunggu penumpang untuk *gate* 1 dan *gate* 2, lounge, kantin, dan disisi lain juga terdapat *conveyor* untuk kedatangan. Lantai 3 hanya terdapat ruang tunggu penumpang *gate* 3, *gate* 4, Penumpang VIP, dan ruang AMC.



Gambar 4. 7 Terminal
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

b. Area Parkir Kendaraan Pengantar Penumpang

Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir memiliki 2 area parkir, yaitu parkir khusus motor dan parkir khusus mobil. Terdapat area parkir inap bagi mobil penumpang yang ditiptkan. Area parkir kendaraan penumpang memiliki luas 2400 m².



Gambar 4. 8 Area Parkir Pengantar Penumpang
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

c. Gedung Listrik

Dengan luas area 168 m², Gedung ini sudah memuat genset dan tempat bagi pegawai untuk *standby* menerima permintaan dari tower menyangkut kelistrikan area udara bandar udara.



Gambar 4. 9 Gedung Listrik
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

d. Gedung Bangland

Gedung bangland sudah termasuk Gedung *workshop* dan A2B dengan luas total 612 m². Pada Gedung ini tersimpan A2B, perkakas, alat-alat *maintenance*, dan sebagai tempat bagi pegawai untuk *standby*.



Gambar 4. 10 Gedung Bangland
(Sumber : Dokumentasi Pribadi 2024)

e. Gedung Administrasi

Luas Gedung administrasi 289 m2 memuat staf administrasi, staf jasa, dan staf TOKPD.



Gambar 4. 11 Gedung Administrasi
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

4.2 Jadwal

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 4 (empat) bulan terhitung sejak tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025.

Pelaksanaan dinas bandar udara dimulai dari pukul 06.00 WITA hingga 16.00 WITA. Selama pelaksanaan program OJT seluruh Taruna dibimbing dan diawasi oleh Koordinator, Penanggungjawab, dan Senior yang berada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut :

Tabel 4. 5 Jadwal Kegiatan On The Job Training (OJT)

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	2 Oktober 2024	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) tiba di Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.	
2	3 Oktober 2024 – 28 Februari 2025	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3	5 Maret 2025	Taruna melaksanakan sidang <i>On The Job Training</i> (OJT)	

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir, penulis menemukan beberapa permasalahan di area sisi udara dan juga sisi darat sebagai berikut :

4.3.1 Pelapisan Ulang (*Overlay*) *Flexible Pavement* pada *Taxiway A* dan *Taxiway B*

Setelah dilaksanakan inspeksi rutin, ditemukan beberapa temuan pada pekerasan *taxiway A* maupun *taxiway B*. Terdapat keretakan, penurunan yang menyebabkan genangan air saat turun hujan, dan beda elevasi sehingga dilakukan pelapisan ulang. Pelapisan ulang dilakukan pada *runway* terlebih dahulu kemudian pada *taxiway* tetapi pada laporan ini hanya membahas pelapisan ulang pada *taxiway A* dan *taxiway B*. Pelapisan ulang pada *taxiway* dilakukan selama 5 hari pada saat malam hari hingga pagi hari.

4.3.2 Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi pada Kantor Bangland

Kantor Bangland terletak terpisah dari Gedung terminal dan Gedung administrasi. Gedung bangland ditempatkan bersamaan dengan kantor BMN, kantor AIRNAV, dan *workshop*, tempat penyimpanan alat-alat bangland dan alat-alat berat. Pada Gedung bangland disediakan sebuah kamar mandi dengan fasilitas

toilet jongkok, sebuah bak air, dan keran. Kamar mandi ini dapat digunakan oleh semua pegawai dan dibersihkan secara rutin. Kamar mandi ini terakhir kali dilakukan renovasi sekitar 2 tahun yang lalu sehingga terdapat sedikit kerusakan seperti pada keran air dan juga pintu kamar mandi. Dilakukannya renovasi Kembali setelah 2 tahun untuk kenyamanan para pegawai dan memaksimalkan fungsi kamar mandi sebagai fasilitas bandar udara. Dilakukan juga pembongkaran dinding untuk memperindah kamar mandi dan mengganti beberapa bagian kamar mandi.

4.4 Penyelesaian

4.4.1 Pelapisan Ulang (*Overlay*) *Flexible Pavement* pada *Taxiway A* dan *Taxiway B*

Menurut data yang ada pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir, pekerjaan pelapisan ulang pada area sisi udara dilakukan terakhir kali pada tahun 2018. Inspeksi dilakukan secara rutin dan ditemukan keadaan area sisi udara yang tidak memadai dan tidak sesuai dengan aturan keselamatan yang ada. Ditemukan beberapa keretakan, penurunan setempat, beda elevasi, dan permukaan yang bergelombang. Pada laporan *On The Job Training (OJT)* saya ini hanya akan membahas pelapisan ulang (*Overlay*) pada *taxiway A* dan *taxiway B* saja. Untuk *runway* sendiri telah dilakukan pelapisan ulang (*Overlay*) sebelum dilakukan pada *Taxiway A* dan *taxiway B*. Berikut alat-alat perlengkapan dan Langkah-langkah selama pengerjaan pelapisan ulang (*Overlay*) dilaksanakan pada Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir :

A. Perlengkapan Keselamatan Pekerja

1. Sepatu *Boots*

Sepatu *boots* diperlukan untuk melindungi kaki pekerja dari panasnya aspal dan bahan-bahan berbahaya lainnya.



Gambar 4. 12 Sepatu *Boots*
(Sumber : Google.Com, 2024)

2. Rompi

Rompi sebagai penanda posisi pekerja pada malam hari untuk menghindari kecelakaan akibat penerangan yang kurang.



Gambar 4. 13 Rompi
(Sumber : Google.Com, 2024)

3. Sarung Tangan

Sarung tangan untuk melindungi tangan pekerja dari bahan-bahan berbahaya.



Gambar 4. 14 Sarung Tangan
(Sumber : Google.Com, 2024)

4. Helm Proyek

Helm proyek untuk melindungi bagian atas pekerja dari alat-alat berat yang ada.



Gambar 4. 15 Helm Proyek
(Sumber : Google.Com, 2024)

5. Bendera

Bendera sebagai penanda adanya kendaraan yang beroperasi di area sisi udara.



Gambar 4. 16 Bendera
(Sumber : Dokumentasi Probadi 2024)

6. Lampu Penerangan

Lampu penerangan untuk membantu pekerja saat malam hari.



Gambar 4. 17 Lampu Penerangan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi 2024)

7. Genset

Genset sebagai pembantu pada alat penerangan.



Gambar 4. 18 Genset
(Sumber : Google.Com, 2024)

8. *Cone* Pembatas Jalan

Cone pembatas jalan ini digunakan untuk membatasi area-area tertentu agar tidak dilintasi.



Gambar 4. 19 *Cone* Pembatas Jalan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

B. Alat-alat Pekerja

1. Gerobak Dorong

Gerobak dorong digunakan untuk mengangkut sisa aspal yang berserakan.



Gambar 4. 20 Gerobak Dorong
(Sumber : Google.Com, 2024)

2. Garu

Garu digunakan untuk meratakan hamparan aspal.



Gambar 4. 21 Garu
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

3. Sekop

Sekop digunakan pekerja untuk mengambil, meratakan, dan merapikan aspal yang dihamparkan.



Gambar 4. 22 Sekop
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

4. Dudukan *Slink*

Dudukan *slink* sebagai dudukan tali *slink* dan sebagai penentu ketebalan elevasi yang telah ditentukan agar tidak bergeser atau berubah.



Gambar 4. 23 Dudukan *Slink*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

5. Tali *Slink*

Tali *slink* adalah tali yang digunakan untuk acuan ketebalan dan elevasi campuran aspal panas yang akan dihamparkan.



Gambar 4. 24 Tali *Slink*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

6. *Mobile Compressor*

Mobile compressor adalah alat dengan angin bertekanan tinggi untuk membersihkan permukaan dari FOD.



Gambar 4. 25 *Mobile Compressor*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

7. *Asphalt Mixing Plant* (AMP)

Asphalt Mixing Plant (AMP) adalah alat yang digunakan untuk memproduksi bahan pelapisan permukaan lentur yaitu campuran aspal dan agregate panas. Material yang digunakan pada pekerjaan pelapisan ulang *taxiway* yaitu agregate halus, abu batu, dan *Asphalt Concrete Wearing* (AC-WC).



Gambar 4. 26 *Asphalt Mixing Plant (AMP)*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

8. *Mobile Asphalt Sprayer*

Mobile asphalt sprayer adalah alat untuk menyiramkan *asphalt tack coat* pada permukaan yang akan dilakukan pelapisan ulang. Pada alat ini terdapat perlengkapan untuk memanaskan dan mencampur material *asphalt tack coat* dengan temperatur yang diperlukan secara efektif.



Gambar 4. 27 *Mobile Asphalt Sprayer*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

9. *Asphalt Finisher*

Asphalt finisher digunakan untuk menghamparkan campuran aspal yang dilengkapi dengan *auto level* sehingga dapat mengikuti elevasi yang dibuat secara efektif.



Gambar 4. 28 *Asphalt Finisher*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

10. *Tandem Roller*

Tandem roller digunakan untuk memadatkan dan meratakan aspal dengan roda penggilas berbahan baja dengan berat 8 ton.



Gambar 4. 29 *Tandem Roller*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

11. *Pneumatic Tire Roller*

Pneumatic tire roller digunakan untuk memadatkan lapisan aspal dengan roda berbahan karet dengan berat 12 ton.



Gambar 4. 30 *Pneumatic Tire Roller*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

12. *Dump Truck*

Dump truck untuk mengangkut campuran aspal panas yang dibawa dari AMP yang akan dihamparkan melalui alat *Mobile asphalt sprayer* ke permukaan yang akan dilapis ulang dengan kapasitas maksimal 10 ton.



Gambar 4. 31 *Dump Truck*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

C. Langkah-langkah Pekerjaan

1. Mengukur Elevasi

Pengukuran elevasi tanah dilakukan untuk menentukan ketinggian tanah agar sesuai secara keseluruhan sehingga tidak terdapat cekungan atau lendutan pada lintasan *taxiway*. Pengukuran elevasi tanah menggunakan alat *theodolite*.



Gambar 4. 32 Kegiatan Pengukuran Elevasi Permukaan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

2. Penempatan Dudukan *Slink*

Penempatan dudukan *slink* berdasarkan data elevasi yang telah ditentukan. Dudukan *slink* diletakkan setiap 5 m pada *overlay* sepanjang 50 m dan lebar 4 m per pekerjaan.



Gambar 4. 33 Penempatan Dudukan *Slink*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

3. Penghamparan Aspal

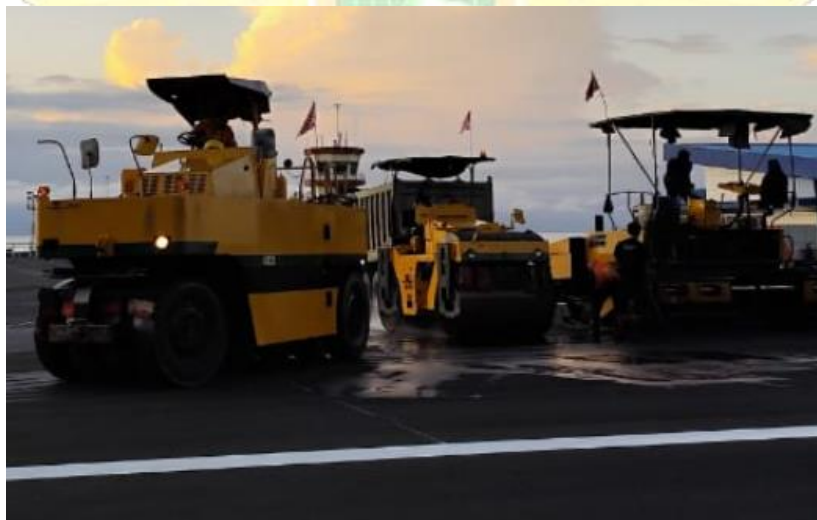
Setelah selesai meletakkan dudukan *slink*, dilakukan penghamparan *asphalt tack coat* dengan alat *mobile asphalt sprayer* pada permukaan sebelumnya. *Asphalt tack coat* berfungsi sebagai perekat anatar lapisan perkerasan lama dengan lapisan perkerasan baru. Setelah penghamparan *asphalt tack coat*, lalu didiamkan sekitar 4 jam, dilakukan penghamparan *asphalt hotmix* dengan *asphalt finisher* dan *dump truck* pada bagian depan sebagai alat penampung *asphalt hotmix*.



Gambar 4. 34 Penghamparan Aspal
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

4. Pemadatan *Tendem Roller* dan PTR

Setelah penghamparan *asphalt hotmix*, dilakukan pemadatan menggunakan *tendem roller* dan PTR. *Tendem roller* dengan berat 8 ton melakukan 2 *passing* bolak balik dengan kecepatan maksimal 6 km/jam pada permukaan yang baru dihamparkan *asphalt hotmix*. Setelah itu dilanjutkan PTR dengan berat 12 ton melakukan 18 *passing* bolak balik.



Gambar 4. 35 Pemadatan *Tendem Roller* dan PTR
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

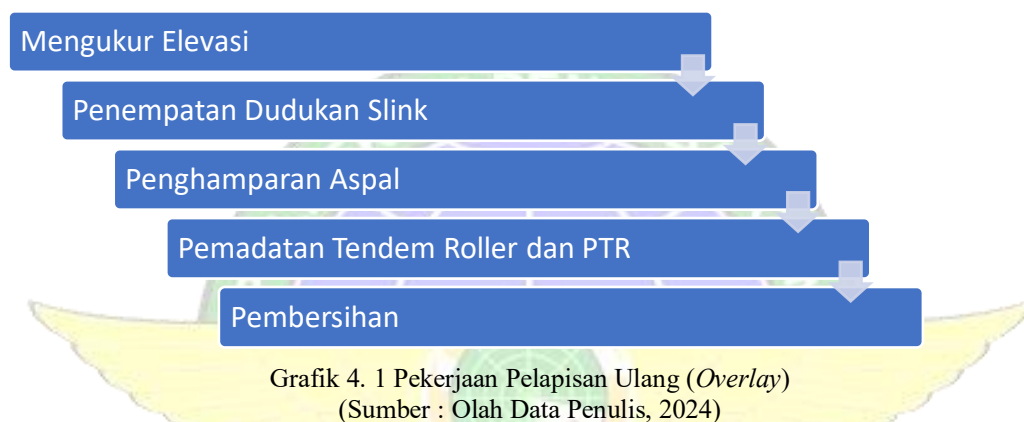
5. Pembersihan

Setelah pekerjaan selesai, dilakukan pembersihan sisa-sisa kerikil dan aspal menggunakan *compressor* dan sekop agar area sekitar bersih dari FOD dan tidak mengganggu aktifitas penerbangan.



Gambar 4. 36 Pembersihan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

6. Bagan Alur Pekerjaan



Grafik 4. 1 Pekerjaan Pelapisan Ulang (*Overlay*)
(Sumber : Olah Data Penulis, 2024)

4.4.2 Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi pada Kantor Bangland

Penyumbatan saluran pembuangan air menjadi tujuan utama pembongkaran dan perbaikan kamar mandi ini. Kegiatan ini dilakukan untuk kenyamanan pegawai dan pengguna kamar mandi agar bisa menggunakan fasilitas kantor dengan baik. Pada laporan ini penulis hanya akan membahas pelaksanaan pembongkaran dan perbaikan kamar mandi. Penulis tidak mencantumkan harga dari material yang diperlukan dan harga tukang yang digunakan.

1. Pembongkaran

Pembongkaran dilakukan secara menyeluruh, meliputi keran, dinding keramik, saluran pembuangan, dan pintu kamar mandi. Terdapat 2 keran air yang diletakkan pada bak mandi dan dekat pintu yang berfungsi sebagai tempat wudhu. Karena posisi keran yang berada di dekat pintu menjadikan keran tersebut disalahgunakan sebagai tempat mencuci alat makan yang menyebabkan sisa-sisa makanan menyumbat saluran pembuangan dan membuat aroma kamar mandi menjadi tidak sedap. Selain itu pada keramik lantai dan keramik dinding kamar mandi terdapat

bercak semen yang terlihat tidak bersih. Engsel pada pintu kamar mandi pun mengalami kerusakan yang membuat pintu tidak dapat tertutup dengan sempurna. Pembongkaran dimulai dari pembongkaran pintu, lalu pembongkaran keramik lantai, saluran pembuangan, bak mandi permanen, keramik dinding, pelepasan keran dekat pintu kamar mandi, dan penggantian toilet kamar mandi.



Gambar 4. 37 Pembongkaran
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

2. Perbaikan

Perbaikan dimulai dari pemasangan keramik lantai, keramik dinding, menutup saluran keran dekat pintu kamar mandi, pengecatan ulang pada tembok, dan perbaikan pada pintu kamar mandi. Bak mandi yang awalnya dibuat permanen diganti dengan ember besar sebagai wadah menampung air.



Gambar 4. 38 Perbaikan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

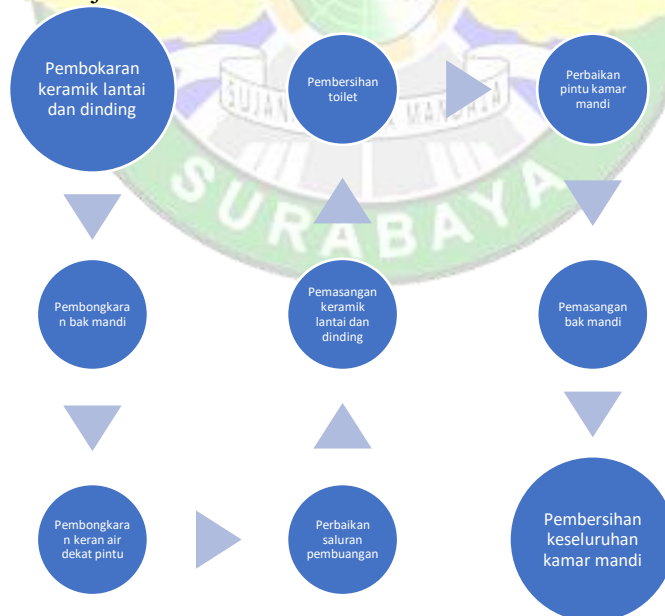
3. *Finishing*

Setelah semua pekerjaan dilakukan, dilakukan pembersihan sehingga kamar mandi layak digunakan semua orang. Ditempelkan juga himbauan untuk menjaga kebersihan kamar mandi, karena kebersihan kamar mandi juga awal dalam menjaga Kesehatan tubuh.



Gambar 4. 39 *Finishing*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

4. Bagan Alur Pekerjaan



Grafik 4. 2 Pekerjaan Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi
(Sumber : Olah Data Penulis, 2024)

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan Pelapisan Ulang (*Overlay*) *Flexible Pavement* pada *Taxiway* A dan *Taxiway* B serta Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi Kantor Bangland, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelapisan ulang (*Overlay*) *Flexible Pavement taxiway* dilakukan karena terdapat banyak area yang mengalami penurunan tanah dan retakan yang menyebabkan permukaan *taxiway* tidak merata. Pelapisan ulang *taxiway* dilakukan dengan ketinggian 4 cm, setiap pelapisan ulang dilakukan dalam luasan 50 m x 4 m karena keterbatasan maksimum alat pengaspalan dalam melakukan pelapisan aspal. Alat-alat yang digunakan antara lain, *mobile asphalt sprayer*, *asphalt finisher*, *tandem roller*, *pneumatic tire roller*, *dump truck*, *mobile compressor*, *tali slink*, *dudukan slink*, lampu penerangan, genset, sekop, garu, dan gerobak dorong. Dibutuhkan alat pelindung diri seperti Sepatu *boots*, rompi pekerja, sarung tangan kain, helm proyek, dan bendera pada kendaraan untuk menandakan aktifitas dalam area landasan. Pekerjaan ini dilaksanakan dalam kurun waktu 5 hari yang dikerjakan pada malam hari hingga pagi hari.
2. Kurangnya menjaga kebersihan bagi setiap pengguna kamar mandi kantor menyebabkan tersumbatnya saluran pembuangan air. Pekerjaan dilakukan selama 3 hari yang dilakukan oleh 2 orang pekerja. Pembongkaran dan pembaharuan hamper dilakukan pada seluruh komponen kamar mandi. Perbaikan dilakukan pada saluran pembuangan, keramik dinding, keramik lantai, pembongkaran bak mandi permanen, penghapusan salah satu keran air, dan penggantian pintu kamar mandi yang terlepas.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan ini merupakan salah satu program kurikulum Pendidikan program studi D3 Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya yang banyak memberikan manfaat bagi penulis sebagai pelaksana karena dari kegiatan ini

penulis mendapat banyak pembelajaran yang direalisasikan dari pembelajara teori pada saat di kampus sebelumnya.

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini sangat diperlukan agar taruna tidak hanya belajar secara teori saja tetapi bisa mempraktekkannya langsung di lapangan terutama di dunia penerbangan sehingga dapat berguna dan bermanfaat di dunia kerja nantinya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan Pelapisan Ulang (*Overlay*) *Flexible Pavement* pada *Taxiway* A dan *Taxiway* B serta Pembongkaran dan Perbaikan Kamar Mandi Kantor Bangland, maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

1. Pekerjaan pelapisan ulang (*Overlay*) *Flexible Pavement* pada *taxiway* A dan *taxiway* B dilakukan dalam waktu 5 hari pada malam hari hingga pagi hari. Pekerjaan dilakukan untuk meminimalisir keretakan dan menyesuaikan ketinggian elevasi yang telah ditentukan.
2. Kurangnya kebersihan dalam menjaga lingkungan kamar mandi menyebabkan tersumbatnya saluran pembuangan dan menimbulkan aroma tidak sedap juga menyebabkan banjir beberapa kali karena saluran air yang tidak lancar. Dengan menjaga kebersihan lingkungan, selain menjaga Kesehatan juga dapat meminimalisir pengeluaran dalam pembongkaran dan perbaikan. Setelah dilakukan perbaikan ini, diharapkan bagi pengguna fasilitas untuk selalu menjaga kebersihan lingkungan dan saling mengingatkan satu sama lain.

5.2.2 Saran Keseluruhan

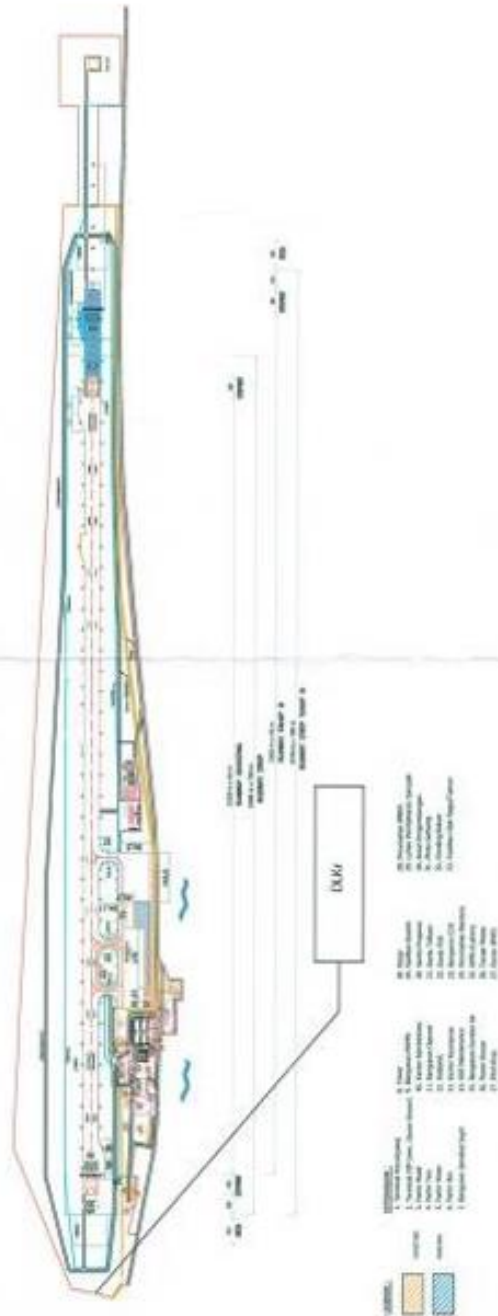
Setelah pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, Sulawesi Tengah, diharapkan Taruna/I dapat mengambil pengalaman dan pembelajaran sebanyak-banyaknya sebagai bekal kedepannya menghadapi dunia kerja. Diharapkan Taruna/I selalu haus akan ilmu pengetahuan sehingga selalu termotivasi untuk terus belajar dan menerima segala kritik dan saran agar menjadi pribadi yang terus berkembang menjadi lebih baik lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara, 2020. *Pedoman Pelaksanaan On The Job Training (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan*.
- Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. PM Nomor 77 Tahun 2015 tentang *Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*.
<https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=4RYEj9RLJGA5Syc7pqv6nY4a8ctTBkA6t4EqWr9Kl8fy4qBqXamV2pC8cMMdo5PPvf8lyBHdea5SN4ubODrUhmMe8bJrkmTmjYZ8WzzFrZBXoX0R1f4tDSybS6DxD5US5w9T0oZYBwCrt5r7OkEV1FbaKO>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. PM 83 Tahun 2017 tentang *Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome)*.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. KP Nomor 262 Tahun 2017 tentang *Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard Casr – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*.
<https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=7752cNz3VDT5lRbrRzalkL4Txkh2lR8FC4qC4HcqTJpN4ed4355Mvhb8gduT9Cntbv8QlEL24vcsC8gnBZT6jnv74qD6uPzvgqE4Ds9glRFACG73IMYS2D0Er0HIA7B6a1pEGkPSTbgxDxd4YtLpvq2vTe>
- Palupi. W. A, Priyanto. S, Sartono. W. H, (2024) tentang *Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Penumpang Di Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta*.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 11 Tahun 2023 tentang *Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandara Udara*.

44

KETERANGAN : — Batas – Batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKr)



**GAMBAR LOKASI BANDAR UDARA YANG MENUNJUKAN FASILITAS UTAMA BANDAR UDARA DAN
PETUNJUK ARAH ANGIN**

