

**PENGECATAN *TOUCHDOWN* BARU DAN PERBAIKAN
PAGAR PERIMETER SISI DARAT DI BANDAR UDARA
BETOAMBARI BAUBAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2025 - 31 Maret 2025**

LAPORAN



Disusun oleh:

JESSICA PUTRI HERDRIANA DIVANTY
NIT.30722012

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN
LANDASAN POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PENGECATAN *TOUCHDOWN* BARU DAN PERBAIKAN
PAGAR PERIMETER SISI DARAT DI BANDAR UDARA
BETOAMBARI BAUBAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2025 - 31 Maret 2025**

LAPORAN



Disusun oleh:

JESSICA PUTRI HERDRIANA DIVANTY
NIT.30722012

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN
LANDASAN POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PENGECATAN *TOUCHDOWN* BARU DAN PERBAIKAN
PAGAR PERIMETER SISI DARAT DI BANDAR UDARA
BETOAMBARIBAUBAU
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2025 - 31 Maret 2025**

Oleh:

Jessica Putri Herdriana Divanty
NIT.30722012

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

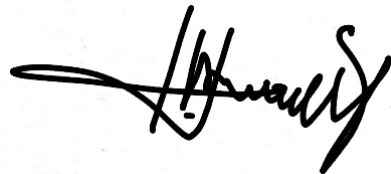
Disetujui oleh:

Supervisor/OJT 2



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

Dosen Pembimbing



Dr. Wiwid Suryono, S.Pd., MM.
NIP. 19611130 198603 1 001

Mengetahui,
Plt. Kepala Kantor UPBU Kelas III Betoambari Baubau



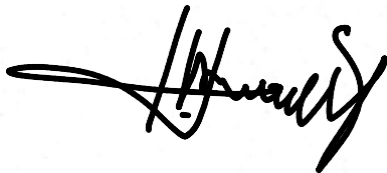
Anis La Bakara, S.T.
NIP. 19821121 200712 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal ... bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

Ketua



Dr, Wiwid Suryono, S.Pd., MM.
NIP. 19611130 198603 1 001

Sekretaris



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

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penayang. Puji Syukur atas kehadiran-Nya yang telah melimpahkan nikmat, Rahmat, serta Hidayah-Nya kepada penulis yang senantiasa penulis diberikan kesehatan, pengetahuan, keterampilan, pengalaman yang luar biasa sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* yang berjudul **“Pengecatan Touchdown Baru Dan Perbaikan Pagar Perimeter Di Bandar Udara Betoambari Baubau”** ini tepat pada waktunya.

Dalam penulisan laporan ini diajukan untuk memenuhi syarat kelulusan Semester- 5 dalam tugas yang diberikan oleh kampus Politeknik Penerbangan Surabaya selama pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung selama lima bulan dan disusun berdasarkan observasi nyata dilapangan. Selama proses penyusunan Laporan OJT ini penulis banyak menerima masukan, bantuan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak baik material spiritual, materi serta saran. Pada kesempatan ini mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang selalu memberikan Rahmat dan Karunia-Nya
2. Kedua orang tua yang memberikan dukungan moral dan material sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiasri, S.Psi, M.Sc. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd.,MM. selaku dosen pembimbing di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Ir. Anas Labakara, S.T. selaku Kepala Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau.
7. Bapak La Ode Sufarman, S.T. selaku Sub. Koordinator Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau.
8. Bapak Fadli, S.T. selaku Koordinator Unit Bangunan dan Landasan, AMC,

Hygine dan Sanitasi Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau.

9. Bapak Cafry Atalarik Syawal Welay A.Md. selaku Supervisor Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau.
10. Seluruh pegawai dan teknisi Bangland Bandar Udara Kelas III Betoambari Baubau.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan On The Job Training dan selama membuat laporan *On The Job Training* ini.

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

Baubau, 31 Maret 2025

Jessica Putri Herdriana D.
NIT. 30722012

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat	1
BAB II.....	3
PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	3
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Betoambari	3
2.2 Data Umum	3
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	4
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi.....	4
2.2.3 Jam Operasi	5
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	5
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities).....	6
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran	6
2.2.7 Seasonal Availability Clearing	7
2.2.8 Apron, Taxiway dan Check Location Data	7
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu	8
2.2.10 Lokasi dan designation of standart taxi routes	10
2.2.11 Koordinat geografis <i>parking stand</i>	10

2.2.12 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A	10
2.2.13 Ketersediaan Informasi Teknologi	11
2.2.14 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	12
2.2.15 Declared Distance	13
2.2.16 Approach dan Runway Lighting.....	13
2.2.17 Other Lighting, Secondary power Supply	14
2.2.17 Helicopter Landing Area	14
2.2.18 Jarak Intersection-Take off dari setiap runway.....	14
2.2.19 Koordinat Intersection-Taxiway.....	14
2.2.20 Lokasi untuk <i>pre-flight Altimeter Check</i> yang dipersiapkan di <i>Apron</i>	14
2.2.21 Layout Bandar Udara Betoambari.....	16
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Betoambari.....	17
2.4 Tinjauan Pustaka	16
BAB III.....	16
TINJAUAN TEORI.....	16
3.1 Pengertian Bandar Udara	16
3.2 Fungsi Bandar Udara	17
3.3 Jenis Bandar Udara	17
3.4 Fasilitas Sisi Udara	18
3.4.1 Landasan Pacu (<i>Runway</i>)	18
3.5 Marka Area Pergerakan Pesawat.....	20
3.5.1 Pengertian Marka	20
3.5.2 Jenis – jenis Cat Marka.....	23
3.6 Fasilitas Sisi Darat.....	24
3.6.1 Fasilitas Bangunan Terminal Penumpang	25
3.7 Daerah Keamanan Bandar Udara	26
3.8 Jenis – Jenis Pagar.....	28
3.8.1 Pagar Wiremesh	28
3.8.2 Pagar BRC	28
3.8.3 Pagar Harmonika	28

3.9 Standarisasi Pagar Perimeter	29
4.0 Standar Operating Procedure.....	30
BAB IV	31
PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	31
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training.....	31
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)	31
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)	37
4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training	39
4.3 Permasalahan	40
4.3.1 Pengecatan Marka Touchdownzone Baru.....	40
4.3.2 Perbaikan Pagar Perimeter di Sisi Darat Bandar Udara	40
4.4 Penyelesaian Masalah	41
4.4.1 Pengecatan Marka <i>Touchdown Zone</i> Baru.....	41
4.4.2 Perbaikan Pagar Perimeter	44
4.4.2.1 Faktor – Faktor Permasalahan	44
4.4.2.2 Pelaksanaan Perbaikan Pagar Perimeter	45
BAB V	47
PENUTUP.....	47
5.1 Kesimpulan.....	47
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	47
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan.....	47
5.2 Saran	48
5.2.1 Saran Permasalahan	48
5.2.2 Saran Keseluruhan	49
LAMPIRAN.....	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Google Earth Bandara Betoambari	3
Gambar 2. 2 Gambar Layout Bandar Udara Betoambari.....	16
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Betoambari	17
Gambar 3. 2 Runway Side Stripe Marking.....	20
Gambar 3. 3 Runway Designation Marking	21
Gambar 3. 4 Threshold Marking.....	21
Gambar 3. 5 Runway Center Line Marking	22
Gambar 3. 6 Aiming Point Marking.....	22
Gambar 3. 7 Touchdown Zone Marking	23
Gambar 3. 8 Gambar Standar Operating Procedure.....	30
Gambar 4. 1 Gambar Terminal Penumpang	31
Gambar 4. 2 Gambar Ruang Check In	32
Gambar 4. 3 Gambar Ruang Tunggu Keberangkatan.....	33
Gambar 4. 4 Area Pengambilan Bagasi.....	33
Gambar 4. 5 Gambar Gudang Kargo.....	34
Gambar 4. 6 Kantor Administrasi	35
Gambar 4. 7 Gedung Power House.....	35
Gambar 4. 8 Gedung PKP-PK	36
Gambar 4. 9 Gedung Avsec.....	36
Gambar 4. 10 Runway.....	37
Gambar 4. 11 Taxiway	38
Gambar 4. 12 Apron.....	39
Gambar 4. 13 Touchdown zone	41
Gambar 4. 14 Bentuk jarak touchdown zone marking.....	42
Gambar 4. 15 Tahap Pengecatan	44
Gambar 4. 16 Penyemprotan Gulma	45
Gambar 4. 17 Pengelasan Pagar Perimeter.....	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Koordinat Geografis.....	10
Tabel 2. 2 Tabel Koordinat Geografis Parking Stand.....	10
Tabel 2. 3 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A	10
Tabel 2. 4 Karakteristik Runway.....	12
Tabel 2. 5 Declared Distance	13
Tabel 2. 6 Approach dan Runway Lighting	13
Tabel 2. 7 Lighting, Secondary power Supply	14
Tabel 2. 8 Helicopter Landing Area.....	14
Tabel 3. 1 Jumlah Marka Touchdown zone.....	23
Tabel 4. 1 Tabel Kegiatan Taruna On The Job Training.....	39
Tabel 4. 2 Jumlah masing – masing pada touchdown zone marking.....	42
Tabel 4. 3 Alat dan Bahan.....	43



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Form kegiatan harian OJT.....	51
Lampiran 1. 2 Dokumentasi Kegiatan On The Job Training	63



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang memiliki tugas pokok dan tanggung jawab sebagai penyelenggara pendidikan dan pelatihan yang profesional di bidang penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang berkompetensi unggul dibidangnya yaitu tenaga terampil yang siap pakai dalam dunia transportasi udara.

Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya adalah Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Untuk menyediakan fasilitas dan tenaga kerja yang profesional untuk tercapainya keselamatan penerbangan dan meningkatkan kualitas kerjanya kelak, para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan. Salah satu program kegiatan pendidikan di dalamnya adalah Praktek Kerja Lapangan / *On the Job Training* (OJT) dengan harapan dapat menghasilkan Sumber Daya Manusia yang terampil dan disiplin tinggi dalam bidang Teknik Bangunan dan Landasan.

Dengan adanya kegiatan *On The Job Training* (OJT) diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama pembelajaran di kampus dan dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman di lapangan kerja yang sesungguhnya.

1.2 Maksud dan Manfaat

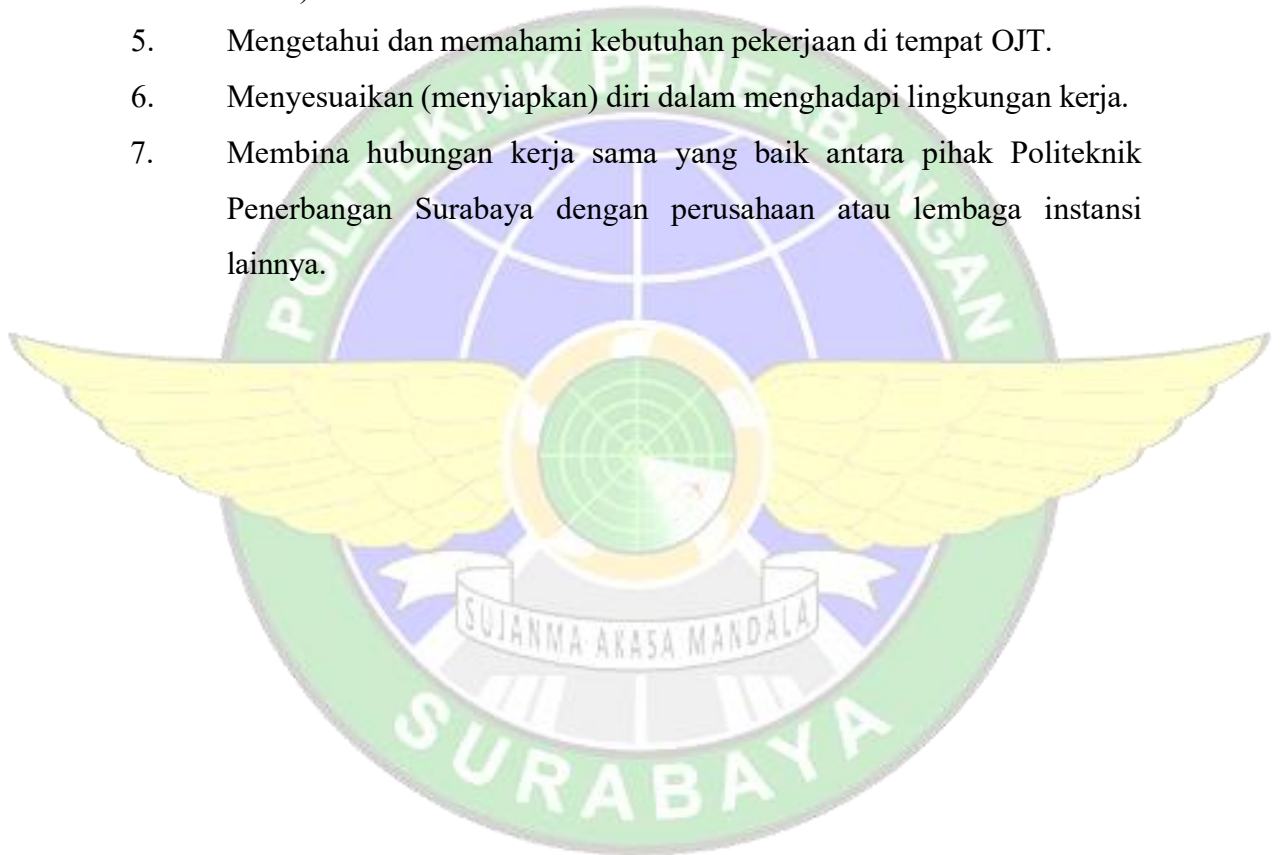
On the Job Training (OJT) merupakan latihan kerja di lapangan bagi taruna atau peserta didik Diploma III sesuai dengan ilmu yang didapatkan selama dibangku perkuliahan serta mengaplikasikannya dalam bentuk praktek kerja agar kelak para taruna yang telah dinyatakan lulus dapat dengan segera menyesuaikan diri dengan lingkungan kerjanya.

Manfaat dari *On the Job Training* pada Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai

standar nasional dan internasional.

2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT dan Tugas Akhir).
5. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
6. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
7. 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*

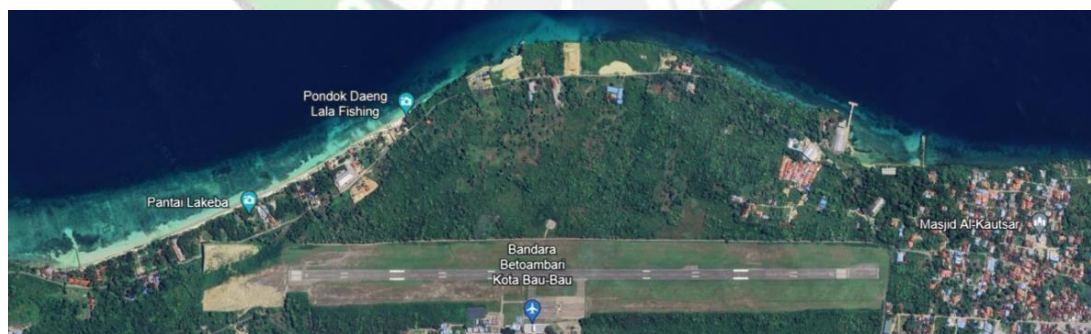
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Betoambari

Sejarah Bandar Udara Betoambari Baubau, yang semula hanyalah sebuah lapangan terbang perintis yang mulai dibangun pada awal Pelita II tahun 1975/1976. M. Panggabean yang merupakan Kepala Kantor Daerah Penerbangan IV Sulawesi/ Maluku menjadi koordinator pendirian lapangan terbang tersebut memerintahkan pasukan Batalyon Zipur Makasar di bawah pimpinan Letnan Guntoro untuk membangun lapangan terbang tersebut.

Pada tanggal 22 Oktober 1976 Lapangan Terbang Perintis Betoambari diresmikan oleh Wakil Presiden Republik Indonesia Bapak Sultan Hamengkubuwono IX. Lapangan terbang tersebut memiliki panjang landasan pacu 820 x 23 meter. Seiring dengan kemajuan Lapangan Terbang Perintis Betoambari sistem pengelolaannya diserahkan kepada Direktorat Jendral Perhubungan Udara pada tanggal 7 November 1978.

Tanggal 9 Mei 1984 Lapangan Terbang Perintis Betoambari berubah nama menjadi Bandar Udara Betoambari Baubau berdasarkan Berita Acara Serah Terima Tugas dan Tanggung Jawab Pengelolaan Lapangan Terbang Perintis No. BA. 138/KP.104/WP.IV-1984.

2.2 Data Umum



Gambar 2. 1 Google Earth Bandara Betoambari

Bandar Udara Betoambari Baubau merupakan Bandar udara yang terletak di Kelurahan Katobengke Kecamatan Betoambari Kota Baubau Sulawesi Tenggara. Bandar Udara ini memiliki ukuran landasan pacu 2010 x 30. Jarak dari pusat kota sekitar 5 km.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

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

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi

1. Koordinator titik referensi : 005' 29' 13,0"S
Aerodrome Refrensi Point 122' 34' 10,0" E
 (ARP) dalam *system* WGS 84
2. Arah dan Jarak Ke Kota : 5 km Baubau
3. Magnetik Var/Tahun : 1 ° *east* (2020) /0.08 ° decreasing
 Perubahan
4. Elevasi/Referensi Temperatur : 100 ft / 32 ° C
5. Elevasi masing-masing : RWY 04 : 100 ft
threshold RWY 22 : 100 ft
6. Elevasi tertinggi pada : NIL
touchdown zone pada precision approach runway
7. Rincian *Rotating Beacon* : Atas bangunan menara *control*,
 Bandar Udara *Type* ATG, warna jelas & hijau,
 30 RPM
8. Nama penyelenggara Bandar : Unit Penyelenggara Bandar
 Udara Udara Betoambari Baubau

9. Alamat Bandar Udara : Jln. Dayanu Ikhsanuddin No.
Kota Baubau
10. Nomor telephone : Telp. +62402.2823675
11. Fax : Fax. +62402.2823675
12. Telex : NIL
13. E-mail : bandara_betoambari@ymail.com
14. Tipe Lalu Lintas Penerbangan : Non Instrumen Runway
yang diizinkan
15. Keterangan : NIL

2.2.3 Jam Operasi

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

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

1. Fasilitas penanganan kargo : Baggage Chart dan Warehouse
(disediakan oleh Ground
Handling)
2. Bahan bakar/oli/tipe : NIL

3. Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas : NIL
4. Ruang hangar untuk perbaikan pesawat udara : NIL
5. Fasilitas perbaikan untuk pesawat : NIL
6. Keterangan : NIL

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

1. Hotel : Di Kota
2. *Restaurant* : Di Kota
3. Transportasi : *Taxi*
4. Fasilitas Kesehatan : Kantor Kesehatan Pelabuhan Bandara, RS, Puskesmas
5. Bank dan Kantor Pos : Bank di Kota (24.00-08.00 UTC)/08.00-16.00 WITA
Kantor Pos dekat Bandara (± 3 km)
6. Kantor Pariwisata : Di Kota
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia (*conveyor, lost & found*)

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

1. Kategori PKP-PK : *Category V*
2. Fasilitas PKP-PK : *Type IV* 1 Unit air 4000 liter, foam 500 liter, (Iveco)
: *Type V* 1 Unit air 2500 liter, foam 500 liter, (Mercedes)
: *Type V* 1 Unit air 2500 liter, foam 500 liter, (Mercedes)
: Mobil RIV 1 Unit (Mitsubishi Strada)

- : *Ambulance* 1 Unit (Kijang Innova)
- : *Nurse Tender* NIL
- : Cadangan air 50.000 liter
- : *Respon time* $\pm$ 2 menit, 20 detik
- : Personil berkompetensi 10 orang
- : Personil belum berkompetensi 2 orang
- 3. Ketersediaan peralatan pemindahan pesawat udara rusak : Tidak tersedia
Ket : tersedia di Bandara S. Hasanuddin Makassar
Telp : 0812 4238 665

2.2.7 Seasonal Availability Clearing

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

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

APRON

- 1. *Apron Segment I*
 - Permukaan : *Asphalt*
 - Strenght* : PCN 40 F/C/X/T Atau PCR 380 F/C/X/T
 - Dimensi : 60 x 60 m
- 2. *Apron Segment II*
 - Permukaan : *Asphalt*
 - Strenght* : PCN 21 F/C/Y/T
 - Dimensi : 110 x 60 m

TAXIWAY

- *Taxiway Edge Marking*

2. Marka *Apron* :

- *Apron Edge Marking*

- Marka *Lead In*

3. Lampu *Runway, Taxiway*
dan *Apron* :

- *Runway Threshold*

Identification Lights (RTIL)

- *Runway Edge Lights*

- *Taxi Edge Lights*

- *Apron Edge Lights*

4. Rambu *Runway, Taxi, dan*
Apron

- *Runway Threshold*

Identification Lights

(RTIL)

- *Runway Edge Lights*

- *Taxi Edge Lights*

- *Apron Edge Lights*

5. Rambu *Runway, Taxi dan*
Apron

- *Direction Sign Taxiway*

Alpha dan Bravo

- *Taxiway location sign*

b. *Stop bars*

: NIL

3. Keterangan

: NIL

2.2.10 Lokasi dan designation of standart taxi routes

2.2.10.1 Lokasi di seluruh taxiway Bandar Udara Betoambari Baubau

Tabel 2. 1 Koordinat Geografis

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

2.2.10.2 Tower Bandar Udara Betoambari mengatur pergerakan pesawat *taxi*

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

2.2.11 Koordinat geografis *parking stand*

Tabel 2. 2 Tabel Koordinat Geografis *Parking Stand*

No.	Nomor Parkir	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas	Remarks
		Lintang	Bujur		
1.	<i>Parking Stand 1</i>	5°29'15.7876"S	122°34'11.26898"S	ATR 72	
2.	<i>Parking Stand 2</i>	5°29'14.38679"S	122°34'12.43824"S	ATR 72	
3.	<i>Parking Stand 3</i>	5°29'12.65"S	122°34'13.39"S	B737- 500/A320- 200	

2.2.12 Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A

Tabel 2. 3 *Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A*

Antena.1	20271.403	19451.221
Antena.2	20266.788	19434.659

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

2.2.13 Ketersediaan Informasi Teknologi

1. *Associated MET Office* MET Station Betoambari
2. *Hours of Service* H24
3. *MET Office Outside Hours* NIL
4. *Office Responsible For TAF Preparation* MET Station Sultan Hasanuddin
5. *Period of Validity* 12 Hours, 6 Hours
6. *Trend Forecast* TREND
7. *Interval of Issuance* 1 Hour
8. *Briefing / Consultation Provided* Personal Consultation and Telephone
9. *Flight Documentation* NIL
10. *Language(s) Used* English
11. *Cahrts and Other Information Available for Briefing or Consultation* NIL
12. *Supplementary Equipment* AWOS and Receiver for Satellite

- Available for Providing Information
- images
13. ATS Units Provided With Information Baubau AFIS
14. Additional Information (limitation of Service, etc.) Telp : +628114037700

2.2.14 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 4 Karakteristik *Runway*

1	2	3	4	5	6
No. <i>Runway</i>	<i>True & MAG BRG</i>	<i>Dimensi Runway</i>	<i>Kekuatan (PCN) dan Permukaan</i>	<i>Koordinat Threshold</i>	<i>ELV TDZ Precision Approach Runway</i>
04	040,77°	2010 x 30 m	PCN 40 F/C/X/T	05°29'31.93"S 112°33'52.36"E	NIL
22	220,77°		Atau PCR 380 F/C/X/T <i>Asphalt</i>	05°28'49.73"S 112°34'28.67"E	NIL

7	8	9	10	11	12
<i>Slope Runway-Stopway</i>	<i>Dimensi Stopway</i>	<i>Dimensi Clearway</i>	<i>Dimensi Runway Strip</i>	<i>OFZ</i>	<i>Keterangan</i>
R/W 04 - Long 1% - Trans 1,5%	NIL	NIL	2090 x 150 m	NIL	Turning Area RWY 04 : 1200 m ²
R/W 22 - Long 1%	NIL	NIL		NIL	Turning Area RWY 22 :

- <i>Trans</i> 1,5%					1200 m ²
------------------------	--	--	--	--	---------------------

2.2.15 Declared Distance

Tabel 2. 5 *Declared Distance*

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	2010 m	2010 m	2010 m	2010 m
22	2010 m	2010 m	2010 m	2010 m

2.2.16 Approach dan Runway Lighting

Tabel 2. 6 *Approach dan Runway Lighting*

1	2	3	4	5
RWY Designator	APP LIGHT Type LEN	THR Light Colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
04	NIL	Green	PAPI, Left / 3.00 °	NIL
22	NIL	Green	PAPI, Left / 3.00 °	NIL

6	7	8	9	10
RWY Centre Line, LGT LEN, Spacing, Colour	RWY Edge LGT LEN, Spacing, Colour	THREnd LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M), Colour	Remarks
NIL	White	Red	NIL	RTIL
NIL	White	Red	NIL	NIL

2.2.17 Other Lighting, Secondary power Supply

Tabel 2. 7 *Lighting, Secondary power Supply*

1.	ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation	Tersedia (Rotating Beacon on top of Tower, Green, 30 RPM)
2.	LDI location and LGT anemometer location and LGT	Tidak tersedia
3.	TWY edge and Centre line LGT	Tersedia (TWY A, B Edge Light)
4.	Secondary power supply/switch over time	PLN 240 kVA/6 detik dan G 150 kVA/6 detik
5.	Remarks	Floodlight Available

2.2.17 Helicopter Landing Area

Tabel 2. 8 *Helicopter Landing Area*

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

2.2.18 Jarak Intersection-Take off dari setiap runway

Tidak tersedia

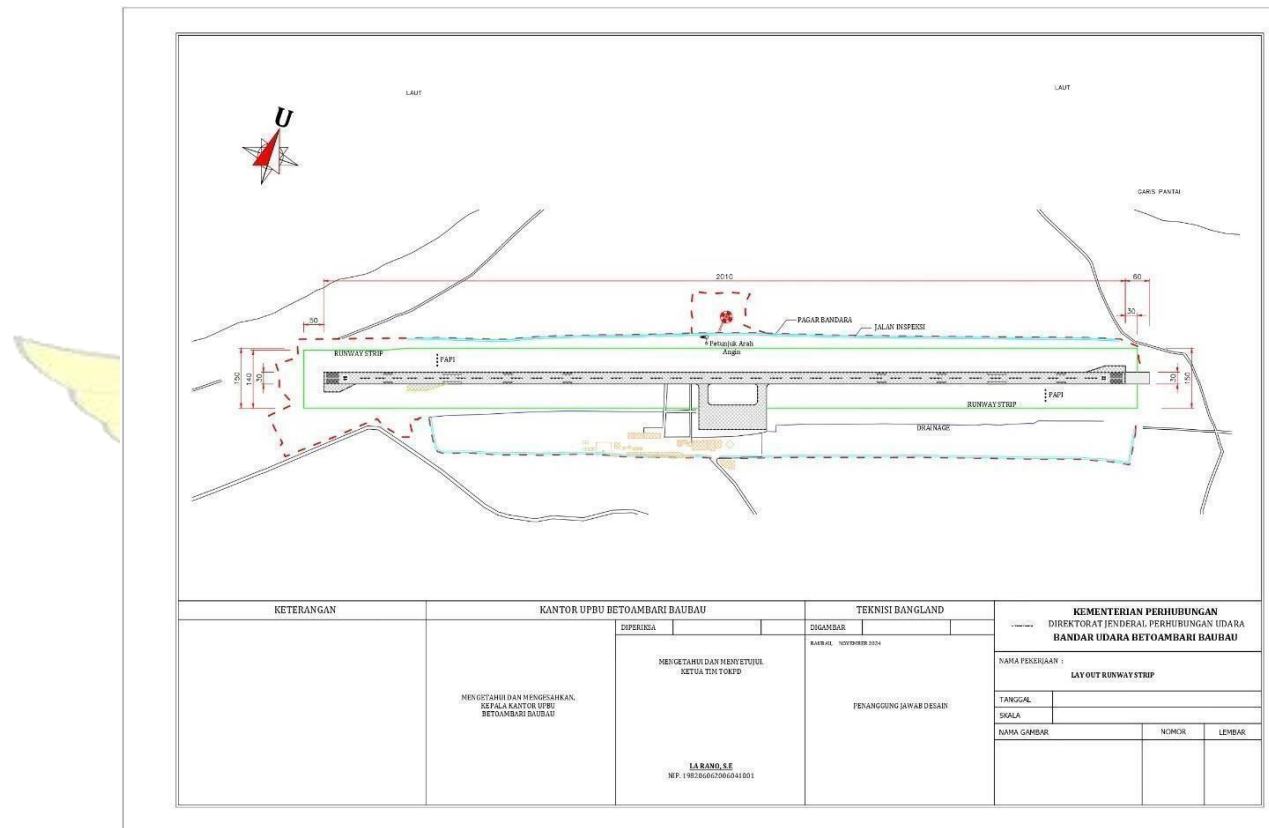
2.2.19 Koordinat Intersection-Taxiway

Tidak Tersedia

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

Tidak tersedia

2.2.21 Layout Bandar Udara Betoambari



Gambar 2. 2 Gambar Layout Bandar Udara Betoambari

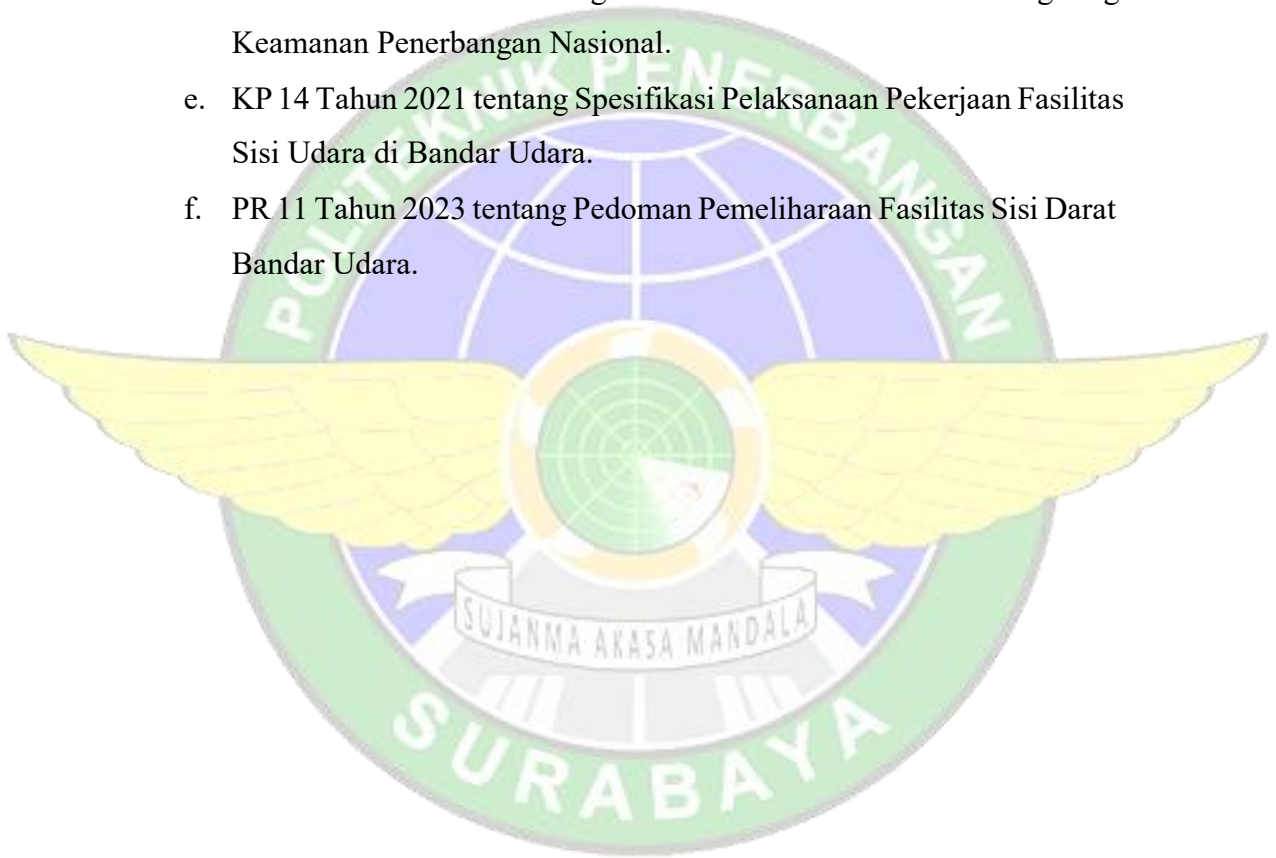
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Betoambari



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Betoambari

2.4 Tinjauan Pustaka

- a. *Aerodrome Manual* (AM) Bandar Udara Betoambari Baubau.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.
- c. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara No. KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Og Standard CASR Part 139*) Volume 1 Bandar Udara (*AERODROME*).
- d. Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- e. KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Pelaksanaan Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara di Bandar Udara.
- f. PR 11 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2010 Tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, Bandar Udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batasan-batasan tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya, yang terdiri atas Bandar Udara umum dan Bandar Udara khusus, yang selanjutnya Bandar Udara umum disebut dengan Bandar Udara.

Sedangkan menurut *Annex 14* dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), bandar udara adalah area tertentu di daratan maupun perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Sementara itu dalam peraturan internasional. Definisi aerodrome menurut *Annex 14 Volume I Aerodrome Design and Operation, Chapter 1*, Bandara Udara adalah “*A defined area on land or water (including any buildings, installation and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.*” Atau jika diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia sesuai dengan KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I Bandar udara (*Aerodrome*) memiliki arti Kawasan tertentu di darat atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksud untuk digunakan seluruhnya atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara.

3.2 Fungsi Bandar Udara

Menurut peraturan direktur jenderal perhubungan udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Bandar Udara, bandar udara berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi :

1. Bandar udara yang merupakan simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hierarki fungsinya yaitu Bandar udara pusat penyebaran dan bukan pusat penyebaran.
2. Bandar udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian Nasional dan Internasional.
3. Bandar udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi.

3.3 Jenis Bandar Udara

Di dalam UU no.1 tahun 2009 tentang penerbangan, menyebutkan 6 jenis bandar udara, yaitu:

1. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
2. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
3. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
4. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai Bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan daridan ke luar negeri.
5. Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
6. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan No. 44/2002 pasal 7, penggunaan bandar udara dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu :

1. Bandar udara domestik yang definisikan sebagai bandar udara yang melayani penerbangan komersial di dalam negeri.
2. Bandar udara internasional yang didefinisikan sebagai bandar udara yang melayani penerbangan komersial ke luar negeri

3.4 Fasilitas Sisi Udara

Menurut PM 77 Tahun 2015 pasal 1 Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Fasilitas sisi udara Bandar Udara meliputi :

3.4.1 Landasan Pacu (*Runway*)

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bag. 139 Vol. I Bandar Udara, *runway*/landas pacu adalah daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP//77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Bandar Udara, bagian Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, pada bagian a disebutkan fasilitas *runway*/landas pacu. Fasilitas ini adalah fasilitas berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar runway meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat udara yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, landas pacu buangan panas mesin (*blast pad*), *runway end safety area* (RESA), *stopway*, *clearway*.

Terdapat bagian – bagian penting dalam landasan pacu (*runway*) yaitu :

a. *Runway Shoulder*

Runway shoulder/ bahu landas pacu adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi dari hembusan jet dan sebagai jalur *ground vehicle* (kendaraan darat) untuk pemeliharaan dan

keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara antara bagian perkerasan dan *runway strip*.

b. *RESA (Runway and safety area)*

RESA adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah *runway* dan membatasi bagian ujung *runway strip*, yang ditujukan untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati *runway* saat melakukan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun *landing* (pendaratan).

c. *Clearway*

Clearway adalah suatu daerah tertentu di ujung *runway* tinggal landas yang terdapat di permukaan tanah maupun permukaan air di bawah pantauan operator Bandar udara, yang dipilih dan ditujukan sebagai daerah yang aman bagi pesawat saat mencapai ketinggian tertentu. *Clearway* juga merupakan daerah bebas terbuka yang disediakan untuk melindungi pesawat saat melakukan manuver pendaratan maupun lepas landas.

d. *Stopway*

Stopway adalah suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir bagian *landing* (tinggal landas) yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.

e. *Turning area*

Turning area adalah bagian dari *runway* yang digunakan untuk pesawat melakukan gerakan memutar, baik untuk membalikan arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di *apron*.

f. *Runway strip*

Runway strip adalah luasan bidang tanah yang diratakan dan dibersihkan tanpa benda-benda yang mengganggu yang dimensinya bergantung pada panjang *runway* dan jenis instrument pendaratan (*precision approach*) yang dilayani.

g. *Apron*

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar

udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya.

3.5 Marka Area Pergerakan Pesawat

3.5.1 Pengertian Marka

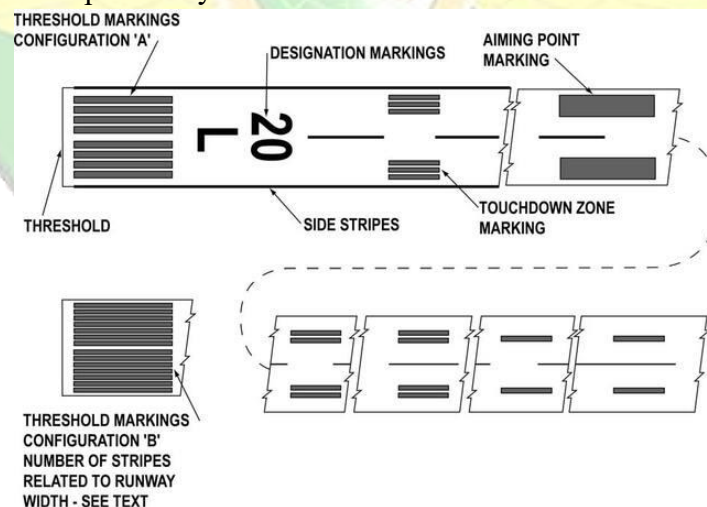
Marka adalah tanda atau simbol yang digunakan untuk memberikan informasi, petunjuk atau peringatan pada suatu area, terutama di bandara, jalan raya, atau fasilitas lainnya. Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu, landas anjang dan landas parkir. Dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan/larangan), dan batas-batas keselamatan penerbangan.

A. Marka di *Runway*

Marka di Landas Pacu merupakan suatu tanda pada daerah yang diperkeras berbentuk persegi panjang di bandar udara yang disediakan untuk lepas landas dan pendaratan.

1. *Runway Side Stripe Marking*

Garis putih *solid* maupun tunggal yang terletak pada sepanjang tepi runway untuk tanda batas tepi runway.

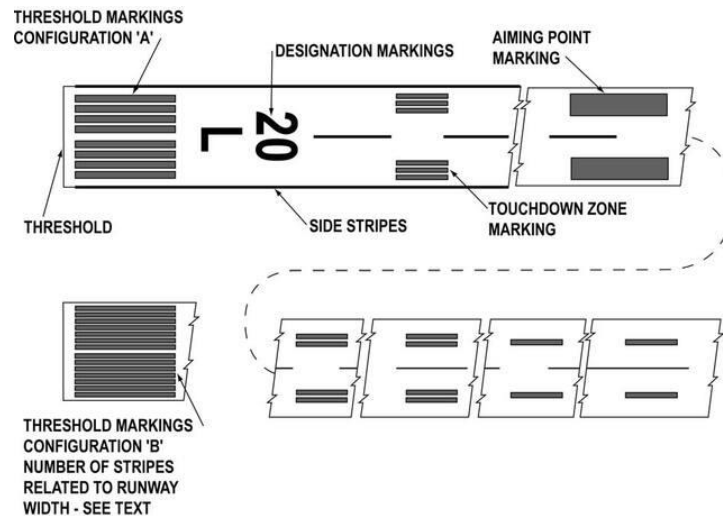


Gambar 3. 1 *Runway Side Stripe Marking*

2. *Runway Designation Marking*

Garis berwarna putih dalam bentuk dua angka atau kombinasi dua angka dan satu huruf tertentu terletak pada *threshold* dan *runway center line marking* sebagai

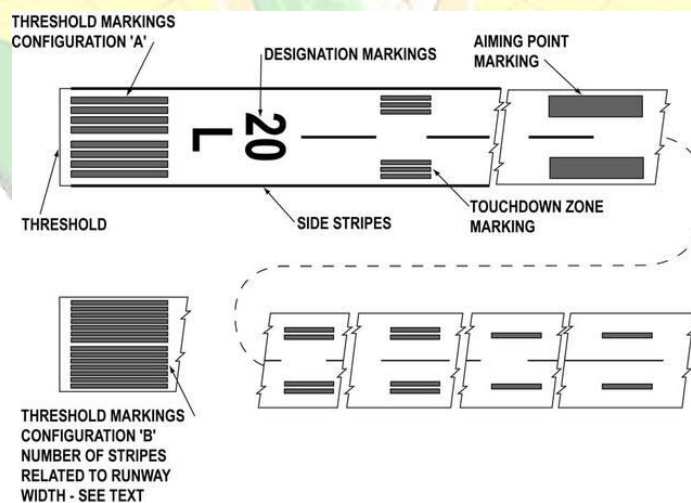
identitas *runway*. Fungsinya adalah sebagai petunjuk arah *runway* yang digunakan untuk lepas landas dan pendaratan.



Gambar 3. 2 *Runway Designation Marking*

3. *Threshold Marking*

Tanda berupa garis putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak 6 meter dari awal *runway* yang berfungsi sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan.

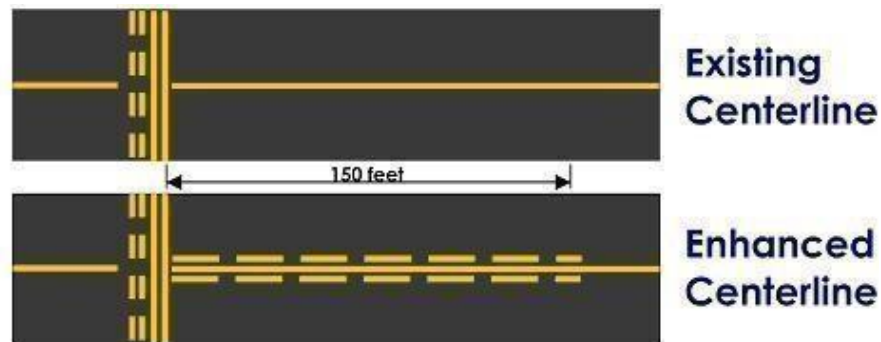


Gambar 3. 3 *Threshold Marking*

4. *Runway Center Line Marking*

Terdiri dari garis putus-putus berwarna putih terletak di tengah sepanjang

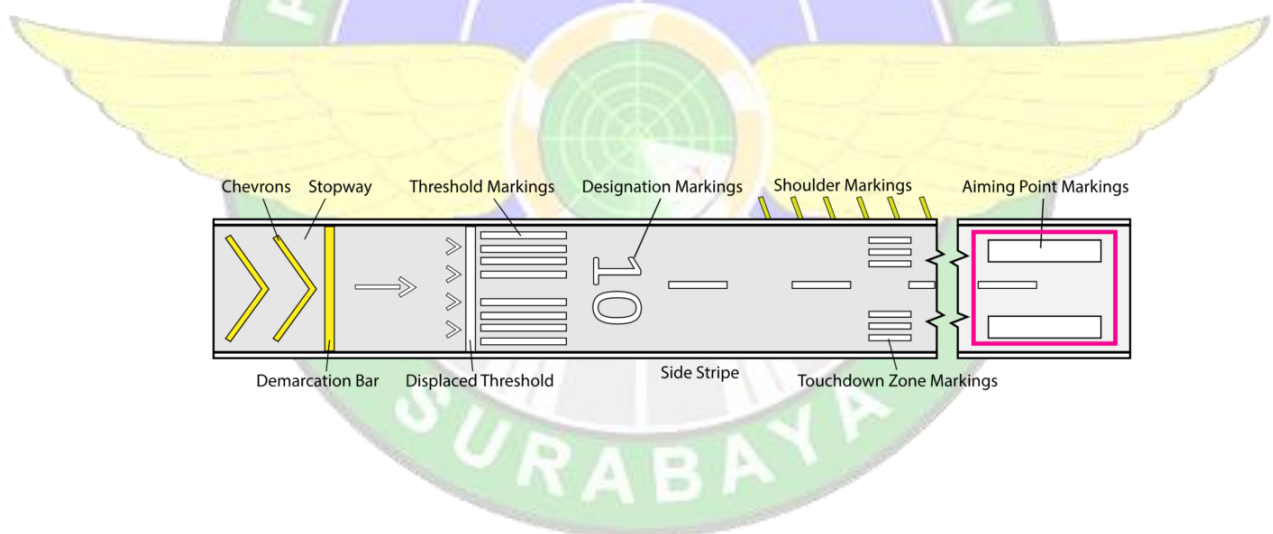
runway. Merupakan suatu garis dan celah yang memiliki panjang tidak kurang dari 50 meter dan tidak lebih dari 75 meter yang berfungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*.



Gambar 3. 4 *Runway Center Line Marking*

5. *Aiming Point Marking*

Tanda di *runway* yang terdiri dari dua garis lebar berwarna putih sebagai penunjuk tempat pertama roda pesawat yang diharapkan untuk menyentuh *runway* saat mendarat.



Gambar 3. 5 *Aiming Point Marking*

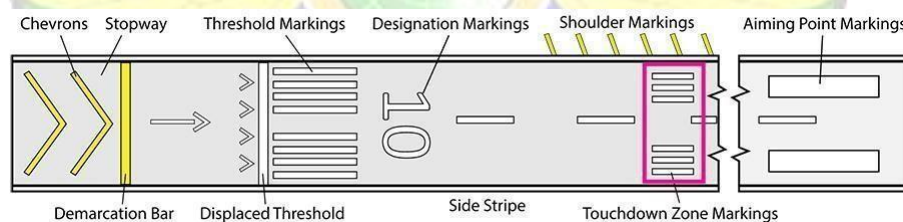
6. *Touchdown Zone Marking*

Tanda pada *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan di kiri-kanan garis tengah *runway* sebagai penunjuk panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan. Marka *touchdown zone* merupakan bagian dari *runway* di luar *threshold* diperuntukkan sebagai tempat pertama kali

pesawat menyentuh *runway*. Marka *runway touchdown zone* harus terdiri dari pasangan marka segi empat berwarna putih yang berukuran sama disekitar runway *center line* dengan beberapa pasang yang berhubungan dengan jarak pendaratan yang tersedia atau jika diterapkan, jarak antara threshold adalah sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Jumlah Marka *Touchdown zone*

Jarak pendaratan tersedia atau jarak antara kedua threshold	Pasangan marka
Kurang dari 900 m	1
900 m hingga tapi tidak mencapai 1.200 m	2
1.200 m hingga tapi tidak mencapai 1.500 m	3
1.500 m hingga tapi tidak mencapai 2.400 m	4
2.400 m atau lebih	6



Gambar 3. 6 *Touchdown Zone Marking*

3.5.2 Jenis – jenis Cat Marka

Untuk membuat marka , ada beberapa jenis cat yang digunakan, masing-masing dengan kelebihan yang sesuai dengan kondisi dan fungsinya. Berikut adalah beberapa jenis cat yang umum digunakan untuk marka yaitu:

a. Cat Thermoplastic (Hot Marking Paint)

Jenis cat ini berbentuk bubuk. Cara memakainya juga perlu dipanaskan terlebih dahulu pada suhu 200° celcius (392° fahrenheit). Tipe cat marka terbaik ini berwarna tajam. Sifatnya yang reflektif, cerah, berlapis tebal, dan tahan aus sangat menjamin keawetan marka.

b. *Coldplastic*

Jenis cat ini sangat cocok sebagai bahan dasar pembuatan marka karena tahan terhadap segala cuaca. Pengaplikasian jenis cat ini mungkin tidak semudah termoplastik karena harus dicampur dengan resin dan bahan pengeras lain terlebih dahulu. *Coldplastic* setelah dihampar dan bisa juga disemprot dengan tekanan yang kuat, jenis cat ini sendiri akan cepat mengering dan menghasilkan kepadatan yang tinggi.

c. Cat berbasis pelarut

Cat berbasis pelarut atau *solvent base paint* ini bisa digunakan untuk penandaan marka jalan, bahan tersebut cenderung mengandung kadar VOC yang tinggi, berbau kuat, dan hasil mengkilap. Cat *roadline* cocok digunakan sebagai bahan cat untuk di *apron* karena proses yang cepat kering dan hasil yang lebih mengkilap.

d. *Pre-formed thermoplastic*

Adalah jenis plastik yang terbuat dari bahan yang sama seperti *thermoplastic* yaitu plastik yang jika dipanaskan bisa mengeras dengan kuat dan mampu menahan beban lalu lintas berat.

e. Cat berbahan dasar air

Cat berbahan dasar air pada dasarnya hampir sama dengan cat marka berbahan dasar pelarut/minyak. Cat berbahan dasar air tidak mengandung kadar VOC tinggi dan pengeringannya dipengaruhi oleh udara sehingga membutuhkan waktu lebih lama dari cat lain berbahan pelarut minyak yang lebih cepat proses pengeringannya.

3.6 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak

langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengopersiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Fasilitas Sisi Darat meliputi :

3.6.1 Fasilitas Bangunan Terminal Penumpang

Menurut Petunjuk Teknis LLAJ tahun 1995, Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Di dalam terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi keberangkatan, kedatangan serta peralatan penunjang bandar udara (Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2005).

1. Fasilitas Keberangkatan

- a. *Check in counter* adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- b. *Check in area* adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c. Rambu/marka terminal bandar udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal. Pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan standar internasional.
- d. Fasilitas *Custom Imigration Quarantina/CIQ* (bandar udara internasional), ruang tunggu, tempat duduk, dan fasilitas umum lainnya adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- e. Selain itu pada terminal keberangkatan juga terdapat fasilitas: hall keberangkatan dimana hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan kerb keberangkatan, ruang tunggu penumpang,

tempat duduk dan fasilitas umum toilet.

2. Fasilitas kedatangan

- a. Ruang kedatangan adalah ruangan yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan keberangkatan kedatangan dan *baggage claim area*.
- b. *Baggage conveyor belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.
- c. Rambu/marka terminal bandar udara, Fasilitas *Custom Imigration Quarantine/CIQ* (bandar udara internasional) dan fasilitas umum lainnya (toilet telepon dsb) adalah kelengkapan terminal kedatangan yang harus disediakan yang jumlah dan luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

3. Fasilitas penunjang bandar udara

- a. Fasilitas penunjang bandar udara meliputi: jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung nonpenumpang, juga termasuk jembatan, drainase, turap dan pagar serta taman. Fasilitas ini juga memberikan layanan keterkaitan inter moda sebagai salah satu upaya integrasi bandar udara dengan sistem moda transportasi lainnya.

3.7 Daerah Keamanan Bandar Udara

Menurut PM 33 tahun 2015 Keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindak

melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Adapun keamanan penerbangan dibagi dalam beberapa daerah, yaitu:

a. Daerah Publik

Daerah publik (*Public Area*) adalah daerah-daerah yang terbuka untuk umum.

b. Daerah terbatas

Daerah terbatas (*Restricted Area*) adalah daerah tertentu di dalam bandar udara dimana penumpang dan/atau non penumpang memiliki akses masuk dengan persyaratan tertentu.

c. Daerah steril

Daerah steril (*Sterile Area*) adalah daerah tertentu di dalam daerah keamanan terbatas (*security Restricted Area*) yang merupakan daerah pergerakan penumpang sampai naik ke pesawat udara dan daerah tersebut selalu dalam pengendalian dan pengawasan.

d. Daerah Keamanan Terbatas

Daerah keamanan terbatas (*security Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah beresiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk diperlukan pemeriksaan keamanan.

Adapun daerah keamanan terbatas 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. Instansi/objek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara

Oleh karena itu 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 berupa pagar.

3.8 Jenis – Jenis Pagar

Terdapat beberapa jenis pagar yang standart digunakan untuk pembatasan fisik atau pengamanan area bandar udara, di antaranya :

3.8.1 Pagar Wiremesh

Besi *wiremesh* merupakan besi kawat dengan ukuran tertentu yang dianyam kotak-kotak membentuk lembaran seperti jaring yang direkatkan dengan sistem las. Di Indonesia sendiri, *wiremesh* lebih dikenal sebagai besi anyam. Besi *wiremesh* yang digunakan sebagai pagar dilapisi dengan sistem lapisan *galvanis hot dip*. Pagar *wiremesh* menggunakan jenis pondasi setempat dengan cor beton dan pondasi lajur. Dalam pemasangannya, setiap sambungan antara besi di sekrup dengan baut. Setiap jarak 5,4 meter dipasang skur atau penyangga pagar.

3.8.2 Pagar BRC

Pagar BRC adalah singkatan dari *British Reinforced Concrete*. Atau bisa juga disebut pagar *roll top*. Jenis ini merupakan pagar *wiremesh* khusus yang dilas dengan struktur segitiga gulung di bagian atas dan bawahnya. Penggunaan pagar ini juga banyak dimanfaatkan oleh negara-negara besar seperti Jepang, Singapura, Korea Selatan, dan negara lain di Asia Tenggara. Keunikannya terletak pada lengkungan di bagian atas dan bawah pagar untuk memastikan kenyamanan tanpa mengabaikan keamanan.

3.8.3 Pagar Harmonika

Pagar Harmonika adalah jenis pagar dengan material kawat harmonika yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* sedangkan untuk

tiang pagar menggunakan metode *hot dipped galvanized*. Diatas kawat harmonika dipasang kawat duri melingkar setinggi 88cm. Untuk menyangga lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang tipe Y3.

3.9 Standarisasi Pagar Perimeter

Menurut KP 601 tahun 2015 standar pagar ini berupa pagar *wiremesh*, pagar BRC, atau pagar harmonika dan dibuat sebagai pedoman umum dalam pelaksanaan pembangunan dengan mengacu kepada standar teknis pekerjaan konstruksi seperti SNI dan standar lainnya yang berlaku umum di Indonesia. Apabila ada kebutuhan teknis khusus (*extraordinary requirement*) terkait pekerjaan teknis di lapangan, maka pihak terkait perlu melakukan kajian dan justifikasi teknis sesuai kebutuhan di lokasi dengan memperhatikan faktor teknis dan ekonomis, sesuai dengan kondisi setempat, dan tingkat keperluan.

Suatu bandar udara harus memenuhi standar keamanan yang wajib dipatuhi,terdapat dalam KP 601 tahun 2015 pada BAB 1 menyatakan bahwa :

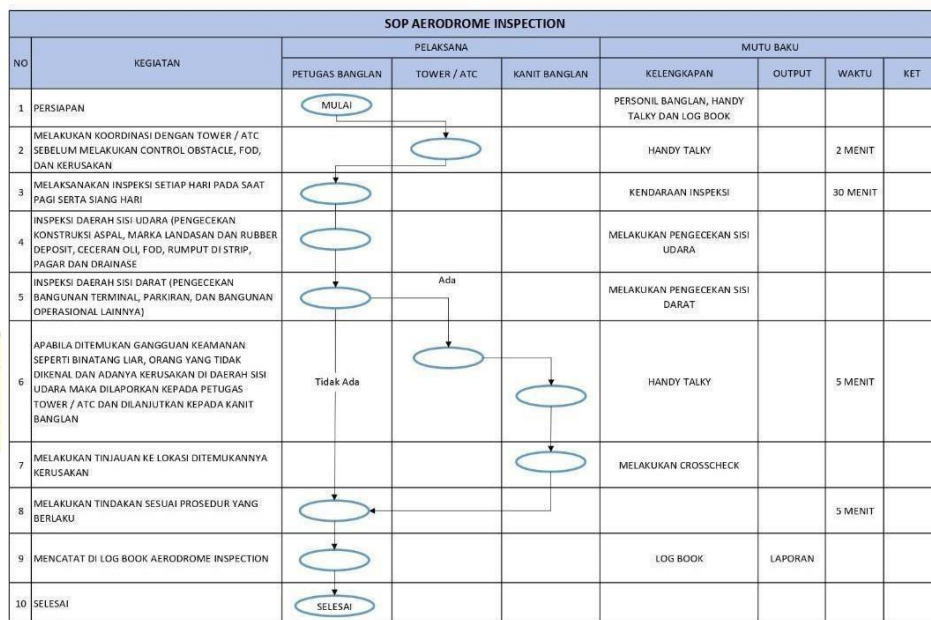
1. Setiap penyelenggara bandar udara wajib menyediakan prasarana bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, dan/atau pelayanan jasa bandar udara.
2. Untuk kepentingan Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), setiap penyelenggara bandar udara harus mengidentifikasi daerah-daerah yang digunakan untuk kepentingan operasional penerbangan dan menetapkan sebagai daerah keamanan bandar udara.
3. Daerah keamanan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2), terdiri dari:
 - a. Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*);
 - b. Daerah Steril (*Sterile Area*);
 - c. Daerah Terbatas (*Restricted Area*); dan
 - d. Daerah Publik (*Public Area*).

Apabila penyelenggara bandar udara belum dapat melakukan pemenuhan standar teknis pagar Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*),maka penyelenggara bandar udara wajib membuat dan menyampaikan pengelolaan

keselamatan (*Safety Plan*) dalam rangka mitigasi resiko dan menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan.(KP 601 tahun 2015 Pasal 3 ayat 3).

4.0 Standar Operating Procedure

Standar Operating Procedure (SOP) merupakan suatu dokumen yang berisi prosedur atau langkah – langkah standar sebagai petunjuk dasar yang harus diikuti dalam melaksanakan aktivitas atau suatu pekerjaan. SOP digunakan untuk dapat memastikan bahwa suatu proses atau tugas dilaksanakan secara konsisten, efisien dan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.



Gambar 3. 7 Gambar *Standar Operating Procedure*

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan *On The Job Training* dilaksanakan di Unit Pelayanan Bandar Udara Betoambari Baubau. Pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung selama kurang lebih 5 bulan dimulai pada tanggal 02 Oktober 2024 sampai dengan 30 Maret 2025. Wilayah kerja Taruna *On The Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan ditempat dimana pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Batoambari Baubau:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Sisi darat suatu bandara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sisi darat terdiri atas jaringan jalan masuk dan keluar bandara beserta tempat parkir dan terminal sebagai bagian pembatas antara sisi darat dan sisi udara.

1. Terminal Penumpang



Gambar 4. 1 Gambar Terminal Penumpang

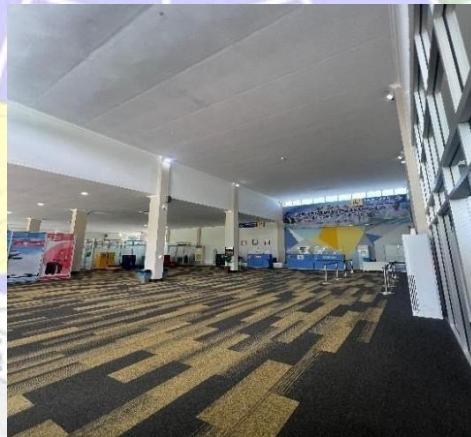
Fasilitas bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal,

penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Pihak bandar udara menyediakan area dengan luas 1.437 meter persegi. Terminal Bandar Udara Betoambari – Baubau tempat penulis melaksanakan *On The Job Training* di dalamnya memuat bagian- bagian seperti:

a. *Hall* Keberangkatan

Hall keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point* (SCP) dan juga ruang tunggu. *Hall* ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang.

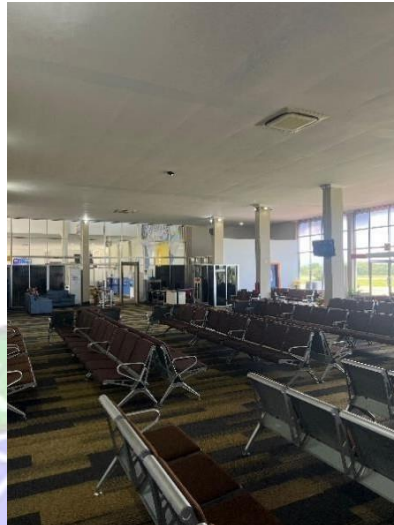
b. Ruang *Check In*



Gambar 4. 2 Gambar Ruang *Check In*

Ruang *Check In* adalah area yang dibutuhkan untuk penumpang check-in counter. Luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

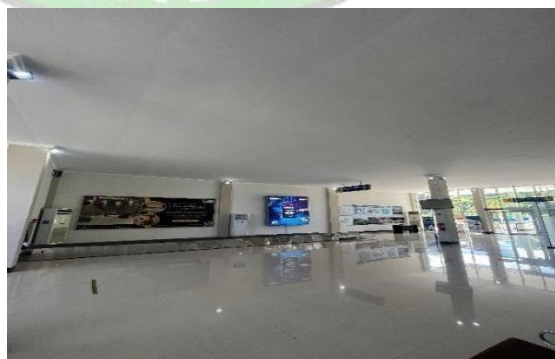
c. Ruang Tunggu Keberangkatan



Gambar 4. 3 Gambar Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruang utama dari bangunan terminal adalah sebagai ruang perantara yang berfungsi sebagai tempat menunggu penumpang yang akan berangkat dengan pesawat udara. Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk kedalam pesawat, setelah melewati *Security Check Point* (SCP) terakhir, sehingga penumpang benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.

d. Area Pengambilan Bagasi



Gambar 4. 4 Area Pengambilan Bagasi

Area pengambilan bagasi merupakan area atau tempat pengambilan barang atau bagasi oleh penumpang setelah turun dari pesawat.

e. *Hall* Kedatangan

Hall kedatangan merupakan area terakhir yang dilalui para penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara sesampainya di kota tujuan.

2. Gedung Kargo



Gambar 4. 5 Gambar Gudang Kargo

Gudang kargo di bandar udara adalah fasilitas penting yang berfungsi sebagai pusat pengolahan dan penyimpanan barang di bandar udara. Gudang kargo dirancang khusus untuk mengatur dan mengelola proses pemuatan, pemindahan, penyimpanan, dan pengiriman barang.

3. Gedung Perkantoran

a. Kantor Administrasi



Gambar 4. 6 Kantor Administrasi

Suatu bangunan yang berfungsi tempat Koordinator dan staff. Tata Usaha bekerja sebagai administrator data-data umum bandar udara dan pencetak surat-surat penting bagi para pegawai.

b. *Power House*



Gambar 4. 7 Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung PH juga menyimpan alat dan bahan penunjang kegiatan operasional bandar udara seperti Genset (*Generator*

Set), Panel Listrik, Transformator (*Trafo*) dan AKI (*Akumulator*).

c. Gedung PKP-PK

Unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat yang ada di bandar udara. Gedung PKP-PK terletak di sisi udara pada bagian strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4. 8 Gedung PKP-PK

d. Gedung Avsec



Gambar 4. 9 Gedung Avsec

Gedung *Avsec* merupakan gedung yang digunakan untuk kantor personel keamanan bertugas mengamankan penerbangan dan menjamin keselamatan dan kenyamanan bagi para pengguna jasa penerbangan. *Avsec* bertugas menjalankan prosedur yang telah diatur berdasarkan peraturan internasional yang dibuat oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Sisi udara adalah bagian dari operasi penerbangan di bandar udara, segala fasilitas penunjangnya yang merupakan kawasan terbatas yang tidak dapat semua orang, barang, dan kendaraan mampu memasukinya sembarangan. Jika akan memasuki kawasan ini wajib melalui pemeriksaan keamanan dan memiliki izin khusus.

1. Runway



Gambar 4. 10 Runway

Runway adalah area khusus yang berfungsi untuk mempermudah pesawat untuk melakukan lepas landas. Bagian ini berbentuk persegi panjang dengan standar ukuran tertentu. Landasan pesawat terbuat dari material asphalt dan beton, dirancang dengan baik untuk memastikan runway mampu menahan beban puluhan sampai ratusan ton.

Runway/Landasan Bandar Udara Betoambari - Baubau:

Panjang x Lebar	: 2010 x 30 M
Konstruksi	: Asphalt Flexible
Arah	: 04><22
Kemampuan	: PCN 40 /F/C/X/T Atau PCR F/C/X/T

2. Taxiway



Gambar 4. 11 *Taxiway*

Taxiway merupakan jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan *taxi* dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya, terutama untuk menghubungkan landasan pacu dengan pelataran parkir pesawat (*apron*).

Taxiway Bandar Udara Betoambari Baubau

Panjang x Lebar : 2 x (53 x 23 M)

Konstruksi : *Asphalt Flexible*

Kemampuan : A = PCN 23/F/C/X/T

B = PCN 34/F/C/X/T

Atau PCR 380 F/C/X/T

3. Apron

Suatu area yang telah ditentukan di bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara atau lebih simple-nya apron adalah pelataran parkir bagi pesawat.



Gambar 4. 12 Apron

Apron Bandar Udara Betoambari – Baubau

Panjang x Lebar : 170 x 63 M

Konstruksi : *Asphalt Flexible*

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

4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan program On the Job Training (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 (lima) bulan terhitung sejak tanggal 02 Oktober 2024 – 30 Maret 2025 dan jadwal pelaksanaan kegiatan-kegiatan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari secara umum dapat dilihat pada tabel dibawah. Untuk waktu pelaksanaan dinas bandar udara dimulai dari pukul 07.30 – 16.00 WITA. Selama proses OJT berlangsung seluruh taruna dibimbing dan diawasi oleh Koordinator, Penanggungjawab dan Senior yang ada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan On the Job Training (OJT), Taruna D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Tabel Kegiatan Taruna *On The Job Training*

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	2 Oktober 2024	Taruna On the Job Training (OJT) sampai di Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Betoambari	
2.	3 Oktober 2024	Taruna menghadap Kepala	

		Bandara UPBU Betoambari Baubau	
3.	2 Oktober 2024 – 30 Maret 2025	Taruna On the Job Training melaksanakan dinas harian sesuai jadwal yang telah disepakati	Sesuai dengan jadwal harian yang telah ditentukan
4.	17 Februari 2025 – 21 Februari 2025	Taruna melaksanakan sidang laporan On The Job Training	Taruna melaksanakan pengajuan laporan <i>On The Job Training</i> di kantor UPBU secara daring

4.3 Permasalahan

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training* di Unit Pelayanan Bandar Udara Betoambari Baubau, pengecekan fasilitas bandar udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya baik dari fasilitas sisi darat maupun sisi udara. Dalam hal ini penulis menemukan kegiatan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Baubau yang akan penulis uraikan menjadi laporan *On The Job Training*, diantaranya yaitu:

4.3.1 Pengecatan Marka Touchdownzone Baru

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* II mulai dari 2 Oktober 2024 hingga 30 Maret 2025 Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan diketahui saat ini marka *Touchdown zone* tertutup dikarenakan adanya kegiatan *overlay* di sepanjang *Runway*. Hal tersebut menjadikan perlunya diadakan pengecatan marka *Touchdown zone* baru.

4.3.2 Perbaikan Pagar Perimeter di Sisi Darat Bandar Udara

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* II mulai dari 2 Oktober 2024 hingga 30 Maret 2025 Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan ditemukan permasalahan dari fasilitas sisi darat yaitu masalah yang terdapat di pagar perimeter. Untuk pemasangan pagar perimeter sudah sesuai dan memenuhi standar pemasangan, tetapi ada beberapa terdapat pagar yang

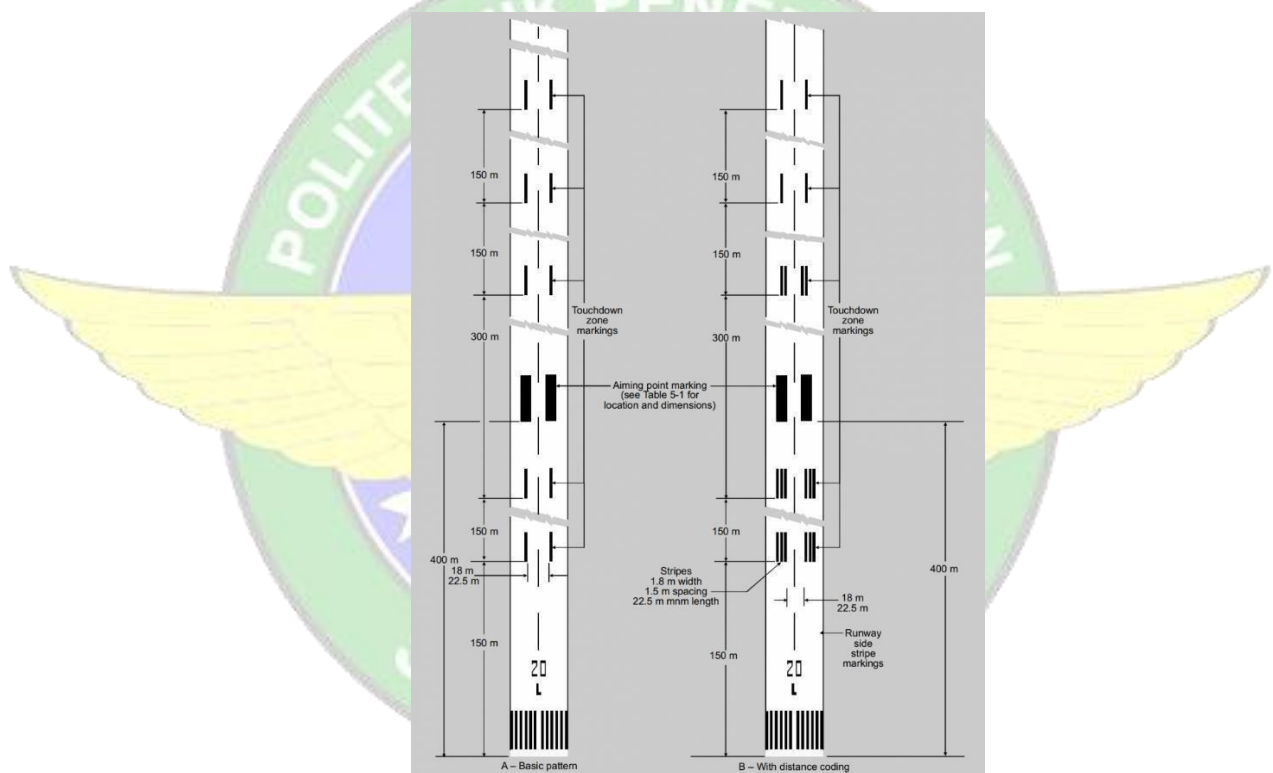
perlu di perbaiki dan perlunya pergantian pagar terutama di bagian jalan inpeksi yang dekat dengan rumah warga yang dapat mengakibatkan ancaman keamanan penerbangan. Untuk terciptanya keamanan di sektor pagar perimeter maka diperlunya acuan standar pagar perimeter sehingga dapat mengidentifikasi masalah dan perbaikan segera mungkin.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pengecatan Marka *Touchdown Zone* Baru

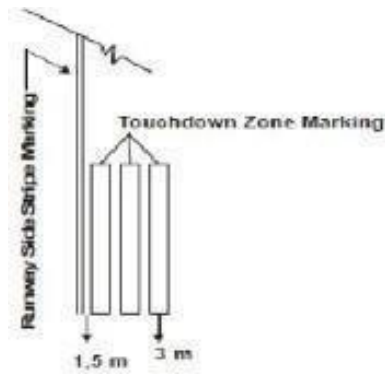
1. Perencanaan Marka Touchdown

Pembuatan marka *Touchdown zone* baru sesuai dengan ketentuan MOS 139 VOL 1 KP 326 TAHUN 2019.



Gambar 4. 13 *Touchdown zone*

Tanda di *runway* yang terdiri dari garis – garis berpasangan, terletak simetris di kiri-kanan garis tengah *runway* yang berfungsi untuk menunjukkan panjang *runway* yang masih tersedia saat pendaratan. Apabila *touchdown zone marking* peletakkannya dan atau jaraknya dari marka *aiming point* berhimpit atau kurang dari atau sama dengan 50 m, maka pembuatan marka *touchdown zone* harus ditiadakan.



Gambar 4. 14 Bentuk jarak *touchdown zone marking*

Keterangan :

Panjang *stripe* = 22,5 m

Lebar *stripe* = 3 m

Jarak antar *stripe* = 1,5

Jarak dari *threshold* = 150 m

Jarak *stripe* dari pinggir

runway

Jarak antar *touchdown* = 150 m

Touchdown zone marking terdiri dari sepasang tanda yang jumlah masing- masing sesuai dengan tabel

Tabel 4. 2 Jumlah masing – masing pada *touchdown zone marking*

Landing distance available or the distance between threshold	Pair (s) of Marking	Jumlah Garis
< 900 m	1	Satu
900 m – 1199 m	2	Dua, satu
1200 m – 1499 m	3	Dua, satu, satu
1500 m – 2399 m	4	Dua, dua, satu, satu
> 2400 m	6	Tiga, tiga, dua, dua, satu, satu

Berikut merupakan persiapan pekerjaan pengecatan *Touchdown zone* dimana setelah tahap pertama yaitu perencanaan bahan yang

diperlukan dengan rincian sebagai berikut.

1. Bahan dan alat yang digunakan :

Tabel 4. 3 Alat dan Bahan

NO	Nama Peralatan dan Bahan	Jumlah
1	Cat propan warna putih	22,5 Kg
2	Cat hitam	5 Kg
3	Kuas tangan uk. 15 cm	6 Buah
4	Kuas roll	3 Buah
5	Tali	100 M
6	Meteran	1 Buah
7	Paku	1 Buah
8	Palu	1 Buah

2. Tahap pekerjaan pengecatan marka

- 1) Pengukuran marka mengacu dengan perencanaan yang telah dibuat
- 2) Menancapkan paku di setiap sudut tempat yang akan di cat
- 3) Memasang tali kepada paku untuk memberi batas cat terluar
- 4) Pencampuran cat sesuai dengan takaran yang telah ditentukan. Untuk rasio perbandingan adalah 1 : 1
- 5) Pengecatan marka dengan warna yang telah ditentukan
- 6) Koreksi untuk cat yang tertumpah atau cat yang kurang rapi



Gambar 4. 15 Tahap Pengecatan

4.4.2 Perbaikan Pagar Perimeter

4.4.2.1 Faktor – Faktor Permasalahan

Pada saat di lapangan banyak menemukan permasalahan pagar yang rusak, dari kerusakan ringan hingga berat. penyebab kerusakan pagar perimeter yaitu :

a. Penduduk

Dikarenakan Badan Layanan Umum Kantor UPBU Betoambari Baubau berdekatan dengan pemukiman ada beberapa ditemukan

pagar yang rusak.

b. Hewan

Hewan juga menjadi factor rusaknya pagar, di beberapa titik kami mendapati rusaknya pagar disebabkan oleh hewan ternak warga sekitar.

c. Faktor Usia dan cuaca

Di daerah palu dengan cuaca yang ekstrim yang umum didapati sehingga menyebabkan beberapa pagar yang butuh pergantian serta beberapa titik yang perlu dilakukan pergantian akibat factor usia.

4.4.2.2 Pelaksanaan Perbaikan Pagar Perimeter

Pelaksanaan inspeksi sangat penting dan harus di lakukan secara rutin. Inspeksi biasanya pada pagi, siang dan sore. Serta melakukan pemeliharaan secara berkala untuk mengontrol keadaan pagar.

a. Gulma

Penyemprotan gulma di sekitar pagar perimeter merupakan salah satu metode yang efektif untuk menjaga kebersihan dan mencegah tumbuhnya tanaman liar yang dapat mengganggu struktur pagar atau keamanan area. Dengan mengandalkan gulma yang tumbuh di sekitar pagar, pemeliharaan pagar menjadi lebih mudah. Penanganan gulma biasanya dilakukan secara berkala. Cara penanganannya dengan membersihkan gulma yang ada di pagar dan area sekitar pagar secara manual atau di semprot racun.



Gambar 4. 16 Penyemprotan *Gulma*

b. Pengelasan



Gambar 4. 17 Pengelasan Pagar Perimeter

meningkatkan keamanan dan ketahanannya. Pagar perimeter yang rusak, seperti lepas atau longgar yang tidak bisa di tangani dengan menggunakan pemasangan kawat bisa diatasi dengan cara mengelas pagar perimeter. Pengelasan merupakan metode yang relatif murah dan cepat untuk memperbaiki pagar perimeter yang rusak. Namun apabila terjadi kerusakan parah dan tidak memungkinkan pemeliharaan secara di las dapat di lakukan dengan pergantian pagar.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab sebelumnya kesimpulan permasalahan dapat mencakup beberapa hal utama, Namun secara umum terdapat beberapa poin yang dapat disimpulkan sebagai berikut:

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

a. Pengecatan Marka *Touchdown Zone* Baru

Berdasarkan permasalahan dan penyelesaian permasalahan yang ada maka dapat ditarik kesimpulan bahwa keadaan touchdown pada *runway* sekarang tertutup oleh lapisan aspal dikarenakan *overlay* maka diperlukan pengecatan baru, dengan demikian pengecatan *touchdown* setelah *overlay* tidak hanya memperbaiki penampilan, tetapi juga meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan kepatuhan terhadap aturan dan regulasi penerbangan.

b. Perbaikan Pagar Perimeter

Untuk pagar perimeter di UPBU Betoambari Baubau sudah memenuhi standar KP 14 Tahun 2021 dan KP 601 Tahun 2015, dengan faktor penyebab dan cara penanganan yang sudah di jelaskan diharapkan dapat membantu para teknisi memperbaiki masalah pagar perimeter sehingga dapat dilakukan pencegahan dan penanganan secara cepat dan tepat untuk memastikan fungsi pagar perimeter tetap terjaga dan tidak mengganggu keamanan area sehingga kejadian kerusakan tidak terulang kembali.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

Selama melaksanakan OJT lima bulan di Bandar Udara Betoambari, dapat melatih kita untuk mengembangkan keterampilan bekerja sama secara profesional, menemukan solusi yang efisien saat menemukan masalah maupun perbedaan, sehingga dapat menjadi tenaga kerja yang handal dan telah berpengalaman.

Dengan demikian, taruna/i dapat menerapkan dan mengaplikasikan teori yang telah dipelajari di kampus serta adaptasi terhadap lingkungan dan budaya kerja

untuk mempersiapkan diri menghadapi dunia kerja yang akan datang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang ditemui oleh penulis, maka penulis dapat memberikan beberapa saran terkait Pengecatan *Touchdown Zone* Baru dan Perbaikan Pagar Perimeter yaitu :

a. Pengecatan Marka *Touchdown Zone* Baru

Pelaksanaan pemeliharaan sisi udara berupa pengecatan marka *Touchdown Zone* baru memerlukan pemilihan bahan cat yang tepat dan sesuai serta dilakukan pengecatan secara merata dengan ketebalan yang sesuai. Selain itu marka yang telah di cat perlu dilakukan pemeliharaan secara rutin dan terjadwal serta melakukan pengecatan ulang apabila marka sudah mulai pudar dan terkelupas.

b. Perbaikan Pagar Perimeter

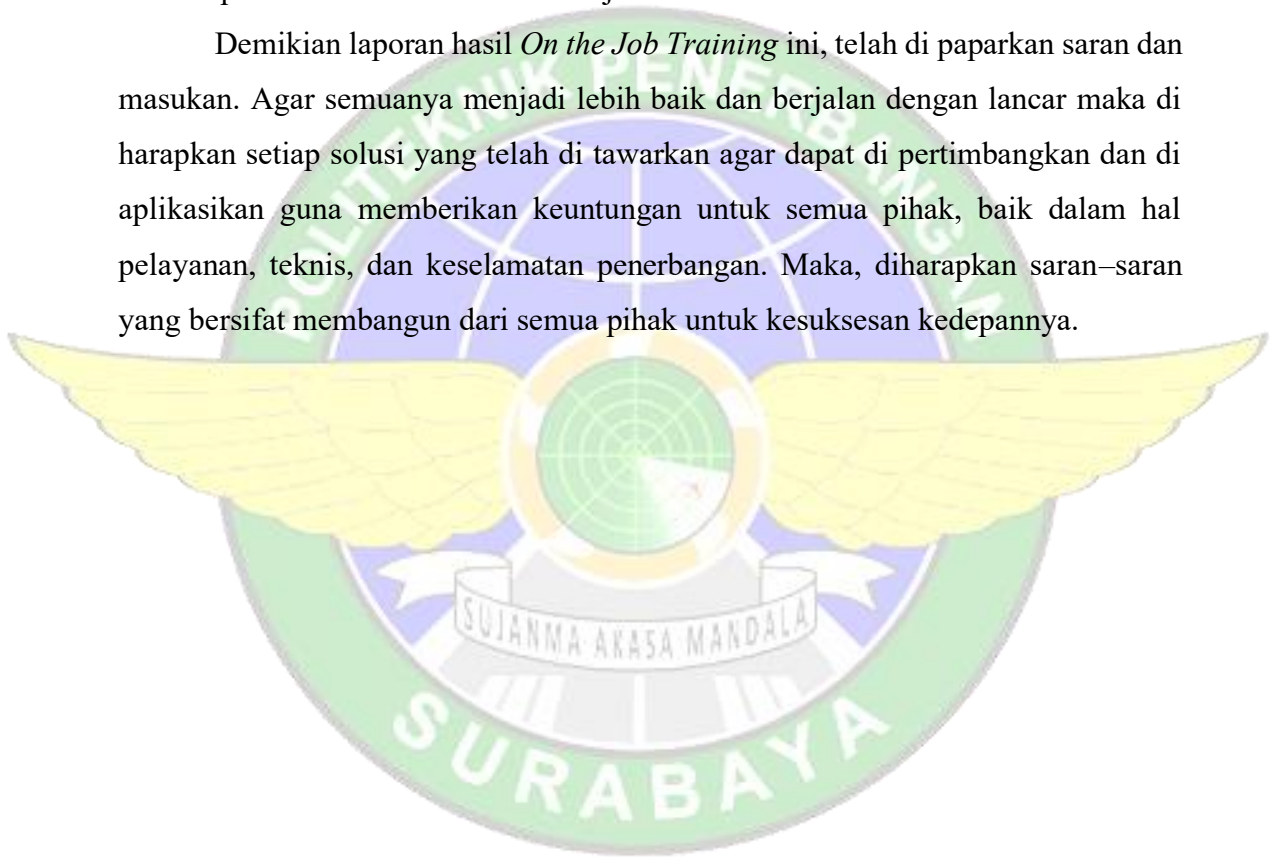
1. Pemilihan material pagar yang kuat dan tahan lama seperti besi atau baja yang berkualitas tinggi.
2. Melaksanakan pengecekan kondisi pagar perimeter secara rutin, bila terjadi kerusakan atau perbaikan pada pagar perimeter secepat mungkin melakukan tindakan dengan cepat terhadap masalah tersebut.
3. Memperkuat material pagar perimeter di bagian pagar yang berdekatan dengan rumah warga agar tidak dirusak oleh warga dan dengan memberikan pencahayaan yang cukup atau pemasangan lampu sensor gerak pada pagar perimeter untuk mencegah tindakan kriminal seperti pencurian dan perusakan.
4. Menambahkan papan peringatan sesuai UU No 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 432 “ Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

dan melaksanakan sosialisasi dari pihak bandara di desa desa di sekitar bandar udara.

5.2.2 Saran Keseluruhan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* yang dilaksanakan di Bandar Udara Betoambari secara keseluruhan merupakan pengalaman yang luar biasa bagi para taruna/i untuk menunjang kinerja di masa yang akan datang. Maka dari kegiatan tersebut diharapkan para taruna/i dapat mengambil pengalaman dan pelajaran dengan cara lebih aktif dalam suatu pekerjaan. Sangat diharapkan bagi seluruh peserta OJT untuk berani belajar lebih luas.

Demikian laporan hasil *On the Job Training* ini, telah di paparkan saran dan masukan. Agar semuanya menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka di harapkan setiap solusi yang telah di tawarkan agar dapat di pertimbangkan dan di aplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam hal pelayanan, teknis, dan keselamatan penerbangan. Maka, diharapkan saran–saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk kesuksesan kedepannya.



DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil- Bagian 139 (*Manual Of Standard Cask - Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Pelaksanaan Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara di Bandar Udara.

PR 11 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara



LAMPIRAN
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Lampiran 1. 1 Form kegiatan harian OJT

Nama : Jessica Putri Herdriana Divanty
NIT : 30722012
PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Rabu, 2 Oktober 2024	- Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> - Taruna melakukan pelaporan untuk lanjutan <i>On the Job Training 2</i>
2.	Kamis, 3 Oktober 2024	Inspeksi harian
3.	Jumat, 4 Oktober 2024	Inspeksi harian
4.	Sabtu, 5 Oktober 2024	Inspeksi harian
5.	Minggu, 6 Oktober 2024	Inspeksi harian
6.	Senin, 7 Oktober 2024	- Inspeksi harian - Upacara bendera - Peninjauan lokasi perpanjangan <i>runway 04</i>
7.	Selasa, 8 Oktober 2024	- Inspeksi harian - Pengecatan marka <i>threshold, side stripe, centerline, runway designation</i>, dan <i>aiming point</i> baru di perpanjangan <i>runway 04</i>
8.	Rabu, 9 Oktober 2024	- Inspeksi harian - Pengecatan tanda silang di perpanjangan <i>runway 04</i>
9.	Kamis, 10 Oktober 2024	- Inspeksi harian - Giat bersih di area jalan inspeksi - Sosialisasi BKK Wilayah Kerja Baubau

10.	Jumat, 11 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>turning area</i> di perpanjangan <i>runway</i> 04
11.	Sabtu, 12 Oktober 2024	• Inspeksi harian
12.	Minggu 13 Oktober 2024	• Inspeksi harian
13.	Senin, 14 Oktober 2024	• Inspeksi harian
14.	Selasa, 15 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Penambalan lubang pintu di VVIP Room • Pemotongan rumput di area drainase taman
15.	Rabu, 16 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Penghapusan marka <i>turning area</i> lama di <i>runway</i> 22 • Pengecatan marka <i>turning area</i> baru di <i>runway</i> 22
16.	Kamis, 17 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area taman
17.	Jumat, 18 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Sosialisasi BKK Wilayah Kerja Baubau
18.	Sabtu, 19 Oktober 2024	• Inspeksi harian
19.	Minggu, 20 Oktober 2024	• Inspeksi harian
20.	Senin, 21 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera • Pemasangan seng di VVIP <i>room</i>
21.	Selasa, 22 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di bengkel bangland • Penggantian stiker <i>sign taxiway</i> A 04-22
22.	Rabu, 23 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan seng di VVIP <i>room</i>

		• Pemindahan marka <i>holding position taxiway A & B 04-22</i>
23.	Kamis, 24 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Perencanaan penebangan <i>obstacle</i> pohon di area ujung <i>runway 22 & 04</i>
24.	Jumat, 25 Oktober 2024	• Inspeksi harian
25.	Sabtu, 26 Oktober 2024	• Inspeksi harian
26.	Minggu, 27 Oktober 2024	• Inspeksi harian
27.	Senin, 28 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Upacara peringatan hari sumpah pemuda • Pemasangan <i>scaffolding</i> di VVIP room
28.	Selasa, 29 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Penebangan <i>obstacle</i> pohon di area ujung <i>runway 04</i>
29.	Rabu, 30 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Perencanaan perbaikan kebocoran atap masjid • Pemindahan dan Pengecoran sign taxiway A & B 04-22
30.	Kamis, 31 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Penebangan <i>obstacle</i> pohon di area ujung <i>runway 04</i>

Supervisor



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

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Jessica Putri Herdriana Divanty
 NIT 30722012
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Jumat, 1 November 2024	• Inspeksi harian • Penentuan titik as di perpanjangan <i>runway</i> 04 • Pengecatan marka <i>threshold</i>, <i>side stripe</i>, <i>runway designation</i>, <i>centerline</i> baru di perpanjangan <i>runway</i> 04
2.	Sabtu, 2 November 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>turning area & touchdown zone</i> di perpanjangan <i>runway</i> 04
3.	Minggu, 3 November 2024	• Inspeksi harian
4.	Senin, 4 November 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera • Pengecatan marka <i>centerline</i> (setelah <i>overlay</i>)
5.	Selasa, 5 Oktober 2024	• Inspeksi harian • Penggantian banner selamat datang di terminal keberangkatan • Pengecatan marka <i>centerline</i> (setelah <i>overlay</i>)
6.	Rabu, 6 November 2024	• Inspeksi harian • Perbaikan kebocoran atap di masjid • Pengecatan marka <i>centerline</i> (setelah <i>overlay</i>)
7.	Kamis, 7 November 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan di area atap aula dan terminal cargo • Pengecatan marka <i>centerline</i> (setelah <i>overlay</i>)
8.	Jumat, 8 November 2024	• Inspeksi harian • Pekerjaan <i>cutting</i> dan <i>breaker</i> pada penurunan struktur perkerasan di <i>parking stand</i> 1
9.	Sabtu, 9 November 2024	• Inspeksi harian
10.	Minggu, 10 November 2024	• Inspeksi harian

11.	Senin, 11 November 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera • Pelapisan cat ulang marka <i>threshold</i> di <i>runway</i> 04 • Pengecatan marka <i>aiming point</i> (setelah <i>overlay</i>)
12.	Selasa, 12 November 2024	• Inspeksi harian • Penggantian stiker plakat bandar udara • Pengecatan marka <i>touchdown zone</i> (setelah <i>overlay</i>)
13.	Rabu, 13 November 2024	• Inspeksi harian
14.	Kamis, 14 November 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area taman
15.	Jumat, 15 November 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>aiming point</i> dan <i>touchdown zone</i> (setelah <i>overlay</i>)
16.	Sabtu, 16 November 2024	• Inspeksi harian
17.	Minggu, 17 November 2024	• Inspeksi harian
18.	Senin, 18 November 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera
19.	Selasa, 19 November 2024	• Inspeksi harian • Giat bersih di area terminal
20.	Rabu, 20 November 2024	• Inspeksi harian • Perawatan pagar perimeter di area jalan inspeksi
21.	Kamis, 21 November 2024	• Inspeksi harian
22.	Jumat, 22 November 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>centerline</i> (setelah <i>overlay</i>)
23.	Sabtu, 23 November 2024	• Inspeksi harian
24.	Minggu, 24 November 2024	• Inspeksi harian

25.	Senin, 25 November 2024	• Inspeksi harian • Upacara bendera • Pengecatan marka <i>exit guide line taxiway B 04-22</i>
26.	Selasa, 26 November 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan FOD di area <i>runway</i>
27.	Rabu, 27 November 2024	• Inspeksi harian
28.	Kamis, 28 November 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan FOD di area <i>runway side stripe</i>
29.	Jumat, 29 November 2024	• Inspeksi harian • Perbaikan plafond <i>check in</i> terminal keberangkatan
30.	Sabtu, 30 November 2024	• Inspeksi harian
31.	Jumat, 31 November 2024	• Inspeksi harian • Penentuan titik as di perpanjangan <i>runway 04</i> • Pengecatan marka <i>threshold, side stripe, runway designation, centerline</i> baru di perpanjangan <i>runway 04</i>

Supervisor



Cafry Atalarik Syawal Welay, A.Md

NIP : 19981119 202203 1 006

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Jessica Putri Herdriana Divanty
 NIT 30722012
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Minggu, 1 Desember 2024	• Inspeksi harian
2.	Senin, 2 Desember 2024	• Inspeksi harian • Perawatan pagar perimeter di area jalan inspeksi
3.	Selasa, 3 Desember 2024	• Inspeksi harian
4.	Rabu, 4 Desember 2024	• Inspeksi harian
5.	Kamis, 5 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pemasangan kawat duri di pagar perimeter
6.	Jumat, 6 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pembersihan FOD di area <i>runway side stripe</i>
7.	Sabtu, 7 Desember 2024	• Inspeksi harian
8.	Minggu, 8 Desember 2024	• Inspeksi harian
9.	Senin, 9 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>centerline</i> (setelah overlay)
10.	Selasa, 10 Desember 2024	• Inspeksi harian
11.	Rabu, 11 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan pohon di area pagar perimeter
12.	Kamis, 12 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pemotongan rumput di area VVIP room
13.	Jumat, 13 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka touchdown zone (setelah overlay)
14.	Sabtu, 14 Desember 2024	• Inspeksi harian
15.	Minggu, 15 Desember 2024	• Inspeksi harian

16.	Senin, 16 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka threshold, runway designation, side stripe di runway 22 (setelah overlay)
17.	Selasa, 17 Desember 2024	• Inspeksi harian
18.	Rabu, 18 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka turning area di runway 22 (setelah overlay)
19.	Kamis, 19 Desember 2024	• Inspeksi harian • Pengecatan marka pre threshold di runway 22 dan 04
20.	Jumat, 20 Desember 2024	• Inspeksi harian
21.	Sabtu, 21 Desember 2024	• Inspeksi harian
22.	Minggu, 22 Desember 2024	• Inspeksi harian
23.	Senin, 23 Desember 2024	• Libur
24.	Selasa, 24 Desember 2024	• Libur
25.	Rabu, 25 Desember 2024	• Libur
26.	Kamis, 26 Desember 2024	• Libur
27.	Jumat, 27 Desember 2024	• Libur
28.	Sabtu, 28 Desember 2024	• Libur
29.	Minggu, 29 Desember 2024	• Libur
30.	Senin, 30 Desember 2024	• Libur

Supervisor



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

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Jessica Putri Herdriana Divanty
NIT 30722012
PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Rabu, 1 Januari 2025	• Libur
2.	Kamis, 2 Januari 2025	• Libur
3.	Jumat, 3 Januari 2025	• Libur
4.	Sabtu, 4 Januari 2025	• Libur
5.	Minggu, 5 Januari 2025	• Libur
6.	Senin, 6 Januari 2025	• Inspeksi harian
7.	Selasa, 7 Januari 2025	• Inspeksi harian • Giat bersih area pagar perimeter sisi udara
8.	Rabu, 8 Januari 2025	• Inspeksi harian
9.	Kamis, 9 Januari 2025	• Inspeksi harian • Giat bersih area pagar perimeter sisi udara
10.	Jumat, 10 Januari 2025	• Inspeksi harian
11.	Sabtu, 11 Januari 2025	• Inspeksi harian
12.	Minggu, 12 Januari 2025	• Inspeksi harian
13.	Senin, 13 Januari 2025	• Inspeksi harian
14.	Selasa, 14 Januari 2025	• Inspeksi harian
15.	Rabu, 15 Januari 2025	• Inspeksi harian
16.	Kamis, 16 Januari 2025	• Inspeksi harian

17.	Jumat, 17 Januari 2025	• Inspeksi harian
18.	Sabtu, 18 Januari 2025	• Inspeksi harian
19.	Minggu, 19 Januari 2025	• Inspeksi harian
20.	Senin, 20 Januari 2025	• Inspeksi harian
21.	Selasa, 21 Januari 2025	• Inspeksi harian
22.	Rabu, 22 Januari 2025	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>parking area</i>
23.	Kamis, 23 Januari 2025	• Inspeksi harian • Pengecatan marka <i>parking stand 2</i>
24.	Jumat, 24 Januari 2025	• Inspeksi harian
25.	Sabtu, 25 Januari 2025	• Inspeksi harian
26.	Minggu, 26 Januari 2025	• Inspeksi harian
27.	Senin, 27 Januari 2025	• Inspeksi harian
28.	Selasa, 28 Januari 2025	• Inspeksi harian
29.	Rabu, 29 Januari 2025	• Inspeksi harian
30.	Kamis, 30 Januari 2025	• Inspeksi harian
31.	Jumat, 31 Januari 2025	• Inspeksi harian

Supervisor



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

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Jessica Putri Herdriana Divanty
NIT 30722012
PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
Lokasi OJT : Bandar Udara Betoambari Baubau

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Sabtu, 1 Februari 2025	• Inspeksi harian
2.	Minggu, 2 Februari 2025	• Inspeksi harian
3.	Senin, 3 Februari 2025	• Inspeksi harian • Penyemprotan pestisida pada area pagar perimeter
4.	Selasa, 4 Februari 2025	• Inspeksi harian
5.	Rabu, 5 Februari 2025	• Inspeksi harian
6.	Kamis, 6 Februari 2025	• Inspeksi harian
7.	Jumat, 7 Februari 2025	• Inspeksi harian
8.	Sabtu, 8 Februari 2025	• Inspeksi harian
9.	Minggu, 9 Februari 2025	• Inspeksi harian
10.	Senin, 10 Februari 2025	• Inspeksi harian
11.	Selasa, 11 Februari 2025	• Inspeksi harian
12.	Rabu, 12 Februari 2025	• Inspeksi harian
13.	Kamis, 13 Februari 2025	• Inspeksi harian
14.	Jumat, 14 Februari 2025	• Inspeksi harian
15.	Sabtu, 15 Februari 2025	• Inspeksi harian

16.	Minggu, 16 Februari 2025	• Inspeksi harian
17.	Senin, 17 Februari 2025	• Sidang <i>On the Job Training</i> II

Supervisor



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

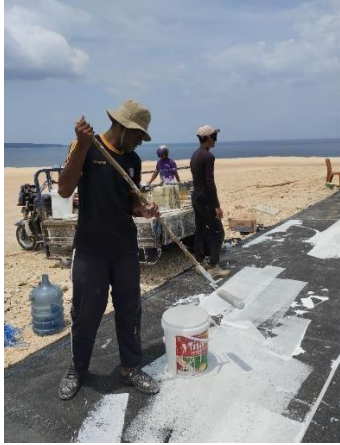


Lampiran 1. 2 Dokumentasi Kegiatan *On The Job Training*

Dokumentasi Kegiatan OJT UPBU Betoambari Baubau

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

	
Pengecatan marka <i>parking area</i>	Pemasangan seng atap masjid
	
Perbaikan plafond <i>check in</i>	Pemindahan <i>sign taxiway A & B 04-22</i>
	
Pembersihan FOD	Perbaikan dan perawatan pagar perimeter

	
Pemotongan rumput	Pengecatan marka <i>runway</i> setelah <i>overlay</i> dan perpanjangan
	
<i>Breaker</i> di <i>parking stand 1</i>	<i>Cuting</i> di <i>parking stand 1</i>
	
Pemasangan stiker	Penebangan <i>obstacle</i> tumbuh