

**ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG
RENOVASI TERMINAL PENUMPANG DAN *REDESIGN*
MARKING PADA APRON DI BANDAR UDARA FRANS SALES
LEGA RUTENG NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025**



Disusun Oleh:

**NEVA VAMELA CAROLINE
NIT 30722017**

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

**ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG
RENOVASI TERMINAL PENUMPANG DAN *REDESIGN*
MARKING PADA APRON DI BANDAR UDARA FRANS SALES
LEGA RUTENG NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025



Disusun Oleh:

**NEVA VAMELA CAROLINE
NIT 30722017**

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

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG RENOVASI
TERMINAL PENUMPANG DAN REDESIGN MARKING PADA APRON
DI BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG NUSA
TENGGARA TIMUR

Oleh:

NEVA VAMELA CAROLINE

NIT.30722017

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

Disetujui oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing

WIJANG BAGUS P. R, A.Md
NIP.19980613 202203 1 009

AGUS TRIYONO, ST.,MT
NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,
Kepala Kantor

UPRAWAHANA III Frans Sales Lega - Ruteng



PUNTO WIDAKSONO, ST
NIP.197901242000121005

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 6 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris



AGUS TRIYONO, ST.,MT
NIP. 19850225 201012 1 001

WIJANG BAGUS P. R., A.Md
NIP.19980613 202203 1 009

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan



LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP.19781028 200502 2 002

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirrobbil’alamin, Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya serta kekuatan dan kemampuan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) di UPBU Frans Sales Lega, yang berjudul “ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG RENOVASI TERMINAL PENUMPANG DAN REDESIGN MARKING PADA APRON DI BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG NUSA TENGGARA TIMUR” dengan baik dan tepat waktu.

Selama penyusunan laporan ini banyak pihak yang telah memberikan dukungan moral maupun spiritual kepada penulis. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang dalam kepada:

1. Allah SWT yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) di UPBU Frans Sales Lega dengan baik.
2. Teristimewa kepada kedua Orang Tua yang selalu memberikan doa, nasihat, dan bantuan serta dukungan moral dan spiritual demi keberkahan kegiatan *On the Job Training* (OJT) maupun dalam kegiatan menempuh pendidikan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Bapak Punto Widaksono. ST selaku Kepala Bandar Udara Kelas III Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur
5. Ibu Linda Winiarsri. S.Pi., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya
6. Bapak Agus Triyono, ST.,MT. selaku dosen pembimbing *On the Job Training* (OJT) atas bimbingan dan arahannya selama penulis menyelesaikan laporan *On the Job Training* ini.

7. Mas Wijang Bagus Pramu Ratmadyo, A.Md selaku pembimbing *On the Job Training* sekaligus Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur.
8. Mas Arief Widianto, A.Md dan Mba Adella Erika Cahyani, A.Md selaku senior alumni di unit bangunan dan landasan UPBU Frans Sales Lega atas bimbingan, arahan, dan pengalaman selama penulis melaksanakan *On the Job Training*.
9. Seluruh pegawai serta staf unit Bangunan dan Landasan dan unit lainnya di UPBU Frans Sales Lega Ruteng
10. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara Kelas III Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur.
11. Rekan – rekan *On the Job Training* (OJT) TBL Angkatan ke 7 yang telah membantu serta memberi dukungan selama *On the Job Training* (OJT) berlangsung.
12. Semua pihak yang terlibat dan tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah membantu dan memberi dukungan hingga terselesaikannya laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna karena adanya keterbatasan ilmu dan pengalaman yang dimiliki. Oleh karena itu, semua kritik dan saran yang bersifat membangun akan penulis terima dengan senang hati sehingga dapat melengkapi dan menyempurnakan laporan ini. Penulis berharap, semoga laporan ini bermanfaat bagi pembaca.

Ruteng, 6 Maret 2025

Penulis

Neva Vamela Caroline

NIT.30722017

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	ii
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	ii
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i>	iv
1.3 Tujuan On the Job Training	v
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	vi
2.1 Sejarah Bandar Udara Frans Sales Lega	vi
2.2 Data Umum Bandar Udara	vii
2.2.1 Data <i>Aerodrome</i>	viii
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara	ix
2.2.3 Fasilitas Sisi Darat	xi
2.2.4 Fasilitas PKP-PK	xii
2.2.5 Jam Operasional.....	xii
2.3 Struktur Organisasi	xiii
BAB III TINJAUAN TEORI	xiv
3.1 Bandar Udara	xiv
3.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>)	xiv
3.3 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>)	xv
3.4 Kanopi untuk Bangunan.....	xv
3.4.1 Teori Material Kanopi	xvi
3.4.2 Macam-macam Bahan Kanopi.....	xvi
3.5 Marka pada Bandar Udara	xvii

3.5.1 Marka pada Fasilitas Sisi Udara	xvii
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>	xi
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	xi
4.1.1 Sisi Udara (<i>Airside</i>)	xi
4.1.2 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	xxiii
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	xxiv
4.3 Permasalahan.....	xxv
4.3.1 Analisa Penggunaan Kanopi pada Gedung.....	xxv
4.3.2 Redesign Marking pada Apron	xxvi
4.4 Penyelesaian Masalah	xxvi
4.4.1 Analisa Penggunaan Kanopi pada Gedung	xxvi
4.4.2 Redesign Marking pada Apron	xxix
BAB V PENUTUP.....	xxxiv
5.1 Kesimpulan	xxxiv
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	xxxiv
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT II	xxxiv
5.2 Saran.....	xxxv
5.2.1 Saran Permasalahan	xxxv
5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT II	xxxvi
DAFTAR PUSTAKA	xxxvii
LAMPIRAN	37

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data <i>Aerodrome</i> Bandar Udara Frans Sales Lega	viii
Tabel 2. 2 Data Fasilitas Sisi Udara	ix
Tabel 2. 3 Data Fasilitas Sisi Darat.....	xi
Tabel 2. 4 Data Fasilitas PKP-PK.....	xii
Tabel 2. 5 Tabel Jam Oprasional.....	xii
Tabel 4. 1 Data <i>Runway</i> Bandar Udara Frans Sales Lega.....	xxii
Tabel 4. 2 Data <i>Apron</i> Bandar Udara Frans Sales Lega.....	xxii
Tabel 4. 3 Data <i>Taxiway</i> Bandar Udara Frans Sales Lega.....	xxii
Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training 2</i>	xxv
Tabel 4. 5 Rencana Anggaran Biaya.....	xxix
Tabel 4. 6 Alat dan Bahan.....	xxxii
Tabel 4. 7 Volume Cat untuk <i>Redesign Marking Apron</i>	xxxiii
Tabel 4. 8 Rencana Anggaran Biaya <i>Redesign Marking Apron</i>	xxxiii

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Tampak Atas Bandar Udara Frans Sales Lega.....	iii
Gambar 2. 1 Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur	vi
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Frans Sales Lega	xiii
Gambar 4. 1 Kanopi pada Terminal Sementara	xxviii
Gambar 4. 2 Kanopi pada Terminal Renovasi	xxviii
Gambar 4. 3 AUTOCAD Redesign Marking Apron	xxx

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Transportasi adalah kebutuhan penting masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, memungkinkan perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan baik yang digerakkan secara manual maupun mesin. Dalam transportasi, terdapat tiga wilayah pemanfaatan utama, yaitu darat, laut, dan udara, di mana penerbangan menjadi sarana transportasi udara yang mampu memenuhi kebutuhan perjalanan yang cepat, aman, dan andal.

Sistem penerbangan terdiri dari komponen-komponen utama seperti bandara, angkutan udara, navigasi, dan fasilitas keamanan serta keselamatan, termasuk sarana dan prasarana pendukung lainnya. Untuk mewujudkan sistem yang efektif, diperlukan infrastruktur yang memadai dan tenaga kerja profesional atau SDM yang memiliki keahlian khusus. Di antara profesi kunci dalam bidang ini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan, yang bertanggung jawab memastikan standar kualitas fasilitas infrastruktur bandara, terutama di landasan pacu (*runway*), sesuai dengan regulasi *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Teknisi Bangunan dan Landasan memainkan peran vital dalam pembangunan dan pemeliharaan fasilitas sisi udara, termasuk landasan pacu, sehingga dapat digunakan dengan aman dan nyaman. Di Indonesia, masih terdapat keterbatasan jumlah tenaga teknisi yang kompeten, sehingga pemerintah bekerja sama dengan Departemen Perhubungan untuk membuka jalur pendidikan khusus guna memenuhi kebutuhan ini. Salah satu institusi pendidikan yang berperan dalam mencetak teknisi handal adalah Politeknik Penerbangan Surabaya.

Politeknik Penerbangan Surabaya, di bawah Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan, menyelenggarakan pendidikan dan

pelatihan penerbangan dengan tujuan menghasilkan tenaga ahli yang siap terjun ke industri transportasi udara. Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) di Politeknik Penerbangan Surabaya, misalnya, menawarkan pembelajaran yang menggabungkan teori dan praktik lapangan. Agar taruna siap memasuki dunia kerja, program studi ini mewajibkan Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) sebagai salah satu syarat kelulusan.

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) merupakan kewajiban bagi peserta OJT Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.09/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Program OJT dilakukan pada semester kelima, di mana taruna ditempatkan di berbagai bandara di seluruh Indonesia, termasuk di Bandar Udara Frans Sales Lega di Ruteng, Nusa Tenggara Timur. Melalui OJT, taruna dapat menerapkan ilmu yang diperoleh selama kuliah sambil mengembangkan wawasan praktis dan pengalaman lapangan. Tujuan utamanya adalah agar taruna dapat mengembangkan keterampilan, kemampuan analisis, dan tanggung jawab profesional yang berguna di dunia kerja.



Gambar 1. 1 Tampak Atas Bandar Udara Frans Sales Lega

(Sumber: Google Earth, Tahun 2025)

Transportasi udara berperan penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah terpencil di Indonesia yang terdiri dari banyak pulau. Dengan pesatnya pertumbuhan penerbangan dan semakin banyaknya jalur

penerbangan, bandar udara seperti Frans Sales Lega di Ruteng, Nusa Tenggara Timur memainkan peran penting dalam menghubungkan daerah-daerah di Nusa Tenggara Timur dengan kota-kota besar di Indonesia. Politeknik Penerbangan Surabaya melalui Program D3 Teknik Bangunan dan Landasan berkomitmen menghasilkan lulusan yang memiliki keterampilan, daya pikir, serta kemampuan kerja sama yang solid untuk memenuhi tuntutan industri penerbangan nasional.

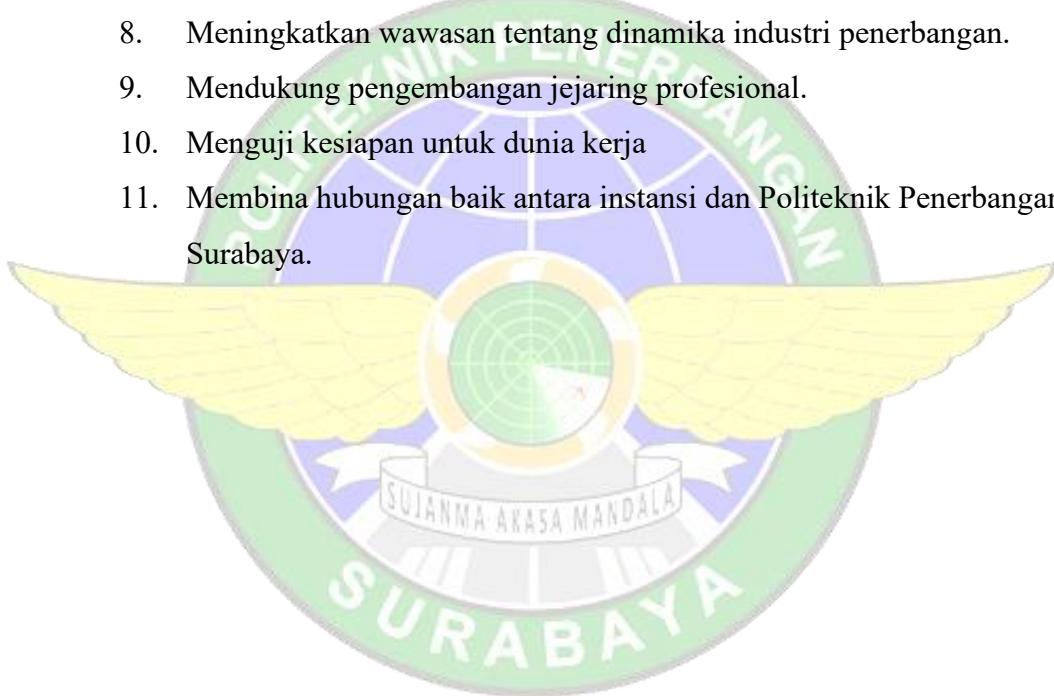
1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training*

Program *On the Job Training* (OJT) ini dirancang khusus untuk memberikan pengalaman kerja nyata bagi taruna di lingkungan bandara yang dinamis, memungkinkan mereka menerapkan teori yang telah dipelajari di bangku kuliah, beradaptasi dengan lingkungan kerja, dan mengenal teknologi yang digunakan dalam operasional penerbangan. Selain itu, *On the Job Training* (OJT) bertujuan untuk membekali taruna dengan keterampilan praktis yang esensial dalam dunia kerja, seperti kemampuan memecahkan masalah, pengambilan keputusan, dan kerja sama tim, serta menjalin hubungan baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan instansi penerbangan. Melalui program ini, diharapkan para peserta dapat membangun kompetensi yang sesuai standar nasional dan internasional, sehingga siap bersaing di industri penerbangan, memiliki pemahaman yang kuat terhadap budaya kerja, dan mampu menyampaikan materi keilmuan secara profesional baik secara lisan maupun tertulis dalam bentuk laporan *On the Job Training* (OJT).

1.3 Tujuan On the Job Training

Adapun tujuan dalam pelaksanaan *On The Job Training* adalah:

1. Mengetahui kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja setelah menyelesaikan OJT.
3. Mengetahui penerapan teknologi terapan di tempat OJT.
4. Mengembangkan keterampilan teknis dan non-teknis.
5. Meningkatkan rasa percaya diri dalam lingkungan kerja.
6. Mendapatkan pengalaman praktis yang relevan.
7. Memahami standar keselamatan dan kualitas kerja.
8. Meningkatkan wawasan tentang dinamika industri penerbangan.
9. Mendukung pengembangan jejaring profesional.
10. Menguji kesiapan untuk dunia kerja
11. Membina hubungan baik antara instansi dan Politeknik Penerbangan Surabaya.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Bandar Udara Frans Sales Lega

Bandara Frans Sales Lega adalah bandar udara utama yang melayani Kabupaten Manggarai di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Frans Sales Lega berada di wilayah Ruteng, Kabupaten Manggarai, Provinsi Nusa Tenggara Timur, yaitu pada koordinat $8^{\circ}35'48''S$ dan $120^{\circ}28'44''E$, berlokasi di JL. Satar Tacik, No 108, Tenda, kecamatan Langke Rempong, Kabupaten Manggarai, Nusa Tenggara Timur. Bandar udara ini memiliki kode registrasi IATA: RTG dan ICAO: WATG. Bandar udara ini awalnya dikenal sebagai Bandar udara Satar Tacik hingga tahun 2008, ketika namanya diubah untuk menghormati Bupati Manggarai kedua, Frans Sales Lega. Sosok Frans Sales Lega dianggap berjasa besar dalam pembangunan dan kemajuan wilayah Manggarai, termasuk infrastruktur transportasi udara yang sangat mendukung mobilitas masyarakat serta kegiatan ekonomi dan pariwisata di daerah ini.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng
Nusa Tenggara Timur

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

Bandar udara Frans Sales Lega memiliki panjang landasan pacu 1.500 meter dengan lebar 30 meter, yang memungkinkan pesawat berukuran

sedang, seperti ATR 72-600, untuk mendarat. Saat ini, bandara ini melayani rute domestik, termasuk penerbangan dari Kupang (KOE) ke Ruteng (RTG) yang dioperasikan oleh maskapai *Wings Air*, serta penerbangan perintis yang menghubungkan Waingapu (WGP) dan Ruteng dengan operator Susi Air.

Keberadaan Bandara Frans Sales Lega memainkan peran penting dalam menghubungkan Kabupaten Manggarai dengan daerah lain di Nusa Tenggara Timur dan sekitarnya. Selain berfungsi sebagai akses transportasi utama bagi masyarakat lokal, bandara ini juga mendukung peningkatan arus wisatawan yang datang ke Manggarai untuk mengunjungi destinasi wisata populer seperti Kampung Adat Waerebo dan berbagai keindahan alam Pulau Flores.

Bandara ini tidak hanya penting bagi aktivitas penerbangan harian tetapi juga merupakan bagian dari rencana pengembangan ekonomi daerah melalui akses transportasi yang memadai. Letaknya yang strategis dan fasilitas yang terus diperbarui membuat Bandara Frans Sales Lega menjadi pusat transportasi udara yang vital di Manggarai dan membantu mendukung pertumbuhan pariwisata serta peningkatan perdagangan di wilayah tersebut.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Frans Sales Lega memiliki peranan penting dalam akses keluar masuk Kabupaten Manggarai, Nusa Tenggara Timur, bandar udara ini memiliki berbagai fasilitas dan data umum sebagai berikut:

2.2.1 Data Aerodrome

Tabel 2. 1 Data Aerodrome Bandar Udara Frans Sales Lega

Data Umum UPBU Frans Sales Lega	
Nama Bandar Udara	UPBU Frans Sales Lega
Kelas	Kelas III
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandar Udara	Otoritas Wilayah IV Manado
Alamat	JL. Satar Tacik, No 108, Tenda, kecamatan Langke Rempong, Kabupaten Manggarai, Nusa Tenggara Timur
Provinsi	Nusa Tenggara Timur
Telpo	(0385)21563
Fax	-
Telex	-
Email	Bandarartg413834@gmail.com
Kode ICAO	WATG
Kode IATA	RTG
Koordinat ARP	S 08° 35' 54.97" E 120° 28' 547.04 "
UTC	+8
Jarak	4 km Dari Ibukota Kabupaten (Manggarai) 32 km dari Ibukota Provinsi (Kupang)
Elevasi	3839 ft
Referensi Temperatur	25° C
Elevasi dari Setiap	RWY 27 (3883 ft)
<i>Threeshold</i>	RWY 09 (3786 ft)
Variasi Magnetis	1° E (2020)/ 0.08° decreasing
<i>Longitude</i>	-
<i>Latitude</i>	-



Kategori	Domestik
<i>Hajj Airport</i>	Tidak
Operasi Pesawat	Cessna 208 Caravan/ATR 72 500
Jam Operasi	08.00 – 16.00 WITA
LLU Services	ADC APP
<i>Meteorology</i>	Ada
DPPU	Ada
Layanan Internet	Ada
Fasilitas Publik	Kantin, ATM
Transportasi	Mobil sewa
Hirarki	P (Pengumpan)
Klasifikasi	3C
SK Register Bandar Udara	NO.: 079 /SBU - DBU/ VI/ 2024
RTT Sisi Udara	Ada
RTT Sisi Darat	Ada
Ijin Lingkungan (AMDAL)	Ada
Fasilitas Navigasi dan Komunikasi Penerbangan	NDB
Fasilitas Alat Bantu Visual	<i>Wind Shock / Marka Rambu</i>
Fasilitas Keselamatan Penerbangan	PKP - PK Kategori V
	<i>X-Ray</i>

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

Tabel 2. 2 Data Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara
Landasan Pacu (<i>Runway</i>)

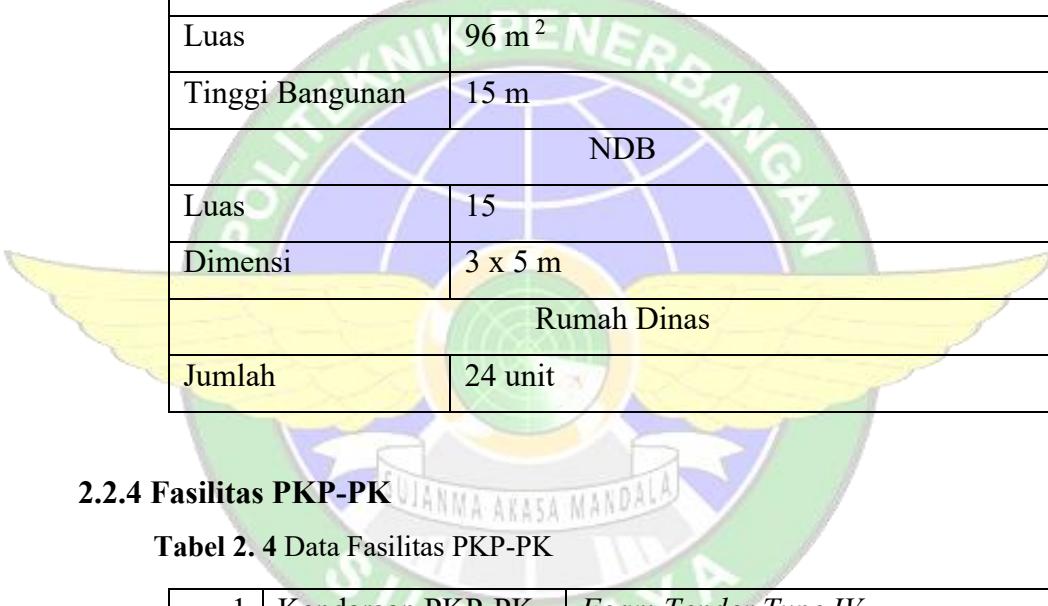
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Runway 27-09</i> 		
Ukuran / Dimensi	:	1500 m x 30 m, Total 45000 m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix / Fleksibel</i>
Azimuth	:	09 27
PCN	:	27 F/C/Y/T
<i>Landasan Hubung (Taxiway)</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Taxiway Alpha</i> 		
Ukuran / Dimensi	:	75 m x 18 m, Total 1350 m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix / Fleksibel</i>
PCN	:	27 F/C/Y/T
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Taxiway Bravo</i> 		
Ukuran / Dimensi	:	75 m x 18 m, Total 1350 m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix / Fleksibel</i>
PCN	:	27 F/C/Y/T
<i>Landasan Parkir (Apron)</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Apron Lama</i> 		
Ukuran / Dimensi	:	180 m x 70 m, Total 12600 m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix / Fleksibel</i>
PCN	:	27 F/C/Y/T

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Apron</i> Baru 		
Ukuran / Dimensi	:	30 m x 70 m, Total 2100 m ²
Konstuksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix / Fleksibel</i>
PCN	:	13 F/C/Y/T
<i>Landasan Putar (Turning Area)</i>		
• Resa 09	:	NIL
• Resa 27	:	NIL
<i>Daerah runway strip (Shoulder)</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Runway Strip 		
Ukuran / Dimensi	:	1560 m x 80 m, Total 124800 m ²
Konstuksi / Surface	:	Rumput

2.2.3 Fasilitas Sisi Darat

Tabel 2. 3 Data Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat	
Terminal	
Terminal	2800 m ²
Parkir	6330 m ²
<i>Fire Station (PKP-PK)</i>	
Gedung Garasi	120 m ²
Gedung Garasi	48 m ²
Bangunan Lainnya	16 m ²
Kategori	V
Kantor Administrasi	
Luas Lahan	500 m ²
Luas Gedung	280 m ²
Dimensi Gedung	10 x 28 m
Gedung Listrik	
Luas	245 m ²
Dimensi	8 x 30 m



Gedung NDB	
Luas	45 m ²
Dimensi	9 x 5 m
Gedung AVSEC	
Luas	120 m ²
Dimensi	8 x 15 m
Gedung A2B	
Luas	200 m ²
Dimensi	20 x 10 m
Tower ATC	
Luas	96 m ²
Tinggi Bangunan	15 m
NDB	
Luas	15
Dimensi	3 x 5 m
Rumah Dinas	
Jumlah	24 unit

2.2.4 Fasilitas PKP-PK

Tabel 2. 4 Data Fasilitas PKP-PK

1.	Kendaraan PKP-PK	<i>Foam Tender Type IV</i> <i>Foam Tender Type V</i>
2.	<i>Ambulance</i>	Ada
3.	Fasilitas Peralatan	Tersedia

2.2.5 Jam Operasional

Tabel 2. 5 Tabel Jam Oprasional

Pelayanan Pesawat Udara	08.00 WITA s/d 16.00 WITA
Administrasi Bandar Udara	Senin s/d Jumat 08.00 WITA s/d 16.00 WITA

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Frans Sales Lega

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara menyediakan layanan bagi pesawat udara untuk beroperasi seperti *landing* dan *take-off*. Bandar udara memiliki peran penting di dalam transportasi karena dapat memfasilitasi masyarakat dalam pergerakan melalui jalur udara. Hal ini tidak hanya mempercepat pergerakan seseorang namun juga memperlancar aliran barang dan jasa yang sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi. Bandar udara juga berfungsi sebagai titik penghubung yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi, seperti kereta api, bus, dan taksi, sehingga memudahkan akses dan pergerakan penumpang dari dan ke wilayah yang lebih luas. Fasilitas ini dilengkapi dengan berbagai layanan penunjang, seperti terminal penumpang yang nyaman, fasilitas *check-in* yang efisien, area keberangkatan dan kedatangan yang terorganisir, serta berbagai layanan komersial seperti restoran, toko, dan ruang tunggu yang nyaman. Selain itu, bandar udara juga harus memastikan keamanan dan keselamatan penumpang serta pesawat, dengan menerapkan prosedur keamanan yang ketat dan memiliki tim darurat yang siap siaga setiap saat.

3.2 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Fasilitas sisi Udara (*Airside*) adalah bagian dari bandaran yang berhubungan dengan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun *landing* (pendaratan). Bagian dari *airside* antara lain yaitu:

- a. *Runway* atau landasan pacu adalah area yang digunakan pesawat terbang untuk melakukan lepas landas. Panjangnya landasan pacu tergantung pada besarnya pesawat yang dilayani.
- b. *Taxiway* adalah bagian di bandara yang berfungsi sebagai jalur perpindahan dari *runway* ke *apron*.
- c. *Apron* adalah bagian dari bandara yang digunakan untuk area parkir pesawat, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, memuat serta menurunkan penumpang atau barang.

3.3 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

Fasilitas 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. Fasilitas sisi darat terdiri atas:

- a. Terminal penumpang dan kargo
- b. Menara pengatur lalu lintas penerbangan
- c. Bangunan oprasional penerbangan
- d. Fasilitas PKP-PK
- e. Gedung genset
- f. Jalan akses (*Acces Road*)
- g. Area parkir
- h. Bangunan administrasi

3.4 Kanopi untuk Bangunan

Kanopi merupakan elemen arsitektural yang berfungsi sebagai pelindung dari cuaca ekstrem seperti hujan dan sinar matahari, serta memberikan nilai estetika bagi bangunan. Pemilihan bahan kanopi sangat berpengaruh terhadap kenyamanan, daya tahan, efisiensi biaya, dan perawatan jangka panjang. Berbagai jenis bahan kanopi tersedia di pasaran, masing-masing memiliki keunggulan dan kekurangannya sendiri, sehingga pemilihan material harus disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi lingkungan.

3.4.1 Teori Material Kanopi

1. Teori Ketahanan Material

Dalam dunia konstruksi, material kanopi harus memiliki ketahanan yang baik terhadap faktor eksternal seperti perubahan suhu, kelembaban, dan paparan sinar UV. Material yang dipilih harus mampu bertahan lama tanpa mengalami degradasi yang signifikan.

2. Teori Insulasi Termal

Insulasi termal berperan penting dalam kenyamanan ruangan di bawah kanopi. Material dengan konduktivitas termal rendah dapat mengurangi panas yang diteruskan ke dalam ruangan, menjaga suhu tetap nyaman.

3. Teori Efisiensi Biaya dan Pemeliharaan

Pemilihan material kanopi tidak hanya mempertimbangkan biaya pemasangan awal, tetapi juga biaya pemeliharaan jangka panjang. Material yang lebih murah mungkin memiliki biaya pemeliharaan lebih tinggi dibandingkan material berkualitas yang lebih mahal tetapi minim perawatan.

3.4.2 Macam-macam Bahan Kanopi

1. Kanopi Alderon atau uPVC

Kanopi Alderon (uPVC) memiliki struktur berongga yang memberikan insulasi termal tinggi, tahan terhadap korosi dan perubahan cuaca ekstrem, serta memiliki umur pakai yang panjang dengan perawatan rendah.

2. Kanopi Seng

Kanopi Seng merupakan pilihan ekonomis dengan pemasangan yang mudah, namun rentan terhadap korosi dan memiliki daya serap panas tinggi, sehingga memerlukan perawatan berkala seperti pengecatan ulang.

3. Kanopi polycarbonate

Kanopi Polycarbonate menawarkan pencahayaan alami dengan daya tahan terhadap benturan dan cuaca ekstrem, meskipun dapat menguning seiring waktu dan memiliki tingkat insulasi termal yang sedang.

4. Kanopi Kaca Laminasi

Kanopi Kaca Laminasi memberikan tampilan modern dengan pencahayaan alami maksimal, namun membutuhkan perawatan intensif dan memiliki biaya pemasangan serta perawatan yang lebih tinggi.

5. Kanopi baja ringan

Kanopi Baja Ringan memiliki konstruksi yang kuat dan ringan, lebih tahan lama dibandingkan seng, tetapi memerlukan pelapis tambahan untuk mencegah korosi dan memiliki insulasi termal yang kurang optimal.

6. Kanopi Fiber Cement

Kanopi Fiber Cement menawarkan ketahanan tinggi terhadap kelembaban dan api, tidak mudah terbakar, serta tahan terhadap cuaca ekstrem, namun memiliki bobot yang lebih berat sehingga memerlukan struktur pendukung yang kuat.

3.5 Marka pada Bandar Udara

Berdasarkan Keputusan Berdasarkan keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara dan Direktorat Keselamatan Udara, marka adalah suatu tanda yang dituliskan atau digambarkan diatas permukaan daerah pergerakan pesawat dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan/larangan) atau menggambarkan batas – batas.

3.5.1 Marka pada Fasilitas Sisi Udara

Bandar Udara wajib menerapkan persyaratan marka, memelihara kondisi marka yang terdapat didaerah pergerakan sehingga dapat terlihat jelas dan memberikan informasi dengan jelas sesuai dengan standar. Marka didaerah pergerakan dituliskan atau digambarkan atau dibuat / ditempatkan pada permukaan *runway*, *taxiway*, dan *apron*.

3.5.1.1 Marka pada *Runway*

1. *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*.

2. *Runway Side Strip Marking*

Tepi landas pacu ditandai dengan garis putih solid yang disebut *runway side strip*. *Runway side strip* membantu pilot dalam mengenali lebar dan batas-batas *runway* dengan menciptakan kontras visual antara *runway* dan area atau bahu di sekitarnya. Penanda ini sangat penting untuk menemukan *runway center line*, dan marka ini sangat penting pada *runway* yang memiliki pendekatan presisi.

3. *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.

4. *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.

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.

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.

3.5.1.2 Marka pada Apron

1. Parking Stand Center Line Marking

Garis yang berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara melakukan *taxi* ke dalam atau keluar *apron*. Letak di *apron area*.

2. Apron Lead-In dan Lead Out Line Marking

Garis berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara melakukan *taxi* ke dalam atau keluar *apron*.

3. Apron Edge Line Marking

Garis berwarna kuning di sepanjang tepi *apron*. Fungsinya menunjukkan batas tepi *apron*. Letaknya pada sepanjang tepi *apron*. Ukuran lebar garis 0,15 m.

4. Parking Stand Number Marking

Tanda di *apron* berupa huruf dan angka yang berwarna kuning dengan latar belakang warna hitam. Fungsinya menunjukkan nomor tempat parkir pesawat udara.

5. Service Road Marking

Tanda berupa 2 (dua) garis yang paralel sebagai batas pinggir jalan dan garis putus-putus sebagai petunjuk sumbu jalan, berwarna putih dengan lebar garis 0,15 m. Fungsinya sebagai jalan pelayanan umum bagi kendaraan/peralatan membatasi sebelah kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan peralatan (GSE) terpisah dengan pesawat udara. Pada beberapa bandar udara yang memiliki *apron* yang cukup luas *service road* juga ditengah *apron*.

3.5.1.3 Marka pada Taxiway

1. Taxiway Center Line Marking

Tanda berupa garis dengan lebar 0.15m berwarna kuning. Fungsinya memberi tuntunan kepada pesawat udara dari *runway* menuju *apron* atau sebaliknya. Letaknya ditengah-tengah dan di sepanjang *taxiway*.

2. Runway Holding Position Marking

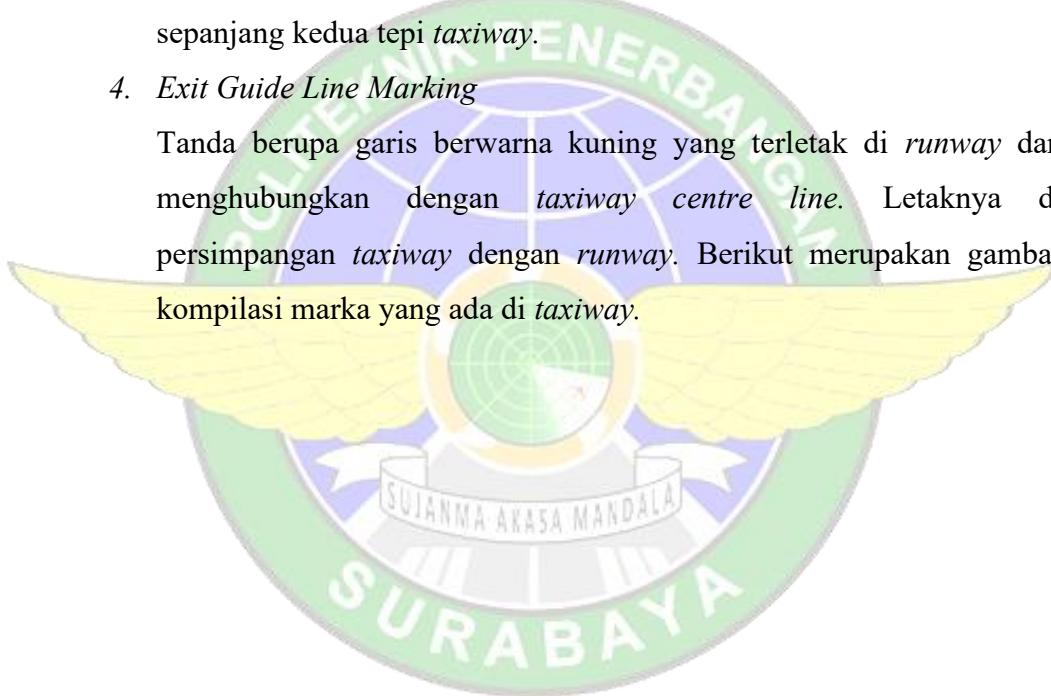
Tanda garis yang melintang di *taxiway* berupa 2 garis solid dan 2 garis terputus-putus berwarna kuning. Dua garis terputus-putus berada terdekat dengan *runway*. Fungsinya sebagai tanda bagi pesawat untuk berhenti sebelum memperoleh izin memasuki *runway*.

3. *Taxiway Edge Marking*

Garis berwarna kuning di sepanjang tepi *taxiway*. Untuk lebar *taxiway* 7.5m sampai 18m (tidak termasuk 18m), digunakan *single yellow line* dengan lebar garis 0.15m. Untuk lebar *taxiway* 18m atau lebih, digunakan *double yellow line* dengan lebar garis 0.15m dan celah 0.15m. Fungsinya menunjukkan batas pinggir *taxiway*. Letaknya di sepanjang kedua tepi *taxiway*.

4. *Exit Guide Line Marking*

Tanda berupa garis berwarna kuning yang terletak di *runway* dan menghubungkan dengan *taxiway centre line*. Letaknya di persimpangan *taxiway* dengan *runway*. Berikut merupakan gambar kompilasi marka yang ada di *taxiway*.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

On The Job Training (OJT) merupakan program pelatihan yang dirancang untuk memberikan pengalaman dan pengetahuan praktis kepada para taruna langsung di lingkungan kerja. Pelaksanaan kegiatan ini membutuhkan sinergi dan koordinasi yang baik antara pihak sekolah dengan lokasi tempat OJT dilaksanakan. Program ini disesuaikan dengan kalender akademik taruna, biasanya berlangsung di pertengahan semester, sebagai sarana untuk mengaplikasikan keterampilan yang telah dipelajari selama masa pendidikan.

Selama proses OJT, taruna dibimbing dan diawasi oleh supervisor lapangan serta pegawai berpengalaman untuk mempelajari tugas-tugas khusus yang relevan dengan bidang pekerjaan mereka di masa depan. Kegiatan ini berfokus pada aspek Bangunan dan Landasan, baik di area sisi darat (*landside*) maupun sisi udara (*airside*).

4.1.1 Sisi Udara (*Airside*)

Sisi Udara (*Airside*) merupakan bagian bandara yang berhubungan dengan kegiatan *take off* maupun *landing*. Sisi Udara mencakup beberapa daerah yang berada di Kawasan terbatas bandara. Beberapa daerah yang termasuk ke dalam sisi udara antara lain *Runway*, *Apron*, *Taxiway*.

1. *Runway*

Runway merupakan landasan pacu yang biasa digunakan pesawat udara untuk *take-off* dan *landing*, *runway* di dalam bandar udara memiliki Panjang dan lebar sesuai dengan pesawat terkritis yang mendarat pada bandar udara tersebut.

Tabel 4. 1 Data *Runway* Bandar Udara Frans Sales Lega

Dimensi <i>Runway</i>	<i>Flexisibel Pavement</i>
Strength	PCN 27 F/C/Y/T
Dimensi	1500 m x 30 m
Volume	45.000 m ²
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual*)

2. *Apron*

Apron adalah bagian dari sisi udara yang digunakan untuk mengakomodasi pesawat dalam menaikkan serta menurunkan penumpang dan sebagai pemeliharaan minor pesawat. *Apron* yang terdapat pada Bandar Udara Frans Sales Lega mampu menampung empat pesawat untuk parkir di kawasan tersebut dan memiliki eksisting sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Data *Apron* Bandar Udara Frans Sales Lega

Permukaan	<i>Flexisibel Pavement</i>
Strength	PCN 27 F/C/Y/T, 13 F/C/Y/T
Dimensi	210 x 70 m
Volume	14.700 m ²
Kondisi	Rusak

(Sumber: *Aerodrome Manual*)

3. *Taxiway*

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung.

Tabel 4. 3 Data *Taxiway* Bandar Udara Frans Sales Lega

Permukaan	<i>Flexisibel Pavement</i>
Strength	PCN 27 F/C/Y/T, 13 F/C/Y/T
Dimensi	75 m x 18 m

Volume	1.350 m ²
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual*)

4.1.2 Sisi Darat (*Landside*)

Sisi Darat (*Landside*) adalah bagian bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum dan di dalam bangunan yang terbatas untuk umum.

1. Terminal penumpang

Terminal Bandar Udara merupakan fasilitas yang sangat penting di sisi darat sebuah bandara, terminal memiliki fungsi sebagai tempat berpindah penumpang sebelum menaiki pesawat udara. Segala aktivitas seperti pemeriksaan barang, tiket dan *check-in* berada di dalam terminal.

2. Bangunan PKP-PK

Di dalam sebuah bandara harus memiliki sistem keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, salah satu contoh bangunan yang bertugas dalam menjaga keselamatan penerbangan adalah bangunan PKP-PK. Bangunan PKP-PK memiliki tugas dan fungsi untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan, biasanya bangunan ini berdekatan langsung dengan area sisi udara guna mempercepat respon apabila terjadi kecelakaan penerbangan.

3. Kantor Avsec

Avsec 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. Pos Keamanan

Pos Keamanan atau Pos *Access Control* dalam bandar udara adalah titik pemeriksaan yang dirancang untuk mengontrol akses masuk dan keluar dari area tertentu di bandara. Pos ini merupakan bagian

integral dari sistem keamanan bandara dan berfungsi untuk memastikan bahwa hanya individu yang berwenang yang dapat memasuki area terbatas bandar udara.

5. Gedung *Power House*

Power House merupakan sebuah gedung operasional yang digunakan sebagai penunjang kegiatan operasional untuk menyediakan pasokan listrik dalam bandar udara. Fungsi dari gedung ini sebagai pusat distribusi dan pengelolaan energi, memastikan bahwa semua sistem dalam bandar udara berfungsi secara aman dan mendapatkan pasokan listrik yang aman dan stabil.

6. Gedung Administrasi

Kantor Administrasi merupakan sebuah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk mengurus berkas administrasi serta mengatur segala aktivitas yang berlangsung di Bandar Udara. Kantor ini berperan sebagai pusat koordinasi bagi berbagai aktivitas dan memastikan bandar udara beroperasi dengan efisien serta sesuai dengan peraturan yang berlaku.

7. Gedung *Workshop*

Gedung *workshop* adalah gedung yang digunakan untuk menyimpan, dan memperbaiki alat-alat pemeliharaan/ penunjang pada bandara.

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan mulai tanggal 1 April 2024 sampai dengan 19 September 2024. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* 2

No	Hari / Tanggal	Kegiatan	Keterangan
a.	2 Oktober 2024	Taruna tiba di lokasi <i>On The Job Training</i>	-
b.	2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025	Taruna melaksanakan kegiatan <i>On The Job Training</i> pada <i>Airside</i> dan <i>Landside</i> Kawasan Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur.	Sesuai jam kerja kantor pada pukul 08.00 – 16.00 WITA
c.	6 Maret 2025	Taruna Melaksanakan Pengujian Laporan <i>On The Job Training</i> dengan dosen pembimbing Prodi dan <i>Supervisor</i> di lapangan	Diawasi oleh supervisi lapangan beserta instruktur program studi.

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan OJT di Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur selama 6 (enam) bulan, peserta OJT mendapatkan permasalahan sebagai berikut :

4.3.1 Analisa Penggunaan Kanopi Alderon pada Gedung Renovasi Terminal Penumpang

Dalam proses renovasi terminal penumpang, pemilihan material atap atau kanopi menjadi salah satu faktor penting dalam menciptakan lingkungan yang nyaman dan tahan lama. Sebelumnya, terminal ini menggunakan seng sebagai material utama kanopi. Namun, seiring berjalannya waktu, seng mengalami kerusakan akibat karat, perubahan cuaca, serta degradasi struktural. Oleh karena itu, dipertimbangkan penggunaan Kanopi Alderon sebagai alternatif

yang lebih tahan lama. Analisis ini akan membandingkan kedua material berdasarkan aspek kekuatan, daya tahan, kenyamanan, dan efisiensi biaya.

4.3.2 Redesign Marking pada Apron

Sesuai dengan SOP Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Frans Sales Lega, redesign marking pada apron dilakukan apabila marka tersebut dirasa perlu untuk dilakukan pengecatan ulang, seperti adanya lumut pada marka, atau marka terlihat pudar, sehingga mengganggu pengelihatan pilot ketika hendak melakukan *landing*, maupun *take off* demi kenyamanan dan keselamatan penerbangan. Seluruh pengecatan marka mengacu pada PR 21 Tahun 2023.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Analisa Penggunaan Kanopi Alderon pada Gedung Renovasi Terminal Penumpang

1. Perbandingan Material

a. Kekuatan dan Daya Tahan

Kanopi Alderon terbuat dari uPVC dengan struktur berongga yang memberikan ketahanan lebih baik terhadap benturan dan faktor lingkungan dibandingkan seng. Material ini tidak mengalami korosi sehingga memiliki umur pakai yang lebih lama. Seng memiliki kekuatan mekanis tinggi, tetapi seiring waktu mengalami degradasi akibat korosi, terutama di lingkungan dengan tingkat kelembaban tinggi. Dalam kasus sebelumnya, seng yang digunakan mengalami karat dan akhirnya rusak, memerlukan penggantian secara berkala.

b. Kenyamanan dan Isolasi Termal

Alderon memiliki kemampuan isolasi panas yang lebih baik karena strukturnya yang berongga, sehingga dapat mengurangi panas yang masuk ke dalam bangunan. Hal ini meningkatkan kenyamanan bagi penumpang yang berada di terminal. Seng, di sisi lain, lebih mudah menyerap panas dan menghantarkannya ke dalam ruangan, menyebabkan suhu di dalam terminal meningkat terutama saat cuaca

panas. Dalam penggunaan sebelumnya, terminal mengalami peningkatan suhu yang signifikan di siang hari.

c. Efisiensi Biaya dan Perawatan

Harga awal Alderon lebih tinggi dibandingkan seng, tetapi memiliki umur pakai yang lebih lama dengan perawatan minimal. Dengan daya tahan yang lebih baik, biaya jangka panjang dapat lebih rendah dibandingkan perawatan seng. Seng lebih murah dalam biaya awal, tetapi membutuhkan perawatan berkala akibat korosi, termasuk pengecatan ulang dan penggantian lembaran yang rusak. Berdasarkan pengalaman sebelumnya, biaya perawatan seng meningkat seiring waktu karena kerusakan yang terus terjadi.

2. Harga

Berdasarkan analisis harga material untuk kebutuhan kanopi pada renovasi terminal penumpang, terdapat perbedaan yang signifikan antara atap Alderon dan atap seng. Harga atap Alderon berkisar Rp230.000 per meter, sedangkan harga atap seng lebih ekonomis, yaitu Rp105.000 per meter. Perbedaan harga ini mencerminkan kualitas dan keunggulan masing-masing material. Alderon memiliki daya tahan lebih lama, mampu meredam panas serta suara, dan memberikan tampilan yang lebih estetis. Sementara itu, seng lebih ringan, mudah dalam pemasangan, serta lebih ekonomis, sehingga dapat menjadi pilihan yang lebih hemat biaya dalam proyek renovasi dengan anggaran terbatas. Pemilihan material kanopi harus mempertimbangkan keseimbangan antara biaya, daya tahan, kenyamanan, dan estetika, sesuai dengan kebutuhan renovasi terminal penumpang.

3. Material

Pada proyek renovasi terminal penumpang, penggunaan atap seng sebagai material sementara pada terminal penumpang sementara telah menunjukkan beberapa kendala, terutama dalam hal daya tahan terhadap kondisi lingkungan. Di wilayah Ruteng, yang memiliki curah hujan tinggi, atap seng mengalami korosi lebih cepat, sehingga dalam waktu

tertentu mulai berlubang dan mengurangi fungsionalitasnya dalam melindungi area terminal.



Gambar 4. 1 Kanopi pada Terminal Sementara

Sebagai solusi jangka panjang, penggunaan Alderon menjadi alternatif yang lebih unggul. Material ini memiliki ketahanan terhadap korosi, tidak mudah bocor, serta mampu meredam panas dan suara. Dengan daya tahan yang lebih baik terhadap kondisi cuaca ekstrem, Alderon dapat meningkatkan kenyamanan serta mengurangi biaya perawatan akibat kerusakan yang sering terjadi pada atap seng. Dengan mempertimbangkan faktor keawetan, efisiensi, dan ketahanan terhadap cuaca, penggunaan Alderon dapat menjadi pilihan yang lebih tepat dalam renovasi terminal penumpang di wilayah dengan curah hujan tinggi seperti Ruteng.



Gambar 4. 2 Kanopi pada Terminal Renovasi

4. Rencana Anggaran Biaya

Tabel 4.5 Rencana Anggaran Biaya

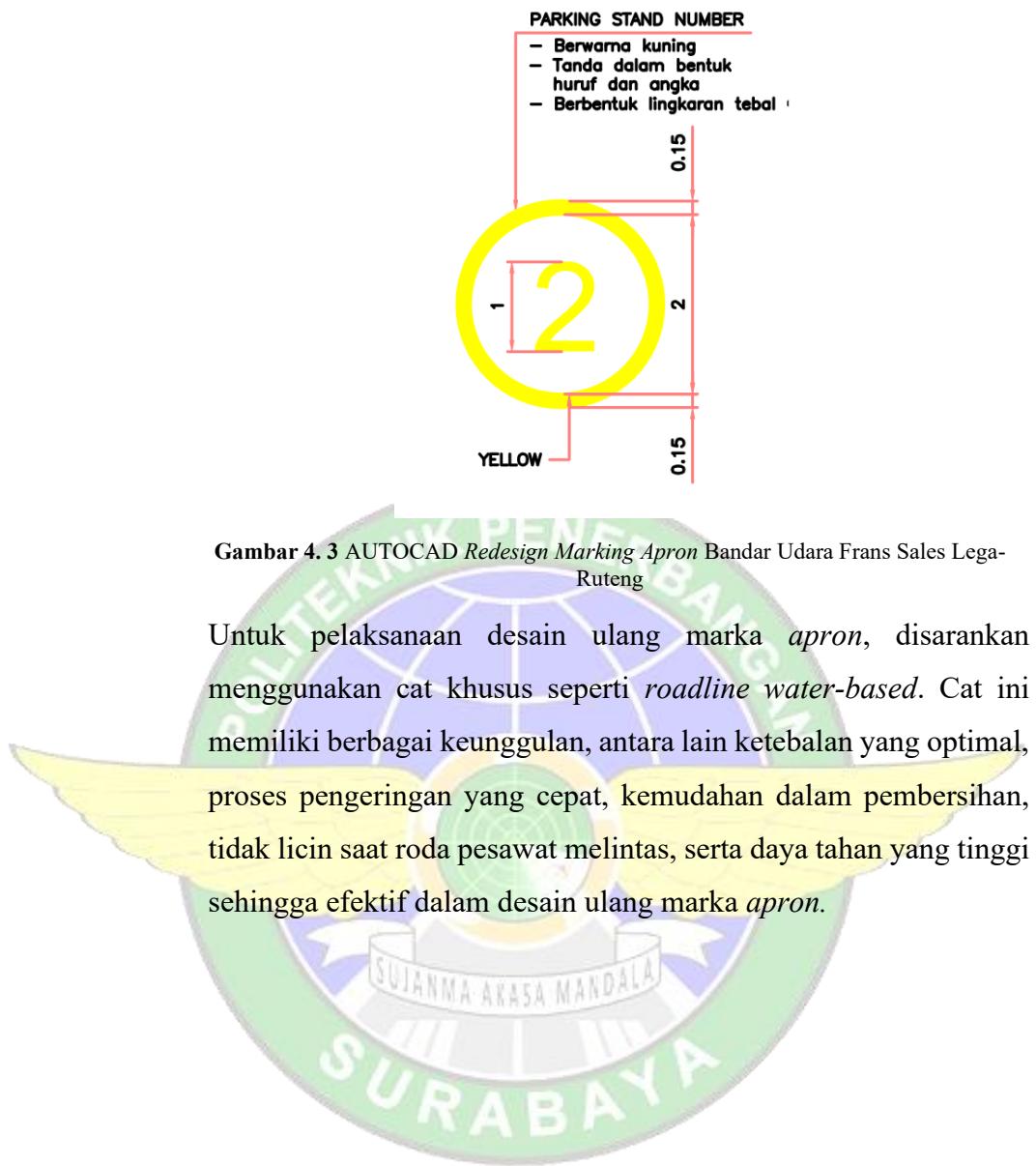
Rencana Anggaran Biaya (RAB) PEMASANGAN KANOPI uPVC BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG				
No	Bahan	Kebutuhan	Harga Satuan	Jumlah
1	Penutup Atap Alderon UPVC Twinwall Double Layer	5 x 7 m ²	Rp 230,000.00	Rp 8,050,000.00
2	Paku Sekrup 75 mm	140 buah	Rp 8,000.00	Rp 1,120,000.00
JUMLAH PEKERJAAN PEMASANGAN KANOPI				Rp 9,170,000.00
PPN				12% Rp 1,100,400.00
JUMLAH PEKERJAAN PEMASANGAN KANOPI				Rp 10,270,400.00
DIBULATKAN				Rp 10,200,000.00
TERDAPAT 2 KANOPI				Rp 20,400,000.00

4.4.2 Redesign Marking pada Apron

a. Perencanaan Marka Apron

Pembuatan rancangan marka apron dilakukan menggunakan perangkat lunak Autodesk AutoCAD, yang mencakup berbagai elemen seperti *apron edge line*, *apron lead in & out*, *parking stand*.





Gambar 4.3 AUTOCAD Redesign Marking Apron Bandar Udara Frans Sales Lega-Ruteng

Untuk pelaksanaan desain ulang marka *apron*, disarankan menggunakan cat khusus seperti *roadline water-based*. Cat ini memiliki berbagai keunggulan, antara lain ketebalan yang optimal, proses pengeringan yang cepat, kemudahan dalam pembersihan, tidak licin saat roda pesawat melintas, serta daya tahan yang tinggi sehingga efektif dalam desain ulang marka *apron*.

b. Mempersiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 6 Alat dan Bahan

No	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Cat	
2.	Bahan pencair	
3.	Kuas	
4.	Roller	
5.	Bak cat	

6.	Sapu lidi		
----	-----------	---	--

c. Tahap Pelaksanaan

a. Pembersihan permukaan *apron*

Langkah awal yaitu pembersihan area yang akan dicat dari debu, pasir, kotoran, dan puing-puing lainnya. Pembersihan ini dilakukan menggunakan sапу lidi.

b. Pengecatan

Tahap pengecatan dilakukan setelah semua permukaan dipastikan sudah bersih. Tuangkan cat pada bak cat selanjutnya gunakan kuas atau *roller* untuk mengaplikasikan pada marka yang sudah dicat sebelumnya, sehingga hanya perlu melakukan penebalan terhadap marka yang telah pudar.

c. *Finishing*

Setelah cat kering, tahap penyelesaian dilakukan dengan memeriksa hasil pengecatan secara keseluruhan. Pemeriksaan dilakukan pada permukaan yang telah dicat untuk memastikan tidak ada kerusakan atau ketidaksempurnaan.

d. Volume dan Rencana Anggaran Biaya

Tabel 4. 7 Volume Cat untuk *Redesign Marking Apron*

No.	Jenis Marka	Panjang (m)	Lebar (m)	Banyak (buah)	Luas (m2)	Warna Marka
<i>Apron</i>						
1	<i>Apron Edge Line</i>	560	0.15	2	168.00	Kuning
2	<i>Apron Lead In & Out</i>	522.55	0.15	2	156.77	Kuning
3	<i>Parking Stand Number</i>	Nil	Nil	4	3.90	Kuning

Tabel 4. 8 Rencana Anggaran Biaya *Redesign Marking Apron*

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)
PENGECATAN MARKING APRON BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG

No.	NAMA PEKERJAAN	SATUAN	VOLUME	HARGA SATUAN (Rp)	JUMLAH (Rp)
1 Pekerjaan Marking Apron					
-	Apron Edge Line	M2	168.00	117,408	19,724,554.08
-	Apron Lead In & Out	M2	356.49	117,408	41,854,799.31
-	Parking Stand	M2	3.90	117,408	457,891.43
JUMLAH PEKERJAAN PEMBUATAN MARKING					62,037,244.82
PPN					7,444,469.38
JUMLAH PEKERJAAN PEMBUATAN MARKING					69,481,714.20
DIBULATKAN					69,400,000.00



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan Uraian dan pembahasan Laporan *On The Job Training* pada BAB IV, maka penulis mengambil Kesimpulan sebagai berikut :

1. Dengan dilaksanakannya pemasangan kanopi Alderon pada gedung renovasi terminal penumpang, diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan dan perlindungan bagi para pengguna terminal dari kondisi cuaca ekstrem. Kanopi ini juga berfungsi untuk meningkatkan estetika bangunan serta memberikan perlindungan dari sinar matahari dan hujan, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih nyaman dan aman bagi penumpang serta petugas bandara.
2. Dengan diterapkannya *redesign marking* pada *apron*, diharapkan marka tersebut dapat berfungsi optimal dalam memberikan petunjuk dan informasi yang jelas bagi semua pihak yang terlibat dalam aktivitas bandara. Kejelasan marka sangat penting untuk mendukung kenyamanan dan keselamatan penerbangan, terutama di Bandar Udara Frans Sales Lega yang mengutamakan standar keselamatan tinggi bagi seluruh pengguna jasa bandara. Marka yang terlihat jelas akan membantu pilot, petugas darat, dan semua pihak terkait dalam melaksanakan tugasnya dengan lebih efisien dan aman.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT II

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) memberikan kesempatan berharga untuk memperoleh ilmu praktis yang tidak diajarkan di kampus, mendapatkan bimbingan langsung dari staf dan senior yang membantu memperluas wawasan, memahami pentingnya kerja sama antar rekan dan unit terkait untuk mendukung pelayanan penerbangan yang optimal, sekaligus melatih kemampuan komunikasi dan adaptasi di lingkungan baru untuk mencari solusi bersama, sehingga pengalaman kerja nyata ini membekali peserta

dengan keterampilan dan kesiapan menghadapi dunia profesional secara lebih baik. Pada OJT di Bandar Udara Frans Sales Lega ini mendapat kesempatan menjadi bagian dari unit *infrastructure* yang memiliki tugas dan tanggung jawab besar akan tercapainya keamanan dan keselamatan penerbangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan OJT adalah sebagai berikut:

1. Untuk memastikan kanopi Alderon tetap berfungsi secara optimal dalam jangka panjang, disarankan untuk melakukan perawatan berkala, seperti pembersihan dan pengecekan kondisi material guna menghindari kerusakan yang dapat mengurangi efektivitas perlindungan terhadap cuaca ekstrem.
2. Untuk meningkatkan daya tahan dan visibilitas marka apron, disarankan menggunakan material cat berkualitas tinggi yang tahan terhadap paparan cuaca ekstrem dan bahan kimia yang sering digunakan dalam operasional bandara. Selain itu, pengecatan ulang perlu dilakukan secara berkala agar marka tetap terlihat jelas dan efektif dalam mendukung aktivitas di apron.
3. Sosialisasi kepada petugas bandara terkait perubahan desain marka apron perlu dilakukan secara rutin agar dapat digunakan secara optimal dalam mendukung kelancaran operasional bandara. Pelatihan tambahan juga dapat diberikan untuk meningkatkan pemahaman terhadap standar keselamatan dan efisiensi kerja.
4. Diperlukan evaluasi berkala terhadap kondisi kanopi dan marka apron guna memastikan efektivitasnya tetap terjaga. Evaluasi ini dapat mencakup pemeriksaan rutin serta identifikasi aspek yang perlu ditingkatkan agar manfaat dari penggunaan kanopi Alderon dan redesign marking apron dapat terus dioptimalkan.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT II

Selama lima bulan menjalani *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Frans Sales Lega, saya memperoleh banyak pengalaman dan pengetahuan yang sangat berguna sebagai persiapan dunia kerja mendatang, dan saya ingin menyampaikan terima kasih serta beberapa pesan penting, seperti pentingnya pelaksanaan tugas pokok yang baik, penyusunan *rundown* kegiatan yang jelas, serta pengecekan dan pemeliharaan rutin alat untuk mendukung kelancaran operasional bandara ke depan.



DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Perhubungan Udara. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (Civil Aviation Safety Regulations Part 91) tentang Pengoperasian Pesawat Udara (General Operating And Flight Rules)*. Jakarta: JDIH Kemenhub.
- Dirjen Perhubungan Udara. (2009). *Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Dirjen Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (_Manual Of Standard CASR Part 139_) Volume I Bandar Udara (_Aerodrome_)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 24/PRT/M/2008 Tahun 2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. Jakarta: JDIH Kementerian PUPR.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Matondang, Z. &. (2012). *Konstruksi Bangunan Gedung*.

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline

NIT : 30722017

PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha

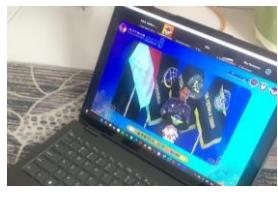
Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

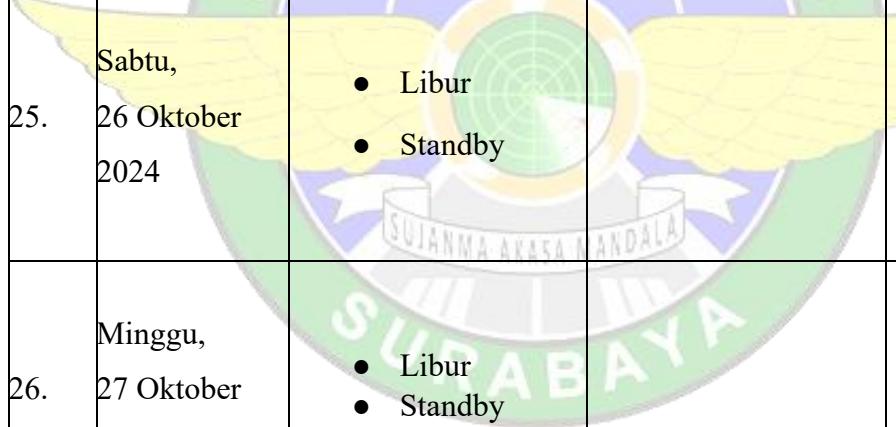
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Rabu, 02 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none">• Perkenalan		
2.	Kamis, 03 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none">• Inspeksi		
3.	Jumat, 04 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none">• Inspeksi		
4.	Sabtu, 05 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none">• Libur• Standby		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Minggu, 06 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 	-	
6.	Senin, 07 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan pohon pada area terminal VIP 	 	
7.	Selasa, 08 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
8.	Rabu, 09 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
9.	Kamis, 10 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal dan test kelayakan 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
		bitumen untuk atap		
10.	Jumat, 11 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput pada runway dengan traktor 	 	
11.	Sabtu, 12 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
12.	Minggu, 13 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
13.	Senin, 14 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Selasa, 15 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput dengan mesin gendong 	 	
15.	Rabu, 16 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan saluran pembuangan air 	 	
16.	Kamis, 17 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemasangan jaring anti nyamuk pada kantor administrasi 	 	
17.	Jumat, 18 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pembersihan saluran air pada lingkungan bandar udara 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
18.	Sabtu, 19 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
19.	Minggu, 20 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
20.	Senin, 21 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan <i>benchmark</i> KKOP 01 	 	
21.	Selasa, 22 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput pada area apron 	 	
22.	Rabu, 23 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Zoom Icateas 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
23.	Kamis, 24 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
24.	Jumat, 25 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
25.	Sabtu, 26 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
26.	Minggu, 27 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
27.	Senin, 28 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
28.	Selasa, 29 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
29.	Rabu, 30 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan kanstin • Monitoring pembangunan terminal 	  	
30.	Kamis, 31 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan kanstin • Monitoring pembangunan terminal 	  	

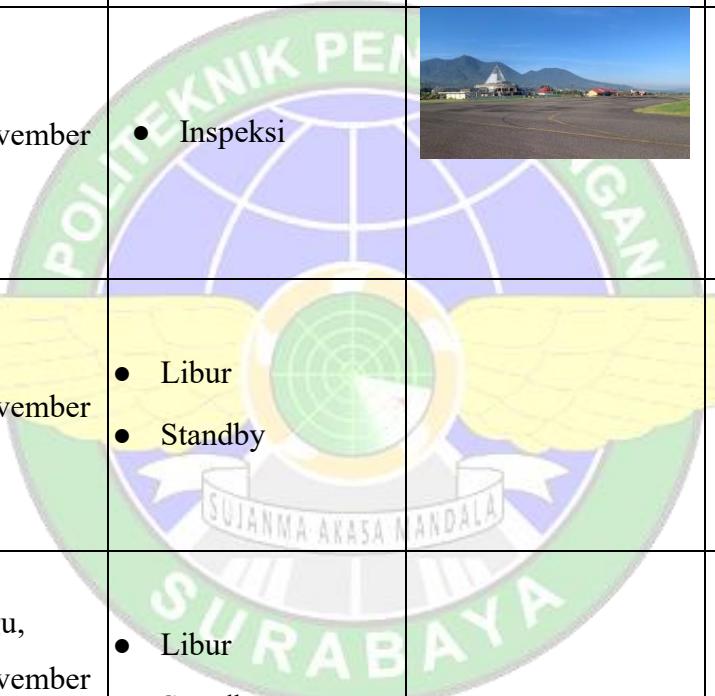
Supervisor
 Kepala Unit Bangunan dan Landasan



WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Jumat, 01 November 2024	 <ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
2.	Sabtu, 02 November 2024	 <ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
3.	Minggu, 03 November 2024	 <ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
4.	Senin, 04 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		

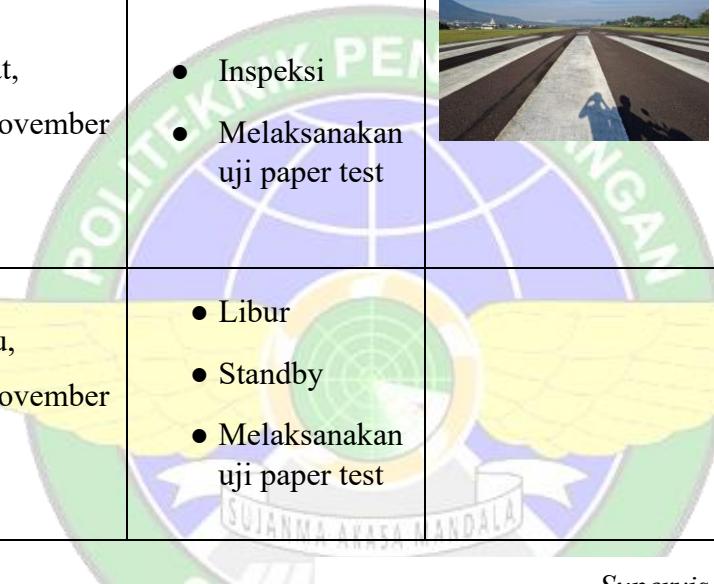
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Selasa, 05 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pembersihan saluran 	 	
6.	Rabu, 06 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inpeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
7.	Kamis, 07 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
8.	Jumat, 08 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput pada runway dengan traktor • Melaksanakan uji paper test 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
9.	Sabtu, 09 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		
10.	Minggu, 10 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		
11.	Senin, 11 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan soulder runway strip • Melaksanakan uji paper test 		
12.	Selasa, 12 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan soulder runway strip • Melaksanakan uji paper test 		
13.	Rabu, 13 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan soulder runway strip • Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Kamis, 14 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan pada drainase sisi udara • Melaksanakan uji paper test 		
15.	Jumat, 15 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan pada drainase sisi udara • Melaksanakan uji paper test 		
16.	Sabtu, 16 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Perawatan pada drainase sisi udara • Melaksanakan uji paper test 		
17.	Minggu, 17 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
18.	Senin, 18 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan pada soulder runway strip • Melaksanakan uji paper test 		
19.	Selasa, 19 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal • Melaksanakan uji paper test 	 	
20.	Rabu, 20 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
21.	Kamis, 21 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
22.	Jumat, 22 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
23.	Sabtu, 23 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		
24.	Minggu, 24 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		
25.	Senin, 25 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal • Melaksanakan uji paper test 	 	
26.	Selasa, 26 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
27.	Rabu, 27 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal • Melaksanakan uji paper test 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
28.	Kamis, 28 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pembersihan drainase • Pemotongan rumput area vip pemda • Melaksanakan uji paper test 		
29.	Jumat, 29 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
30.	Sabtu, 30 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		

Supervisor
 Kepala Unit Bangunan dan Landasan

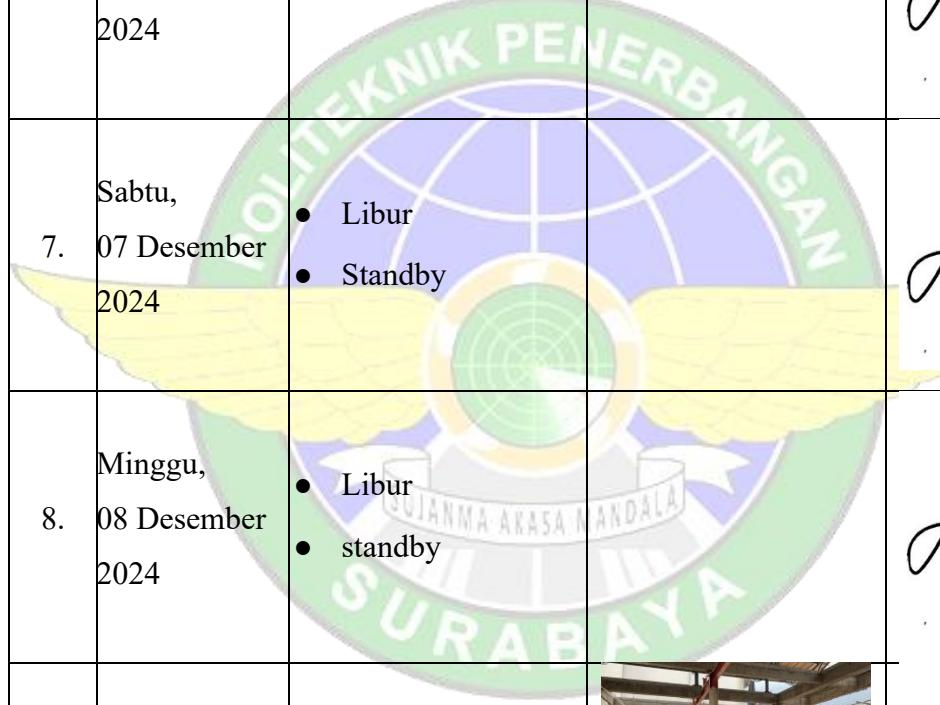


WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Minggu, 01 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
2.	Senin, 02 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
3.	Selasa, 03 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
4.	Rabu, 04 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Kamis, 05 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
6.	Jumat, 06 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inpeksi 		
7.	Sabtu, 07 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
8.	Minggu, 08 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • standby 		
9.	Senin, 09 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring pembangunan terminal 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
10.	Selasa, 10 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pengecoran jalan 		
11.	Rabu, 11 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan ruangan kabandara 		
12.	Kamis, 12 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Perawatan kebocoran pada gedung administrasi 		
13.	Jumat, 13 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan listplang gedung power house 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Sabtu, 14 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
15.	Minggu, 15 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
16.	Senin, 16 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pengelancaran atap kantor administrasi 	 	
17.	Selasa, 17 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan gedung administrasi 	 	
18.	Rabu, 18 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
19.	Kamis, 19 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
20.	Jumat, 20 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan pintu terminal kedatangan 	 	
21.	Sabtu, 21 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
22.	Minggu, 22 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
23.	Senin, 23 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

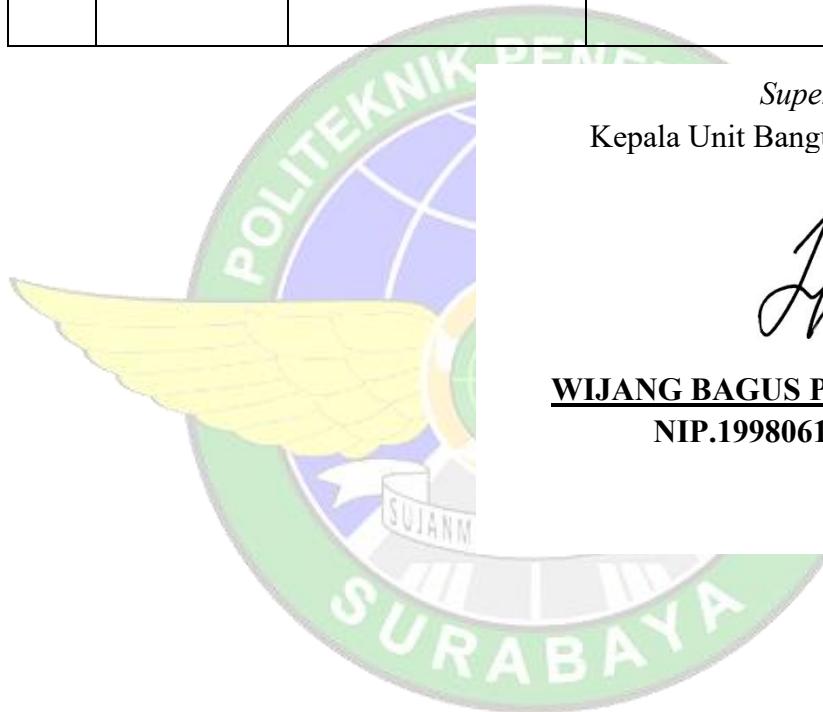
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
24.	Selasa, 24 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
25.	Rabu, 25 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
26.	Kamis, 26 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
27.	Jumat, 27 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
28.	Sabtu, 28 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
29.	Minggu, 29 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
30.	Senin, 30 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • standby 		
31.	Selasa, 31 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009



**ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG
RENOVASI TERMINAL PENUMPANG DAN *REDESIGN*
MARKING PADA APRON DI BANDAR UDARA FRANS SALES
LEGA RUTENG NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025**



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

**ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG
RENOVASI TERMINAL PENUMPANG DAN *REDESIGN*
MARKING PADA APRON DI BANDAR UDARA FRANS SALES
LEGA RUTENG NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025



Disusun Oleh:

**NEVA VAMELA CAROLINE
NIT 30722017**

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

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG RENOVASI
TERMINAL PENUMPANG DAN REDESIGN MARKING PADA APRON
DI BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG NUSA
TENGGARA TIMUR

Oleh:

NEVA VAMELA CAROLINE

NIT.30722017

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

Disetujui oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing

WIJANG BAGUS P. R, A.Md
NIP.19980613 202203 1 009

AGUS TRIYONO, ST.,MT
NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,
Kepala Kantor

UPRAWAHANA III Frans Sales Lega - Ruteng



PUNTO WIDAKSONO, ST
NIP.197901242000121005

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 6 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris



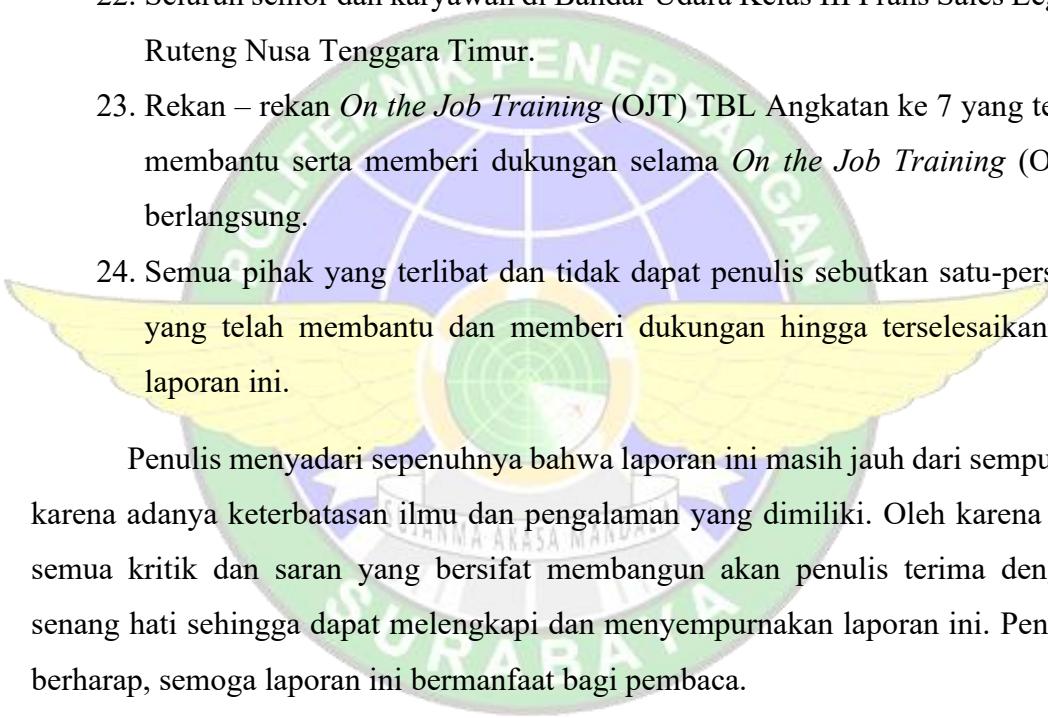
LINDA WINIASRI,S.Psi.,M.Sc.
NIP.19781028 200502 2 002

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirrobbil’alamin, Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya serta kekuatan dan kemampuan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) di UPBU Frans Sales Lega, yang berjudul “ANALISA PENGGUNAAN KANOPI uPVC PADA GEDUNG RENOVASI TERMINAL PENUMPANG DAN REDESIGN MARKING PADA APRON DI BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG NUSA TENGGARA TIMUR” dengan baik dan tepat waktu.

Selama penyusunan laporan ini banyak pihak yang telah memberikan dukungan moral maupun spiritual kepada penulis. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang dalam kepada:

13. Allah SWT yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) di UPBU Frans Sales Lega dengan baik.
14. Teristimewa kepada kedua Orang Tua yang selalu memberikan doa, nasihat, dan bantuan serta dukungan moral dan spiritual demi keberkahan kegiatan *On the Job Training* (OJT) maupun dalam kegiatan menempuh pendidikan.
15. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
16. Bapak Punto Widaksono. ST selaku Kepala Bandar Udara Kelas III Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur
17. Ibu Linda Winiarsi. S.Pi., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya
18. Bapak Agus Triyono, ST.,MT. selaku dosen pembimbing *On the Job Training* (OJT) atas bimbingan dan arahannya selama penulis menyelesaikan laporan *On the Job Training* ini.

- 
19. Mas Wijang Bagus Pramu Ratmadyo, A.Md selaku pembimbing *On the Job Training* sekaligus Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur.
 20. Mas Arief Widianto, A.Md dan Mba Adella Erika Cahyani, A.Md selaku senior alumni di unit bangunan dan landasan UPBU Frans Sales Lega atas bimbingan, arahan, dan pengalaman selama penulis melaksanakan *On the Job Training*.
 21. Seluruh pegawai serta staf unit Bangunan dan Landasan dan unit lainnya di UPBU Frans Sales Lega Ruteng
 22. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara Kelas III Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur.
 23. Rekan – rekan *On the Job Training* (OJT) TBL Angkatan ke 7 yang telah membantu serta memberi dukungan selama *On the Job Training* (OJT) berlangsung.
 24. Semua pihak yang terlibat dan tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah membantu dan memberi dukungan hingga terselesaikannya laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna karena adanya keterbatasan ilmu dan pengalaman yang dimiliki. Oleh karena itu, semua kritik dan saran yang bersifat membangun akan penulis terima dengan senang hati sehingga dapat melengkapi dan menyempurnakan laporan ini. Penulis berharap, semoga laporan ini bermanfaat bagi pembaca.

Ruteng, 6 Maret 2025

Penulis

Neva Vamela Caroline

NIT.30722017

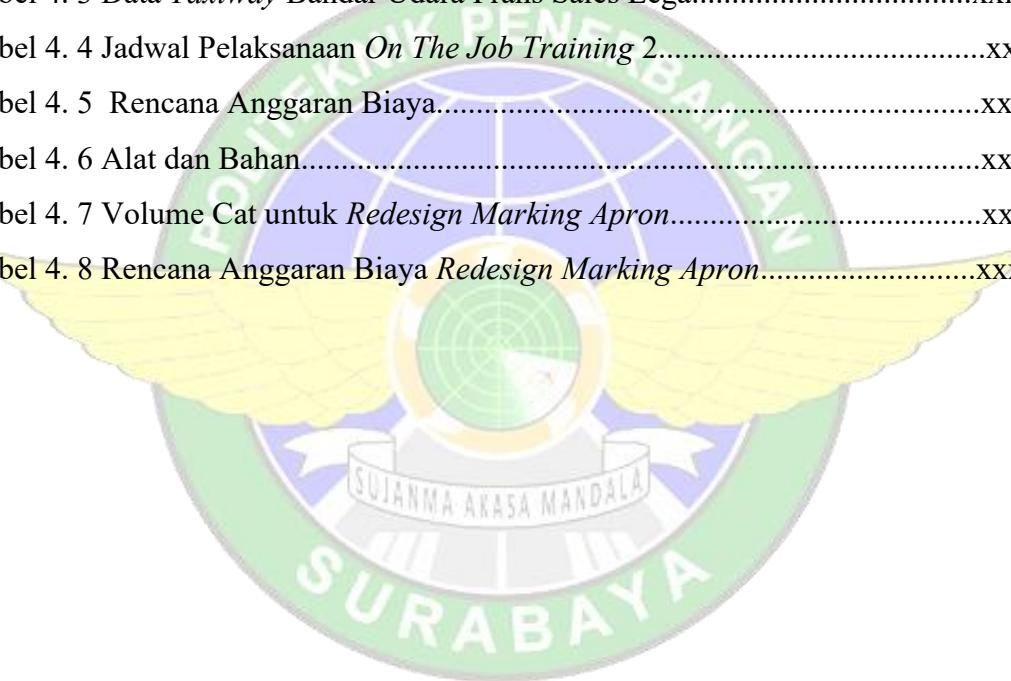
DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	ii
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	ii
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i>	iv
1.3 Tujuan On the Job Training	v
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	vi
2.1 Sejarah Bandar Udara Frans Sales Lega	vi
2.2 Data Umum Bandar Udara	vii
2.2.1 Data <i>Aerodrome</i>	viii
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara	ix
2.2.3 Fasilitas Sisi Darat	xi
2.2.4 Fasilitas PKP-PK	xii
2.2.5 Jam Operasional.....	xii
2.3 Struktur Organisasi	xiii
BAB III TINJAUAN TEORI	xiv
3.1 Bandar Udara	xiv
3.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>)	xiv
3.3 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>)	xv
3.4 Kanopi untuk Bangunan.....	xv
3.4.1 Teori Material Kanopi	xvi
3.4.2 Macam-macam Bahan Kanopi.....	xvi
3.5 Marka pada Bandar Udara	xvii

3.5.1 Marka pada Fasilitas Sisi Udara	xvii
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>	xi
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	xi
4.1.1 Sisi Udara (<i>Airside</i>)	xi
4.1.2 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	xxiii
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	xxiv
4.3 Permasalahan.....	xxv
4.3.1 Analisa Penggunaan Kanopi pada Gedung.....	xxv
4.3.2 Redesign Marking pada Apron	xxvi
4.4 Penyelesaian Masalah	xxvi
4.4.1 Analisa Penggunaan Kanopi pada Gedung	xxvi
4.4.2 Redesign Marking pada Apron	xxix
BAB V PENUTUP.....	xxxiv
5.1 Kesimpulan	xxxiv
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	xxxiv
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT II	xxxiv
5.2 Saran.....	xxxv
5.2.1 Saran Permasalahan	xxxv
5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT II	xxxvi
DAFTAR PUSTAKA	xxxvii

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data <i>Aerodrome</i> Bandar Udara Frans Sales Lega	viii
Tabel 2. 2 Data Fasilitas Sisi Udara	ix
Tabel 2. 3 Data Fasilitas Sisi Darat.....	xi
Tabel 2. 4 Data Fasilitas PKP-PK.....	xii
Tabel 2. 5 Tabel Jam Oprasional.....	xii
Tabel 4. 1 Data <i>Runway</i> Bandar Udara Frans Sales Lega.....	xxii
Tabel 4. 2 Data <i>Apron</i> Bandar Udara Frans Sales Lega.....	xxii
Tabel 4. 3 Data <i>Taxiway</i> Bandar Udara Frans Sales Lega.....	xxii
Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training 2</i>	xxv
Tabel 4. 5 Rencana Anggaran Biaya.....	xxix
Tabel 4. 6 Alat dan Bahan.....	xxxi
Tabel 4. 7 Volume Cat untuk <i>Redesign Marking Apron</i>	xxxiii
Tabel 4. 8 Rencana Anggaran Biaya <i>Redesign Marking Apron</i>	xxxiii



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Tampak Atas Bandar Udara Frans Sales Lega.....	iii
Gambar 2. 1 Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng Nusa Tenggara Timur	vi
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Frans Sales Lega	xiii
Gambar 4. 1 Kanopi pada Terminal Sementara	xxviii
Gambar 4. 2 Kanopi pada Terminal Renovasi	xxviii
Gambar 4. 3 AUTOCAD Redesign Marking Apron	xxx



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Transportasi adalah kebutuhan penting masyarakat dalam kehidupan sehari-hari, memungkinkan perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan baik yang digerakkan secara manual maupun mesin. Dalam transportasi, terdapat tiga wilayah pemanfaatan utama, yaitu darat, laut, dan udara, di mana penerbangan menjadi sarana transportasi udara yang mampu memenuhi kebutuhan perjalanan yang cepat, aman, dan andal.

Sistem penerbangan terdiri dari komponen-komponen utama seperti bandara, angkutan udara, navigasi, dan fasilitas keamanan serta keselamatan, termasuk sarana dan prasarana pendukung lainnya. Untuk mewujudkan sistem yang efektif, diperlukan infrastruktur yang memadai dan tenaga kerja profesional atau SDM yang memiliki keahlian khusus. Di antara profesi kunci dalam bidang ini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan, yang bertanggung jawab memastikan standar kualitas fasilitas infrastruktur bandara, terutama di landasan pacu (*runway*), sesuai dengan regulasi *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Teknisi Bangunan dan Landasan memainkan peran vital dalam pembangunan dan pemeliharaan fasilitas sisi udara, termasuk landasan pacu, sehingga dapat digunakan dengan aman dan nyaman. Di Indonesia, masih terdapat keterbatasan jumlah tenaga teknisi yang kompeten, sehingga pemerintah bekerja sama dengan Departemen Perhubungan untuk membuka jalur pendidikan khusus guna memenuhi kebutuhan ini. Salah satu institusi pendidikan yang berperan dalam mencetak teknisi handal adalah Politeknik Penerbangan Surabaya.

Politeknik Penerbangan Surabaya, di bawah Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan, menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan penerbangan dengan tujuan menghasilkan tenaga ahli yang siap terjun ke industri transportasi udara. Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) di Politeknik Penerbangan Surabaya, misalnya, menawarkan pembelajaran yang menggabungkan teori dan praktik lapangan. Agar taruna siap memasuki dunia kerja, program studi ini mewajibkan Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) sebagai salah satu syarat kelulusan.

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) merupakan kewajiban bagi peserta OJT Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.09/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Program OJT dilakukan pada semester kelima, di mana taruna ditempatkan di berbagai bandara di seluruh Indonesia, termasuk di Bandar Udara Frans Sales Lega di Ruteng, Nusa Tenggara Timur. Melalui OJT, taruna dapat menerapkan ilmu yang diperoleh selama kuliah sambil mengembangkan wawasan praktis dan pengalaman lapangan. Tujuan utamanya adalah agar taruna dapat mengembangkan keterampilan, kemampuan analisis, dan tanggung jawab profesional yang berguna di dunia kerja.



Gambar 1.2 Tampak Atas Bandar Udara Frans Sales Lega

(Sumber: Google Earth, Tahun 2025)

Transportasi udara berperan penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah terpencil di Indonesia yang terdiri dari banyak pulau. Dengan pesatnya pertumbuhan penerbangan dan semakin banyaknya jalur penerbangan, bandar udara seperti Frans Sales Lega di Ruteng, Nusa Tenggara Timur memainkan peran penting dalam menghubungkan daerah-daerah di Nusa Tenggara Timur dengan kota-kota besar di Indonesia. Politeknik Penerbangan Surabaya melalui Program D3 Teknik Bangunan dan Landasan berkomitmen menghasilkan lulusan yang memiliki keterampilan, daya pikir, serta kemampuan kerja sama yang solid untuk memenuhi tuntutan industri penerbangan nasional.

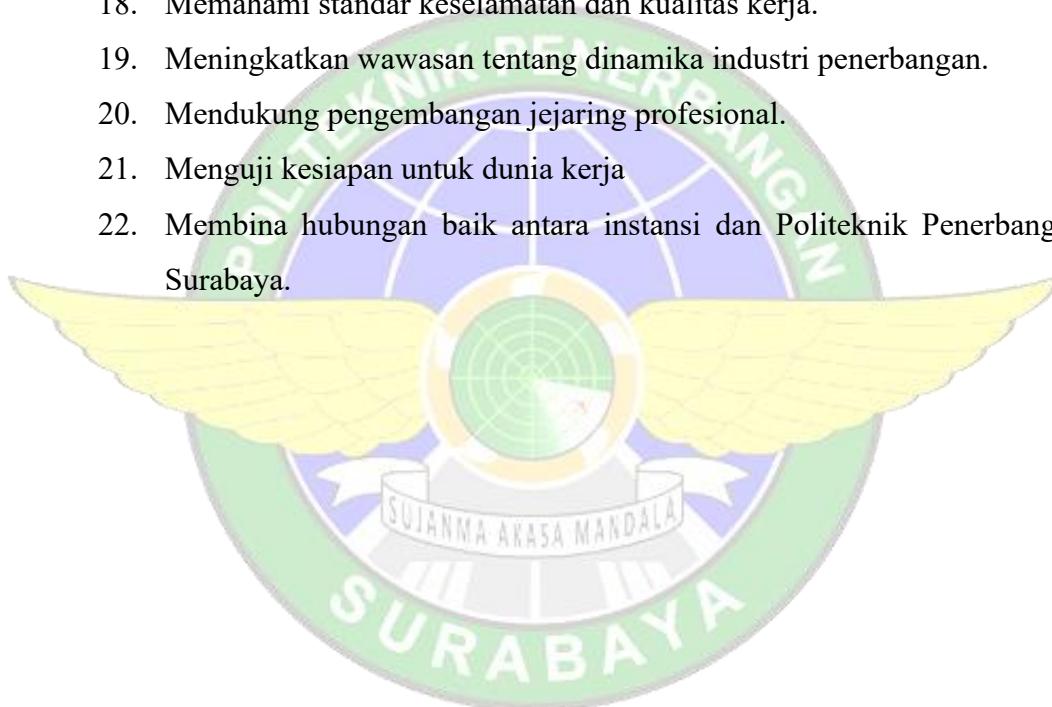
1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training*

Program *On the Job Training* (OJT) ini dirancang khusus untuk memberikan pengalaman kerja nyata bagi taruna di lingkungan bandara yang dinamis, memungkinkan mereka menerapkan teori yang telah dipelajari di bangku kuliah, beradaptasi dengan lingkungan kerja, dan mengenal teknologi yang digunakan dalam operasional penerbangan. Selain itu, *On the Job Training* (OJT) bertujuan untuk membekali taruna dengan keterampilan praktis yang esensial dalam dunia kerja, seperti kemampuan memecahkan masalah, pengambilan keputusan, dan kerja sama tim, serta menjalin hubungan baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan instansi penerbangan. Melalui program ini, diharapkan para peserta dapat membangun kompetensi yang sesuai standar nasional dan internasional, sehingga siap bersaing di industri penerbangan, memiliki pemahaman yang kuat terhadap budaya kerja, dan mampu menyampaikan materi keilmuan secara profesional baik secara lisan maupun tertulis dalam bentuk laporan *On the Job Training* (OJT).

1.3 Tujuan On the Job Training

Adapun tujuan dalam pelaksanaan *On The Job Training* adalah:

12. Mengetahui kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
13. Menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja setelah menyelesaikan OJT.
14. Mengetahui penerapan teknologi terapan di tempat OJT.
15. Mengembangkan keterampilan teknis dan non-teknis.
16. Meningkatkan rasa percaya diri dalam lingkungan kerja.
17. Mendapatkan pengalaman praktis yang relevan.
18. Memahami standar keselamatan dan kualitas kerja.
19. Meningkatkan wawasan tentang dinamika industri penerbangan.
20. Mendukung pengembangan jejaring profesional.
21. Menguji kesiapan untuk dunia kerja
22. Membina hubungan baik antara instansi dan Politeknik Penerbangan Surabaya.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Bandar Udara Frans Sales Lega

Bandara Frans Sales Lega adalah bandar udara utama yang melayani Kabupaten Manggarai di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Frans Sales Lega berada di wilayah Ruteng, Kabupaten Manggarai, Provinsi Nusa Tenggara Timur, yaitu pada koordinat $8^{\circ}35'48''S$ dan $120^{\circ} 28'44''E$, berlokasi di JL. Satar Tacik, No 108, Tenda, kecamatan Langke Rempong, Kabupaten Manggarai, Nusa Tenggara Timur. Bandar udara ini memiliki kode registrasi IATA: RTG dan ICAO: WATG. Bandar udara ini awalnya dikenal sebagai Bandar udara Satar Tacik hingga tahun 2008, ketika namanya diubah untuk menghormati Bupati Manggarai kedua, Frans Sales Lega. Sosok Frans Sales Lega dianggap berjasa besar dalam pembangunan dan kemajuan wilayah Manggarai, termasuk infrastruktur transportasi udara yang sangat mendukung mobilitas masyarakat serta kegiatan ekonomi dan pariwisata di daerah ini.



Gambar 2.3 Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng
Nusa Tenggara Timur

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

Bandar udara Frans Sales Lega memiliki panjang landasan pacu 1.500 meter dengan lebar 30 meter, yang memungkinkan pesawat berukuran sedang, seperti ATR 72-600, untuk mendarat. Saat ini, bandara ini melayani rute domestik, termasuk penerbangan dari Kupang (KOE) ke Ruteng (RTG) yang dioperasikan oleh maskapai *Wings Air*, serta penerbangan perintis yang menghubungkan Waingapu (WGP) dan Ruteng dengan operator Susi Air.

Keberadaan Bandara Frans Sales Lega memainkan peran penting dalam menghubungkan Kabupaten Manggarai dengan daerah lain di Nusa Tenggara Timur dan sekitarnya. Selain berfungsi sebagai akses transportasi utama bagi masyarakat lokal, bandara ini juga mendukung peningkatan arus wisatawan yang datang ke Manggarai untuk mengunjungi destinasi wisata populer seperti Kampung Adat Waerebo dan berbagai keindahan alam Pulau Flores.

Bandara ini tidak hanya penting bagi aktivitas penerbangan harian tetapi juga merupakan bagian dari rencana pengembangan ekonomi daerah melalui akses transportasi yang memadai. Letaknya yang strategis dan fasilitas yang terus diperbarui membuat Bandara Frans Sales Lega menjadi pusat transportasi udara yang vital di Manggarai dan membantu mendukung pertumbuhan pariwisata serta peningkatan perdagangan di wilayah tersebut.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Frans Sales Lega memiliki peranan penting dalam akses keluar masuk Kabupaten Manggarai, Nusa Tenggara Timur, bandar udara ini memiliki berbagai fasilitas dan data umum sebagai berikut:

2.2.1 Data Aerodrome

Tabel 2. 6 Data Aerodrome Bandar Udara Frans Sales Lega

Data Umum UPBU Frans Sales Lega	
Nama Bandar Udara	UPBU Frans Sales Lega
Kelas	Kelas III
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandar Udara	Otoritas Wilayah IV Manado
Alamat	JL. Satar Tacik, No 108, Tenda, kecamatan Langke Rempong, Kabupaten Manggarai, Nusa Tenggara Timur
Provinsi	Nusa Tenggara Timur
Telpo	(0385)21563
Fax	-
Telex	-
Email	Bandarartg413834@gmail.com
Kode ICAO	WATG
Kode IATA	RTG
Koordinat ARP	S 08° 35' 54.97" E 120° 28' 547.04 "
UTC	+8
Jarak	4 km Dari Ibukota Kabupaten (Manggarai) 32 km dari Ibukota Provinsi (Kupang)
Elevasi	3839 ft
Referensi Temperatur	25° C
Elevasi dari Setiap <i>Threeshold</i>	RWY 27 (3883 ft) RWY 09 (3786 ft)



Variasi Magnetis	$1^\circ E$ (2020)/ 0.08° decreasing
<i>Longitude</i>	-
<i>Latitude</i>	-
Kategori	Domestik
<i>Hajj Airport</i>	Tidak
Operasi Pesawat	Cessna 208 Caravan/ATR 72 500
Jam Operasi	08.00 – 16.00 WITA
LLU Services	ADC APP
<i>Meteorology</i>	Ada
DPPU	Ada
Layanan Internet	Ada
Fasilitas Publik	Kantin, ATM
Transportasi	Mobil sewa
Hirarki	P (Pengumpan)
Klasifikasi	3C
SK Register Bandar Udara	NO.: 079 /SBU - DBU/ VI/ 2024
RTT Sisi Udara	Ada
RTT Sisi Darat	Ada
Ijin Lingkungan (AMDAL)	Ada
Fasilitas Navigasi dan Komunikasi Penerbangan	NDB
Fasilitas Alat Bantu Visual	<i>Wind Shock / Marka Rambu</i>
Fasilitas Keselamatan Penerbangan	PKP - PK Kategori V
	<i>X-Ray</i>

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

Tabel 2. 7 Data Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara		
Landasan Pacu (<i>Runway</i>)		
• <i>Runway 27-09</i>		
Ukuran / Dimensi	:	1500 m x 30 m, Total 45000 m ²
Konstuksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel
Azimuth	:	09 27
PCN	:	27 F/C/Y/T
Landasan Hubung (<i>Taxiway</i>)		
• <i>Taxiway Alpha</i>		
Ukuran / Dimensi	:	75 m x 18 m, Total 1350 m ²
Konstuksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel
PCN	:	27 F/C/Y/T
• <i>Taxiway Bravo</i>		
Ukuran / Dimensi	:	75 m x 18 m, Total 1350 m ²
Konstuksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel
PCN	:	27 F/C/Y/T
Landasan Parkir (<i>Apron</i>)		
• <i>Apron Lama</i>		
Ukuran / Dimensi	:	180 m x 70 m, Total 12600 m ²
Konstuksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel
PCN	:	27 F/C/Y/T

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Apron Baru</i> 		
Ukuran / Dimensi	:	30 m x 70 m, Total 2100 m ²
Konstuksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix / Fleksibel</i>
PCN	:	13 F/C/Y/T
<i>Landasan Putar (Turning Area)</i>		
• Resa 09	:	NIL
• Resa 27	:	NIL
<i>Daerah runway strip (Shoulder)</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Runway Strip 		
Ukuran / Dimensi	:	1560 m x 80 m, Total 124800 m ²
Konstuksi / Surface	:	Rumput

2.2.3 Fasilitas Sisi Darat

Tabel 2. 8 Data Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat	
Terminal	
Terminal	2800 m ²
Parkir	6330 m ²
<i>Fire Station (PKP-PK)</i>	
Gedung Garasi	120 m ²
Gedung Garasi	48 m ²
Bangunan Lainnya	16 m ²
Kategori	V
Kantor Administrasi	
Luas Lahan	500 m ²
Luas Gedung	280 m ²
Dimensi Gedung	10 x 28 m



Gedung Listrik	
Luas	245 m ²
Dimensi	8 x 30 m
Gedung NDB	
Luas	45 m ²
Dimensi	9 x 5 m
Gedung AVSEC	
Luas	120 m ²
Dimensi	8 x 15 m
Gedung A2B	
Luas	200 m ²
Dimensi	20 x 10 m
Tower ATC	
Luas	96 m ²
Tinggi Bangunan	15 m
NDB	
Luas	15
Dimensi	3 x 5 m
Rumah Dinas	
Jumlah	24 unit

2.2.4 Fasilitas PKP-PK

Tabel 2. 9 Data Fasilitas PKP-PK

4.	Kendaraan PKP-PK	<i>Foam Tender Type IV</i> <i>Foam Tender Type V</i>
5.	<i>Ambulance</i>	Ada
6.	Fasilitas Peralatan	Tersedia

2.2.5 Jam Operasional

Tabel 2. 10 Tabel Jam Oprasional

Pelayanan Pesawat Udara	08.00 WITA s/d 16.00 WITA
Administrasi Bandar Udara	Senin s/d Jumat 08.00 WITA s/d 16.00 WITA
Keamanan Bandar Udara	24 Jam

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Frans Sales Lega

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara menyediakan layanan bagi pesawat udara untuk beroperasi seperti *landing* dan *take-off*. Bandar udara memiliki peran penting di dalam transportasi karena dapat memfasilitasi masyarakat dalam pergerakan melalui jalur udara. Hal ini tidak hanya mempercepat pergerakan seseorang namun juga memperlancar aliran barang dan jasa yang sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi. Bandar udara juga berfungsi sebagai titik penghubung yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi, seperti kereta api, bus, dan taksi, sehingga memudahkan akses dan pergerakan penumpang dari dan ke wilayah yang lebih luas. Fasilitas ini dilengkapi dengan berbagai layanan penunjang, seperti terminal penumpang yang nyaman, fasilitas *check-in* yang efisien, area keberangkatan dan kedatangan yang terorganisir, serta berbagai layanan komersial seperti restoran, toko, dan ruang tunggu yang nyaman. Selain itu, bandar udara juga harus memastikan keamanan dan keselamatan penumpang serta pesawat, dengan menerapkan prosedur keamanan yang ketat dan memiliki tim darurat yang siap siaga setiap saat.

3.2 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Fasilitas sisi Udara (*Airside*) adalah bagian dari bandaran yang berhubungan dengan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun *landing* (pendaratan). Bagian dari *airside* antara lain yaitu:

- d. *Runway* atau landasan pacu adalah area yang digunakan pesawat terbang untuk melakukan lepas landas. Panjangnya landasan pacu tergantung pada besarnya pesawat yang dilayani.
- e. *Taxiway* adalah bagian di bandara yang berfungsi sebagai jalur perpindahan dari *runway* ke *apron*.

f. *Apron* adalah bagian dari bandara yang digunakan untuk area parkir pesawat, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, memuat serta menurunkan penumpang atau barang.

3.3 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

Fasilitas 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. Fasilitas sisi darat terdiri atas:

- i. Terminal penumpang dan kargo
- j. Menara pengatur lalu lintas penerbangan
- k. Bangunan oprasional penerbangan
- l. Fasilitas PKP-PK
- m. Gedung genset
- n. Jalan akses (*Acces Road*)
- o. Area parkir
- p. Bangunan administrasi

3.4 Kanopi untuk Bangunan

Kanopi merupakan elemen arsitektural yang berfungsi sebagai pelindung dari cuaca ekstrem seperti hujan dan sinar matahari, serta memberikan nilai estetika bagi bangunan. Pemilihan bahan kanopi sangat berpengaruh terhadap kenyamanan, daya tahan, efisiensi biaya, dan perawatan jangka panjang. Berbagai jenis bahan kanopi tersedia di pasaran, masing-masing memiliki keunggulan dan kekurangannya sendiri, sehingga pemilihan material harus disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi lingkungan.

3.4.1 Teori Material Kanopi

5. Teori Ketahanan Material

Dalam dunia konstruksi, material kanopi harus memiliki ketahanan yang baik terhadap faktor eksternal seperti perubahan suhu, kelembaban, dan paparan sinar UV. Material yang dipilih harus mampu bertahan lama tanpa mengalami degradasi yang signifikan.

6. Teori Insulasi Termal

Insulasi termal berperan penting dalam kenyamanan ruangan di bawah kanopi. Material dengan konduktivitas termal rendah dapat mengurangi panas yang diteruskan ke dalam ruangan, menjaga suhu tetap nyaman.

7. Teori Efisiensi Biaya dan Pemeliharaan

Pemilihan material kanopi tidak hanya mempertimbangkan biaya pemasangan awal, tetapi juga biaya pemeliharaan jangka panjang. Material yang lebih murah mungkin memiliki biaya pemeliharaan lebih tinggi dibandingkan material berkualitas yang lebih mahal tetapi minim perawatan.

3.4.2 Macam-macam Bahan Kanopi

7. Kanopi Alderon atau uPVC

Kanopi Alderon (uPVC) memiliki struktur berongga yang memberikan insulasi termal tinggi, tahan terhadap korosi dan perubahan cuaca ekstrem, serta memiliki umur pakai yang panjang dengan perawatan rendah.

8. Kanopi Seng

Kanopi Seng merupakan pilihan ekonomis dengan pemasangan yang mudah, namun rentan terhadap korosi dan memiliki daya serap panas tinggi, sehingga memerlukan perawatan berkala seperti pengecatan ulang.

9. Kanopi polycarbonate

Kanopi Polycarbonate menawarkan pencahayaan alami dengan daya tahan terhadap benturan dan cuaca ekstrem, meskipun dapat menguning seiring waktu dan memiliki tingkat insulasi termal yang sedang.

10. Kanopi Kaca Laminasi

Kanopi Kaca Laminasi memberikan tampilan modern dengan pencahayaan alami maksimal, namun membutuhkan perawatan intensif dan memiliki biaya pemasangan serta perawatan yang lebih tinggi.

11. Kanopi baja ringan

Kanopi Baja Ringan memiliki konstruksi yang kuat dan ringan, lebih tahan lama dibandingkan seng, tetapi memerlukan pelapis tambahan untuk mencegah korosi dan memiliki isolasi termal yang kurang optimal.

12. Kanopi Fiber Cement

Kanopi Fiber Cement menawarkan ketahanan tinggi terhadap kelembaban dan api, tidak mudah terbakar, serta tahan terhadap cuaca ekstrem, namun memiliki bobot yang lebih berat sehingga memerlukan struktur pendukung yang kuat.

3.5 Marka pada Bandar Udara

Berdasarkan Keputusan Berdasarkan keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Udara dan Direktorat Keselamatan Udara, marka adalah suatu tanda yang dituliskan atau digambarkan diatas permukaan daerah pergerakan pesawat dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan/larangan) atau menggambarkan batas – batas.

3.5.1 Marka pada Fasilitas Sisi Udara

Bandar Udara wajib menerapkan persyaratan marka, memelihara kondisi marka yang terdapat didaerah pergerakan sehingga dapat terlihat jelas dan memberikan informasi dengan jelas sesuai dengan standar. Marka didaerah pergerakan dituliskan atau digambarkan atau dibuat / ditempatkan pada permukaan *runway*, *taxiway*, dan *apron*.

3.5.1.1 Marka pada *Runway*

7. *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*.

8. *Runway Side Strip Marking*

Tepi landas pacu ditandai dengan garis putih solid yang disebut *runway side strip*. *Runway side strip* membantu pilot dalam mengenali lebar dan batas-batas *runway* dengan menciptakan kontras visual antara *runway* dan area atau bahu di sekitarnya. Penanda ini sangat penting untuk menemukan *runway center line*, dan marka ini sangat penting pada *runway* yang memiliki pendekatan presisi.

9. *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.

10. *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.

11. *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.

12. *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.

3.5.1.2 Marka pada Apron

6. Parking Stand Center Line Marking

Garis yang berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara melakukan *taxis* ke dalam atau keluar *apron*. Letak di *apron area*.

7. Apron Lead-In dan Lead Out Line Marking

Garis berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara melakukan *taxis* ke dalam atau keluar *apron*.

8. Apron Edge Line Marking

Garis berwarna kuning di sepanjang tepi *apron*. Fungsinya menunjukkan batas tepi *apron*. Letaknya pada sepanjang tepi *apron*. Ukuran lebar garis 0,15 m.

9. Parking Stand Number Marking

Tanda di *apron* berupa huruf dan angka yang berwarna kuning dengan latar belakang warna hitam. Fungsinya menunjukkan nomor tempat parkir pesawat udara.

10. Service Road Marking

Tanda berupa 2 (dua) garis yang paralel sebagai batas pinggir jalan dan garis putus-putus sebagai petunjuk sumbu jalan, berwarna putih dengan lebar garis 0,15 m. Fungsinya sebagai jalan pelayanan umum bagi kendaraan/peralatan membatasi sebelah kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan peralatan (GSE) terpisah dengan pesawat udara. Pada beberapa bandar udara yang memiliki *apron* yang cukup luas *service road* juga ditengah *apron*.

3.5.1.3 Marka pada *Taxiway*

5. *Taxiway Center Line Marking*

Tanda berupa garis dengan lebar 0.15m berwarna kuning. Fungsinya memberi tuntunan kepada pesawat udara dari *runway* menuju *apron* atau sebaliknya. Letaknya ditengah-tengah dan di sepanjang *taxiway*.

6. *Runway Holding Position Marking*

Tanda garis yang melintang di *taxiway* berupa 2 garis solid dan 2 garis terputus-putus berwarna kuning. Dua garis terputus-putus berada terdekat dengan *runway*. Fungsinya sebagai tanda bagi pesawat untuk berhenti sebelum memperoleh izin memasuki *runway*.

7. *Taxiway Edge Marking*

Garis berwarna kuning di sepanjang tepi *taxiway*. Untuk lebar *taxiway* 7.5m sampai 18m (tidak termasuk 18m), digunakan *single yellow line* dengan lebar garis 0.15m. Untuk lebar *taxiway* 18m atau lebih, digunakan *double yellow line* dengan lebar garis 0.15m dan celah 0.15m. Fungsinya menunjukkan batas pinggir *taxiway*. Letaknya di sepanjang kedua tepi *taxiway*.

8. *Exit Guide Line Marking*

Tanda berupa garis berwarna kuning yang terletak di *runway* dan menghubungkan dengan *taxiway centre line*. Letaknya di persimpangan *taxiway* dengan *runway*. Berikut merupakan gambar kompilasi marka yang ada di *taxiway*.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

On The Job Training (OJT) merupakan program pelatihan yang dirancang untuk memberikan pengalaman dan pengetahuan praktis kepada para taruna langsung di lingkungan kerja. Pelaksanaan kegiatan ini membutuhkan sinergi dan koordinasi yang baik antara pihak sekolah dengan lokasi tempat OJT dilaksanakan. Program ini disesuaikan dengan kalender akademik taruna, biasanya berlangsung di pertengahan semester, sebagai sarana untuk mengaplikasikan keterampilan yang telah dipelajari selama masa pendidikan.

Selama proses OJT, taruna dibimbing dan diawasi oleh supervisor lapangan serta pegawai berpengalaman untuk mempelajari tugas-tugas khusus yang relevan dengan bidang pekerjaan mereka di masa depan. Kegiatan ini berfokus pada aspek Bangunan dan Landasan, baik di area sisi darat (*landside*) maupun sisi udara (*airside*).

4.1.1 Sisi Udara (*Airside*)

Sisi Udara (*Airside*) merupakan bagian bandara yang berhubungan dengan kegiatan *take off* maupun *landing*. Sisi Udara mencakup beberapa daerah yang berada di Kawasan terbatas bandara. Beberapa daerah yang termasuk ke dalam sisi udara antara lain *Runway*, *Apron*, *Taxiway*.

4. Runway

Runway merupakan landasan pacu yang biasa digunakan pesawat udara untuk *take-off* dan *landing*, *runway* di dalam bandar udara memiliki Panjang dan lebar sesuai dengan pesawat terkritis yang mendarat pada bandar udara tersebut.

Tabel 4. 9 Data *Runway* Bandar Udara Frans Sales Lega

Dimensi <i>Runway</i>	<i>Flexisibel Pavement</i>
Strength	PCN 27 F/C/Y/T
Dimensi	1500 m x 30 m
Volume	45.000 m ²
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual*)

5. *Apron*

Apron adalah bagian dari sisi udara yang digunakan untuk mengakomodasi pesawat dalam menaikkan serta menurunkan penumpang dan sebagai pemeliharaan minor pesawat. *Apron* yang terdapat pada Bandar Udara Frans Sales Lega mampu menampung empat pesawat untuk parkir di kawasan tersebut dan memiliki eksisting sebagai berikut:

Tabel 4. 10 Data *Apron* Bandar Udara Frans Sales Lega

Permukaan	<i>Flexisibel Pavement</i>
Strength	PCN 27 F/C/Y/T, 13 F/C/Y/T
Dimensi	210 x 70 m
Volume	14.700 m ²
Kondisi	Rusak

(Sumber: *Aerodrome Manual*)

6. *Taxiway*

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung.

Tabel 4. 11 Data *Taxiway* Bandar Udara Frans Sales Lega

Permukaan	<i>Flexisibel Pavement</i>
<i>Strength</i>	PCN 27 F/C/Y/T, 13 F/C/Y/T
Dimensi	75 m x 18 m
Volume	1.350 m ²
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual*)

4.1.2 Sisi Darat (*Landside*)

Sisi Darat (*Landside*) adalah bagian bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum dan di dalam bangunan yang terbatas untuk umum.

8. Terminal penumpang

Terminal Bandar Udara merupakan fasilitas yang sangat penting di sisi darat sebuah bandara, terminal memiliki fungsi sebagai tempat berpindah penumpang sebelum menaiki pesawat udara. Segala aktivitas seperti pemeriksaan barang, tiket dan *check-in* berada di dalam terminal.

9. Bangunan PKP-PK

Di dalam sebuah bandara harus memiliki sistem keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, salah satu contoh bangunan yang bertugas dalam menjaga keselamatan penerbangan adalah bangunan PKP-PK. Bangunan PKP-PK memiliki tugas dan fungsi untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan, biasanya bangunan ini berdekatan langsung dengan area sisi udara guna mempercepat respon apabila terjadi kecelakaan penerbangan.

10. Kantor Avsec

Avsec 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*).

11. Pos Keamanan

Pos Keamanan atau Pos *Access Control* dalam bandar udara adalah titik pemeriksaan yang dirancang untuk mengontrol akses masuk dan keluar dari area tertentu di bandara. Pos ini merupakan bagian integral dari sistem keamanan bandara dan berfungsi untuk memastikan bahwa hanya individu yang berwenang yang dapat memasuki area terbatas bandar udara.

12. Gedung *Power House*

Power House merupakan sebuah gedung operasional yang digunakan sebagai penunjang kegiatan operasional untuk menyediakan pasokan listrik dalam bandar udara. Fungsi dari gedung ini sebagai pusat distribusi dan pengelolaan energi, memastikan bahwa semua sistem dalam bandar udara berfungsi secara aman dan mendapatkan pasokan listrik yang aman dan stabil.

13. Gedung Administrasi

Kantor Administrasi merupakan sebuah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk mengurus berkas administrasi serta mengatur segala aktivitas yang berlangsung di Bandar Udara. Kantor ini berperan sebagai pusat koordinasi bagi berbagai aktivitas dan memastikan bandar udara beroperasi dengan efisien serta sesuai dengan peraturan yang berlaku.

14. Gedung *Workshop*

Gedung *workshop* adalah gedung yang digunakan untuk menyimpan, dan memperbaiki alat-alat pemeliharaan/ penunjang pada bandara.

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan mulai tanggal 1 April 2024 sampai dengan 19 September 2024. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 12 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* 2

No	Hari / Tanggal	Kegiatan	Keterangan
d.	2 Oktober 2024	Taruna tiba di lokasi <i>On The Job Training</i>	-
e.	2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025	Taruna melaksanakan kegiatan <i>On The Job Training</i> pada <i>Airside</i> dan <i>Landside</i> Kawasan Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur.	Sesuai jam kerja kantor pada pukul 08.00 – 16.00 WITA
f.	6 Maret 2025	Taruna Melaksanakan Pengujian Laporan <i>On The Job Training</i> dengan dosen pembimbing Prodi dan <i>Supervisor</i> di lapangan	Diawasi oleh supervisi lapangan beserta instruktur program studi.

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan OJT di Bandar Udara Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur selama 6 (enam) bulan, peserta OJT mendapatkan permasalahan sebagai berikut :

4.3.1 Analisa Penggunaan Kanopi Alderon pada Gedung Renovasi Terminal Penumpang

Dalam proses renovasi terminal penumpang, pemilihan material atap atau kanopi menjadi salah satu faktor penting dalam menciptakan lingkungan yang nyaman dan tahan lama. Sebelumnya, terminal ini menggunakan seng sebagai material utama kanopi. Namun, seiring berjalananya waktu, seng mengalami kerusakan akibat karat, perubahan cuaca, serta degradasi struktural. Oleh karena itu, dipertimbangkan penggunaan Kanopi Alderon sebagai alternatif yang lebih tahan lama. Analisis ini akan membandingkan kedua material berdasarkan aspek kekuatan, daya tahan, kenyamanan, dan efisiensi biaya.

4.3.2 Redesign Marking pada Apron

Sesuai dengan SOP Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Frans Sales Lega, redesign marking pada apron dilakukan apabila marka tersebut dirasa perlu untuk dilakukan pengecatan ulang, seperti adanya lumut pada marka, atau marka terlihat pudar, sehingga mengganggu pengelihatan pilot ketika hendak melakukan *landing*, maupun *take off* demi kenyamanan dan keselamatan penerbangan. Seluruh pengecatan marka mengacu pada PR 21 Tahun 2023.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Analisa Penggunaan Kanopi Alderon pada Gedung Renovasi Terminal Penumpang

4. Perbandingan Material

d. Kekuatan dan Daya Tahan

Kanopi Alderon terbuat dari uPVC dengan struktur berongga yang memberikan ketahanan lebih baik terhadap benturan dan faktor lingkungan dibandingkan seng. Material ini tidak mengalami korosi sehingga memiliki umur pakai yang lebih lama. Seng memiliki kekuatan mekanis tinggi, tetapi seiring waktu mengalami degradasi akibat korosi, terutama di lingkungan dengan tingkat kelembaban tinggi. Dalam kasus

sebelumnya, seng yang digunakan mengalami karat dan akhirnya rusak, memerlukan penggantian secara berkala.

e. Kenyamanan dan Isolasi Termal

Alderon memiliki kemampuan isolasi panas yang lebih baik karena strukturnya yang berongga, sehingga dapat mengurangi panas yang masuk ke dalam bangunan. Hal ini meningkatkan kenyamanan bagi penumpang yang berada di terminal. Seng, di sisi lain, lebih mudah menyerap panas dan mengantarkannya ke dalam ruangan, menyebabkan suhu di dalam terminal meningkat terutama saat cuaca panas. Dalam penggunaan sebelumnya, terminal mengalami peningkatan suhu yang signifikan di siang hari.

f. Efisiensi Biaya dan Perawatan

Harga awal Alderon lebih tinggi dibandingkan seng, tetapi memiliki umur pakai yang lebih lama dengan perawatan minimal. Dengan daya tahan yang lebih baik, biaya jangka panjang dapat lebih rendah dibandingkan perawatan seng. Seng lebih murah dalam biaya awal, tetapi membutuhkan perawatan berkala akibat korosi, termasuk pengecatan ulang dan penggantian lembaran yang rusak. Berdasarkan pengalaman sebelumnya, biaya perawatan seng meningkat seiring waktu karena kerusakan yang terus terjadi.

5. Harga

Berdasarkan analisis harga material untuk kebutuhan kanopi pada renovasi terminal penumpang, terdapat perbedaan yang signifikan antara atap Alderon dan atap seng. Harga atap Alderon berkisar Rp230.000 per meter, sedangkan harga atap seng lebih ekonomis, yaitu Rp105.000 per meter. Perbedaan harga ini mencerminkan kualitas dan keunggulan masing-masing material. Alderon memiliki daya tahan lebih lama, mampu meredam panas serta suara, dan memberikan tampilan yang lebih estetis. Sementara itu, seng lebih ringan, mudah dalam pemasangan, serta lebih ekonomis, sehingga

dapat menjadi pilihan yang lebih hemat biaya dalam proyek renovasi dengan anggaran terbatas. Pemilihan material kanopi harus mempertimbangkan keseimbangan antara biaya, daya tahan, kenyamanan, dan estetika, sesuai dengan kebutuhan renovasi terminal penumpang.

6. Material

Pada proyek renovasi terminal penumpang, penggunaan atap seng sebagai material sementara pada terminal penumpang sementara telah menunjukkan beberapa kendala, terutama dalam hal daya tahan terhadap kondisi lingkungan. Di wilayah Ruteng, yang memiliki curah hujan tinggi, atap seng mengalami korosi lebih cepat, sehingga dalam waktu tertentu mulai berlubang dan mengurangi fungsionalitasnya dalam melindungi area terminal.



Gambar 4. 4 Kanopi pada Terminal Sementara

Sebagai solusi jangka panjang, penggunaan Alderon menjadi alternatif yang lebih unggul. Material ini memiliki ketahanan terhadap korosi, tidak mudah bocor, serta mampu meredam panas dan suara. Dengan daya tahan yang lebih baik terhadap kondisi cuaca ekstrem, Alderon dapat meningkatkan kenyamanan serta mengurangi biaya perawatan akibat kerusakan yang sering terjadi pada atap seng. Dengan mempertimbangkan faktor keawetan, efisiensi, dan ketahanan terhadap cuaca, penggunaan Alderon dapat menjadi

pilihan yang lebih tepat dalam renovasi terminal penumpang di wilayah dengan curah hujan tinggi seperti Ruteng.



Gambar 4. 5 Kanopi pada Terminal Renovasi

8. Rencana Anggaran Biaya

Tabel 4. 13 Rencana Anggaran Biaya

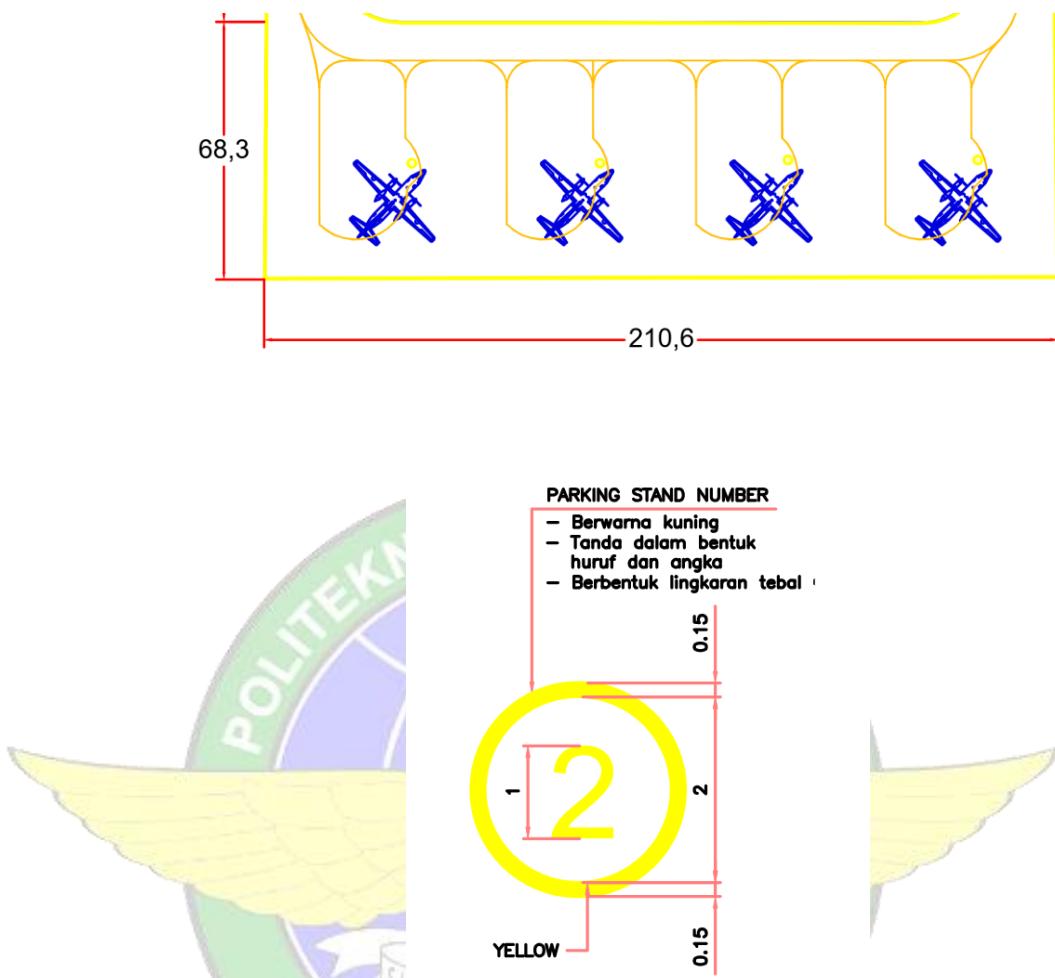
Rencana Anggaran Biaya (RAB)
PEMASANGAN KANOPI uPVC BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG

No	Bahan	Kebutuhan	Harga Satuan	Jumlah
1	Penutup Atap Alderon UPVC Twinwall Double Layer	5 x 7 m ²	Rp 230,000,00	Rp 8,050,000,00
2	Paku Sekrup 75 mm	140 buah	Rp 8,000,00	Rp 1,120,000,00
JUMLAH PEKERJAAN PEMASANGAN KANOPI				Rp 9,170,000,00
PPN				12% Rp 1,100,400,00
JUMLAH PEKERJAAN PEMASANGAN KANOPI				Rp 10,270,400,00
DIBULATKAN				Rp 10,200,000,00
TERDAPAT 2 KANOPI				Rp 20,400,000,00

4.4.2 Redesign Marking pada Apron

d. Perencanaan Marka Apron

Pembuatan rancangan marka apron dilakukan menggunakan perangkat lunak Autodesk AutoCAD, yang mencakup berbagai elemen seperti *apr on edge line, apr on lead in & out, parking stand*.



Gambar 4. 6 AUTOCAD Redesign Marking Apron Bandar Udara Frans Sales Lega-Ruteng

Untuk pelaksanaan desain ulang marka apron, disarankan menggunakan cat khusus seperti *roadline water-based*. Cat ini memiliki berbagai keunggulan, antara lain ketebalan yang optimal, proses pengeringan yang cepat, kemudahan dalam pembersihan, tidak licin saat roda pesawat melintas, serta daya tahan yang tinggi sehingga efektif dalam desain ulang marka apron.

e. Mempersiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 14 Alat dan Bahan

No	Alat dan Bahan	Gambar
7.	Cat	
8.	Bahan pencair	
9.	Kuas	
10.	<i>Roller</i>	

11.	Bak cat	
12.	Sapu lidi	

f. Tahap Pelaksanaan

e. Pembersihan permukaan *apron*

Langkah awal yaitu pembersihan area yang akan dicat dari debu, pasir, kotoran, dan puing-puing lainnya. Pembersihan ini dilakukan menggunakan sapu lidi.

f. Pengecatan

Tahap pengecatan dilakukan setelah semua permukaan dipastikan sudah bersih. Tuangkan cat pada bak cat selanjutnya gunakan kuas atau *roller* untuk mengaplikasikan pada marka yang sudah dicat sebelumnya, sehingga hanya perlu melakukan penebalan terhadap marka yang telah pudar.

g. *Finishing*

Setelah cat kering, tahap penyelesaian dilakukan dengan memeriksa hasil pengecatan secara keseluruhan. Pemeriksaan dilakukan pada permukaan yang telah dicat untuk memastikan tidak ada kerusakan atau ketidaksempurnaan.

h. Volume dan Rencana Anggaran Biaya

Tabel 4. 15 Volume Cat untuk *Redesign Marking Apron*

No.	Jenis Marka	Panjang (m)	Lebar (m)	Banyak (buah)	Luas (m2)	Warna Marka
<i>Apron</i>						
1	<i>Apron Edge Line</i>	560	0.15	2	168.00	Kuning
2	<i>Apron Lead In & Out</i>	522.55	0.15	2	156.77	Kuning
3	<i>Parking Stand Number</i>	Nil	Nil	4	3.90	Kuning

Tabel 4. 16 Rencana Anggaran Biaya *Redesign Marking Apron*

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)
PENGECATAN MARKING APRON BANDAR UDARA FRANS SALES LEGA RUTENG

No.	NAMA PEKERJAAN	SATUAN	VOLUME	HARGA SATUAN (Rp)	JUMLAH (Rp)
1 Pekerjaan Marking Apron					
-	Apron Edge Line	M2	168.00	117,408	19,724,554.08
-	Apron Lead In & Out	M2	356.49	117,408	41,854,799.31
-	Parking Stand	M2	3.90	117,408	457,891.43
JUMLAH PEKERJAAN PEMBUATAN MARKING					62,037,244.82
PPN					7,444,469.38
JUMLAH PEKERJAAN PEMBUATAN MARKING					69,481,714.20
DIBULATKAN					69,400,000.00

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan Uraian dan pembahasan Laporan *On The Job Training* pada BAB IV, maka penulis mengambil Kesimpulan sebagai berikut :

3. Dengan dilaksanakannya pemasangan kanopi Alderon pada gedung renovasi terminal penumpang, diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan dan perlindungan bagi para pengguna terminal dari kondisi cuaca ekstrem. Kanopi ini juga berfungsi untuk meningkatkan estetika bangunan serta memberikan perlindungan dari sinar matahari dan hujan, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih nyaman dan aman bagi penumpang serta petugas bandara.
4. Dengan diterapkannya *redesign marking* pada *apron*, diharapkan marka tersebut dapat berfungsi optimal dalam memberikan petunjuk dan informasi yang jelas bagi semua pihak yang terlibat dalam aktivitas bandara. Kejelasan marka sangat penting untuk mendukung kenyamanan dan keselamatan penerbangan, terutama di Bandar Udara Frans Sales Lega yang mengutamakan standar keselamatan tinggi bagi seluruh pengguna jasa bandara. Marka yang terlihat jelas akan membantu pilot, petugas darat, dan semua pihak terkait dalam melaksanakan tugasnya dengan lebih efisien dan aman.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT II

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) memberikan kesempatan berharga untuk memperoleh ilmu praktis yang tidak diajarkan di kampus, mendapatkan bimbingan langsung dari staf dan senior yang membantu memperluas wawasan, memahami pentingnya kerja sama antar rekan dan unit terkait untuk mendukung pelayanan penerbangan yang optimal, sekaligus melatih kemampuan komunikasi

dan adaptasi di lingkungan baru untuk mencari solusi bersama, sehingga pengalaman kerja nyata ini membekali peserta dengan keterampilan dan kesiapan menghadapi dunia profesional secara lebih baik. Pada OJT di Bandar Udara Frans Sales Lega ini mendapat kesempatan menjadi bagian dari unit *infrastructure* yang memiliki tugas dan tanggung jawab besar akan tercapainya keamanan dan keselamatan penerbangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan OJT adalah sebagai berikut:

5. Untuk memastikan kanopi Alderon tetap berfungsi secara optimal dalam jangka panjang, disarankan untuk melakukan perawatan berkala, seperti pembersihan dan pengecekan kondisi material guna menghindari kerusakan yang dapat mengurangi efektivitas perlindungan terhadap cuaca ekstrem.
6. Untuk meningkatkan daya tahan dan visibilitas marka apron, disarankan menggunakan material cat berkualitas tinggi yang tahan terhadap paparan cuaca ekstrem dan bahan kimia yang sering digunakan dalam operasional bandara. Selain itu, pengecatan ulang perlu dilakukan secara berkala agar marka tetap terlihat jelas dan efektif dalam mendukung aktivitas di apron.
7. Sosialisasi kepada petugas bandara terkait perubahan desain marka apron perlu dilakukan secara rutin agar dapat digunakan secara optimal dalam mendukung kelancaran operasional bandara. Pelatihan tambahan juga dapat diberikan untuk meningkatkan pemahaman terhadap standar keselamatan dan efisiensi kerja.
8. Diperlukan evaluasi berkala terhadap kondisi kanopi dan marka apron guna memastikan efektivitasnya tetap terjaga. Evaluasi ini dapat mencakup pemeriksaan rutin serta identifikasi aspek yang perlu

dingkatkan agar manfaat dari penggunaan kanopi Alderon dan redesign marking apron dapat terus dioptimalkan.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT II

Selama lima bulan menjalani *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Frans Sales Lega, saya memperoleh banyak pengalaman dan pengetahuan yang sangat berguna sebagai persiapan dunia kerja mendatang, dan saya ingin menyampaikan terima kasih serta beberapa pesan penting, seperti pentingnya pelaksanaan tugas pokok yang baik, penyusunan *rundown* kegiatan yang jelas, serta pengecekan dan pemeliharaan rutin alat untuk mendukung kelancaran operasional bandara ke depan.



DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Perhubungan Udara. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (Civil Aviation Safety Regulations Part 91) tentang Pengoperasian Pesawat Udara (General Operating And Flight Rules)*. Jakarta: JDIH Kemenhub.
- Dirjen Perhubungan Udara. (2009). *Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Dirjen Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (_Manual Of Standard CASR Part 139_) Volume I Bandar Udara (_Aerodrome_)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 24/PRT/M/2008 Tahun 2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. Jakarta: JDIH Kementerian PUPR.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Matondang, Z. &. (2012). *Konstruksi Bangunan Gedung*.

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline

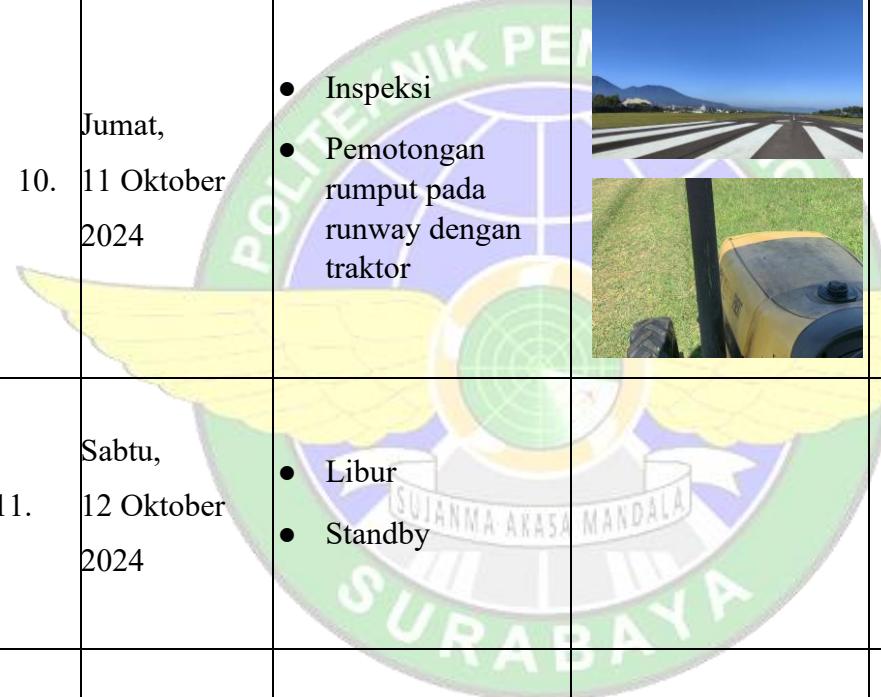
NIT : 30722017

PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha

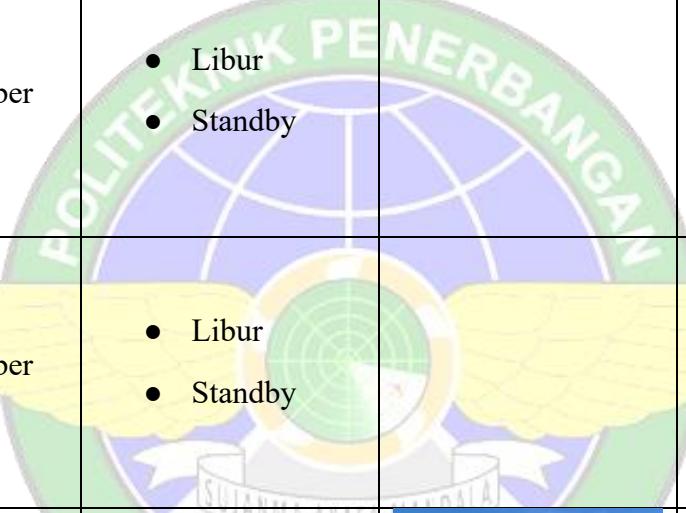
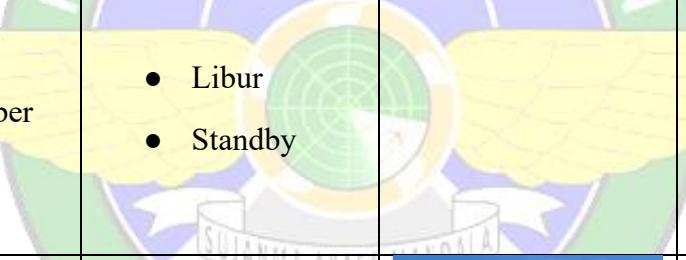
Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Rabu, 02 Oktober 2024	• Perkenalan		
2.	Kamis, 03 Oktober 2024	• Inspeksi		
3.	Jumat, 04 Oktober 2024	• Inspeksi		
4.	Sabtu, 05 Oktober 2024	• Libur • Standby		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Minggu, 06 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 	-	
6.	Senin, 07 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Pemotongan pohon pada area terminal VIP 	 	
7.	Selasa, 08 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Monitoring pembangunan terminal 	 	
8.	Rabu, 09 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Monitoring pembangunan terminal 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
9.	Kamis, 10 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal dan test kelayakan bitumen untuk atap 	 	
10.	Jumat, 11 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput pada runway dengan traktor 	 	
11.	Sabtu, 12 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
12.	Minggu, 13 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
13.	Senin, 14 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
14.	Selasa, 15 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput dengan mesin gendong 	 	
15.	Rabu, 16 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan saluran pembuangan air 	 	
16.	Kamis, 17 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemasangan jaring anti nyamuk pada kantor administrasi 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
17.	Jumat, 18 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pembersihan saluran air pada lingkungan bandar udara 	 	
18.	Sabtu, 19 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
19.	Minggu, 20 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
20.	Senin, 21 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan <i>benchmark</i> KKOP 01 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
21.	Selasa, 22 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput pada area apron 	 	
22.	Rabu, 23 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Zoom Icateas 	 	
23.	Kamis, 24 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
24.	Jumat, 25 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
25.	Sabtu, 26 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
26.	Minggu, 27 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
27.	Senin, 28 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
28.	Selasa, 29 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
29.	Rabu, 30 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan kanstin • Monitoring pembangunan terminal 	  	
30.	Kamis, 31 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan kanstin • Monitoring pembangunan terminal 	  	

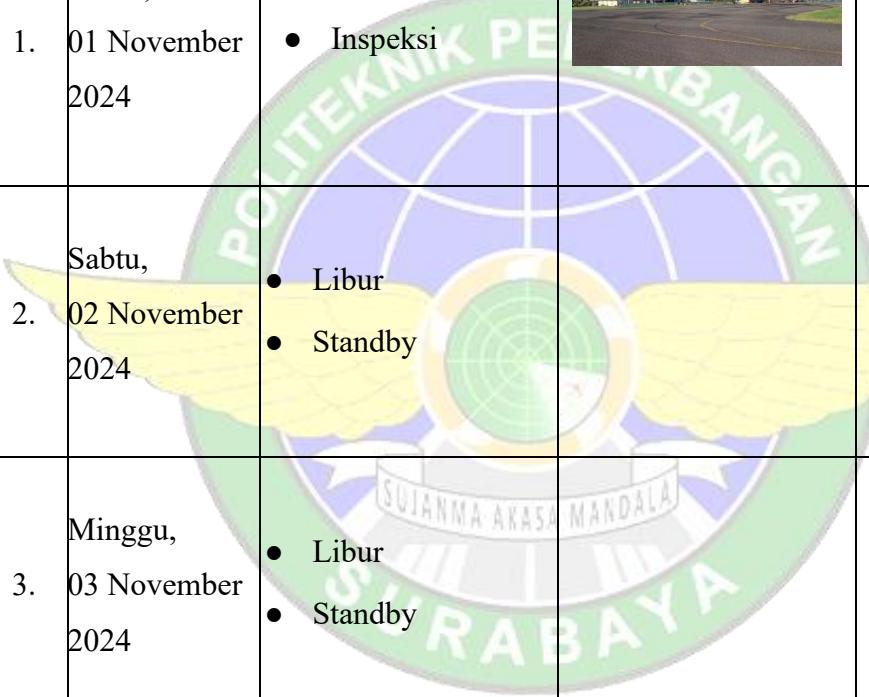
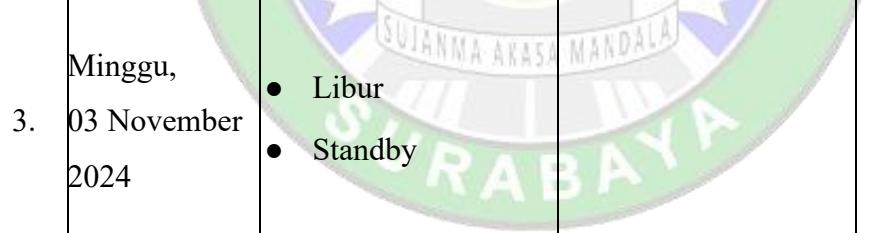
Supervisor
 Kepala Unit Bangunan dan Landasan



WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Jumat, 01 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
2.	Sabtu, 02 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
3.	Minggu, 03 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
4.	Senin, 04 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Selasa, 05 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Pembersihan saluran 		
6.	Rabu, 06 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inpeksi ● Monitoring pembangunan terminal 	 	
7.	Kamis, 07 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Monitoring pembangunan terminal 	 	
8.	Jumat, 08 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Pemotongan rumput pada runway dengan traktor ● Melaksanakan uji paper test 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
9.	Sabtu, 09 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby ● Melaksanakan uji paper test 		
10.	Minggu, 10 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby ● Melaksanakan uji paper test 		
11.	Senin, 11 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Perawatan shoulder runway strip ● Melaksanakan uji paper test 		
12.	Selasa, 12 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Perawatan shoulder runway strip ● Melaksanakan uji paper test 		
13.	Rabu, 13 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Perawatan shoulder runway strip ● Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Kamis, 14 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan pada drainase sisi udara • Melaksanakan uji paper test 		
15.	Jumat, 15 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan pada drainase sisi udara • Melaksanakan uji paper test 		
16.	Sabtu, 16 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Perawatan pada drainase sisi udara • Melaksanakan uji paper test 		
17.	Minggu, 17 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
18.	Senin, 18 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan pada soulder runway strip • Melaksanakan uji paper test 		
19.	Selasa, 19 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal • Melaksanakan uji paper test 	 	
20.	Rabu, 20 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
21.	Kamis, 21 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Jumat, 22 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
23.	Sabtu, 23 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		
24.	Minggu, 24 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		
25.	Senin, 25 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal • Melaksanakan uji paper test 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
26.	Selasa, 26 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		
27.	Rabu, 27 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal • Melaksanakan uji paper test 		
28.	Kamis, 28 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pembersihan drainase • Pemotongan rumput area vip pema • Melaksanakan uji paper test 	 	
29.	Jumat, 29 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Melaksanakan uji paper test 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
30.	Sabtu, 30 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby • Melaksanakan uji paper test 		

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



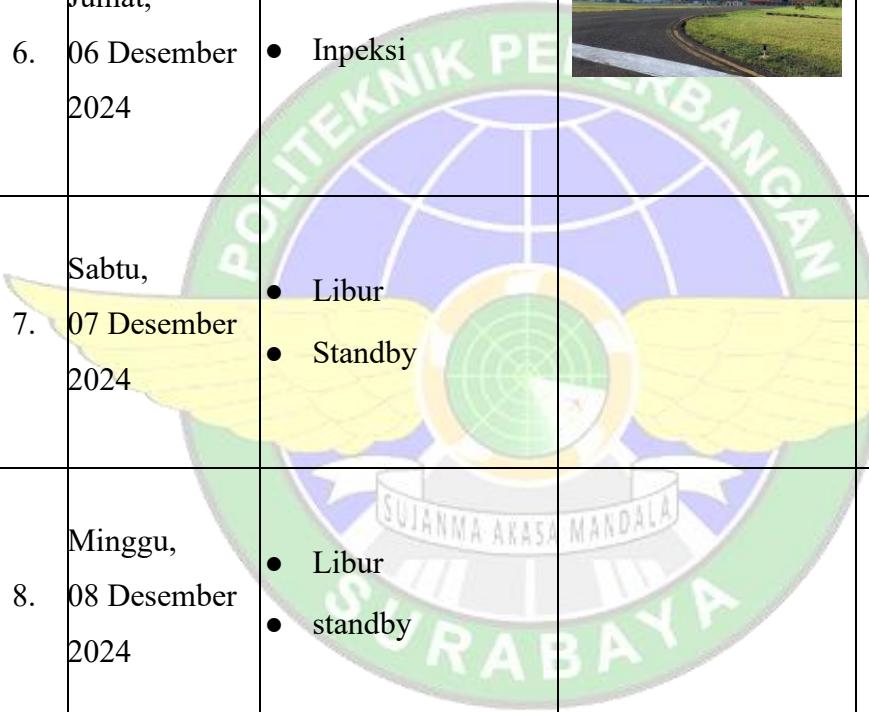
WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Minggu, 01 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
2.	Senin, 02 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		
3.	Selasa, 03 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		
4.	Rabu, 04 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		

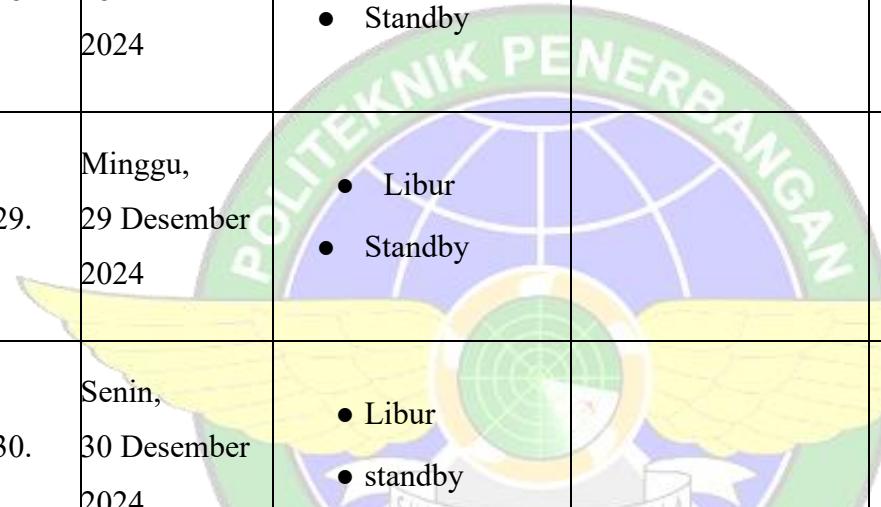
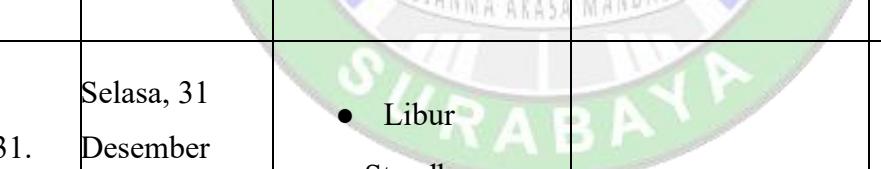
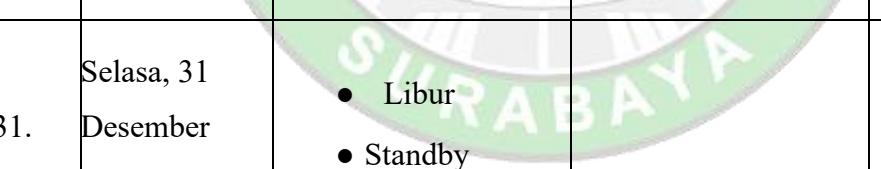
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Kamis, 05 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
6.	Jumat, 06 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inpeksi 		
7.	Sabtu, 07 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
8.	Minggu, 08 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • standby 		
9.	Senin, 09 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoring pembangunan terminal 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
10.	Selasa, 10 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pengecoran jalan 	 	
11.	Rabu, 11 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan ruangan kabandara 	 	
12.	Kamis, 12 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Perawatan kebocoran pada gedung administrasi 		
13.	Jumat, 13 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan listplang gedung power house 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Sabtu, 14 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
15.	Minggu, 15 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
16.	Senin, 16 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pengecatan atap kantor administrasi 	 	
17.	Selasa, 17 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan gedung administrasi 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
18.	Rabu, 18 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
19.	Kamis, 19 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Monitoring pembangunan terminal 	 	
20.	Jumat, 20 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perbaikan pintu terminal kedatangan 	 	
21.	Sabtu, 21 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Minggu, 22 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
23.	Senin, 23 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
24.	Selasa, 24 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
25.	Rabu, 25 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
26.	Kamis, 26 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
27.	Jumat, 27 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
28.	Sabtu, 28 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
29.	Minggu, 29 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
30.	Senin, 30 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • standby 		
31.	Selasa, 31 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

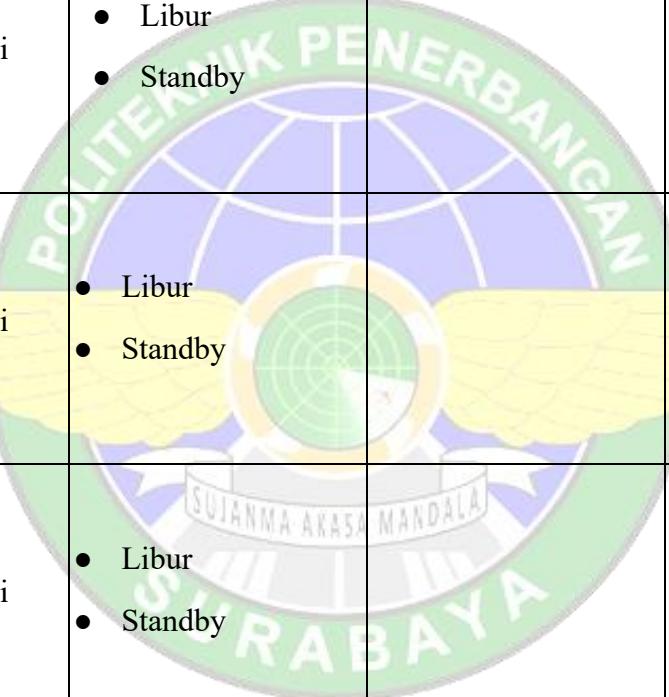
Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



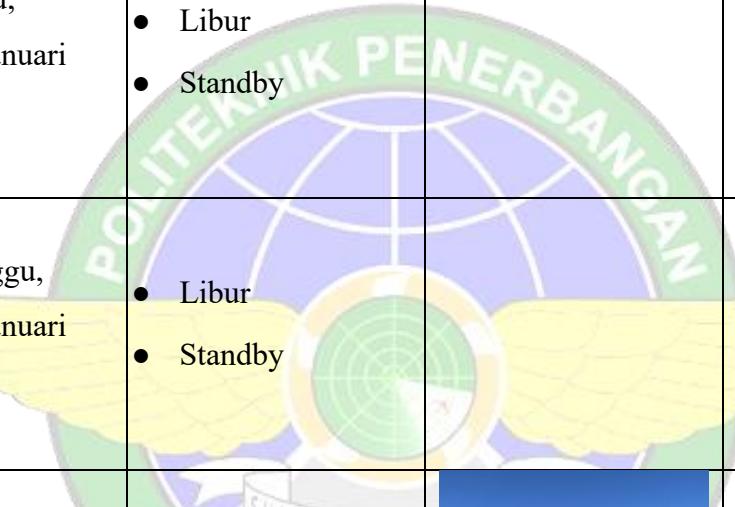
WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009

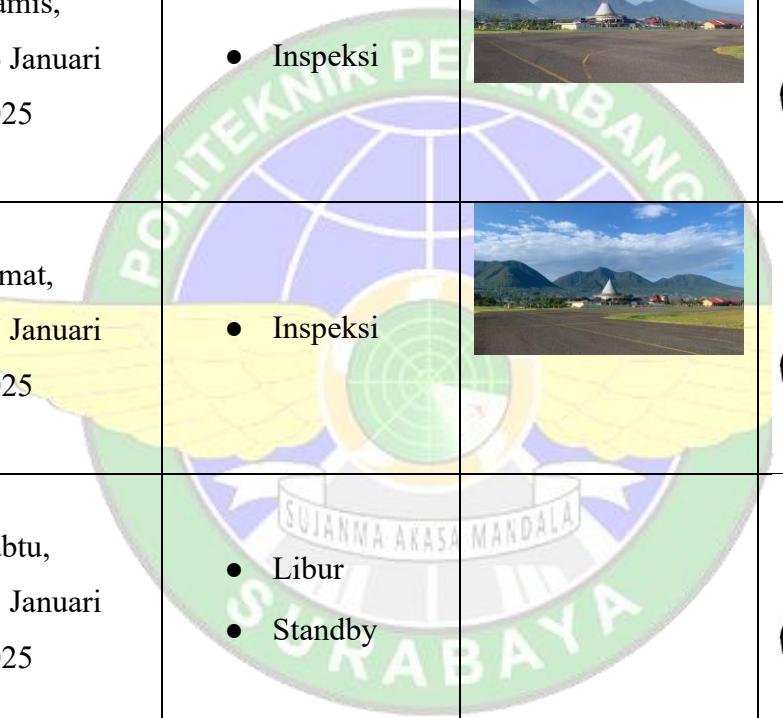
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Rabu, 01 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
2.	Kamis, 02 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
3.	Jumat, 03 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
4.	Sabtu, 04 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Minggu, 05 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby ● Pengecatan sign 		
6.	Senin, 06 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Monitoring pembangunan terminal 	 	
7.	Selasa, 07 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		
8.	Rabu, 08 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		
9.	Kamis, 09 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi ● Monitoring pembangunan terminal 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
10.	Jumat, 10 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
11.	Sabtu, 11 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
12.	Minggu, 12 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
13.	Senin, 13 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
14.	Selasa, 14 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Pemotongan rumput 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
15.	Rabu, 15 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
16.	Kamis, 16 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
17.	Jumat, 17 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
18.	Sabtu, 18 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
19.	Minggu, 19 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
20.	Senin, 20 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan gedung administrasi 	  	
21.	Selasa, 21 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi • Perawatan gedung administrasi 	 	
22.	Rabu, 22 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Perawatan gedung terminal • Monitoring pembangunan terminal 	 	

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
23.	Kamis, 23 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemindahan X-Ray ke terminal baru 		
24.	Jumat, 24 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi Pengecatan sign 	 	
25.	Sabtu, 25 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Libur Standby 		
26.	Minggu, 26 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Libur Standby 		
27.	Senin, 27 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Libur Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
28.	Selasa, 28 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
29.	Rabu, 29 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
30.	Kamis, 30 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● standby 		
31.	Jumat, 31 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan

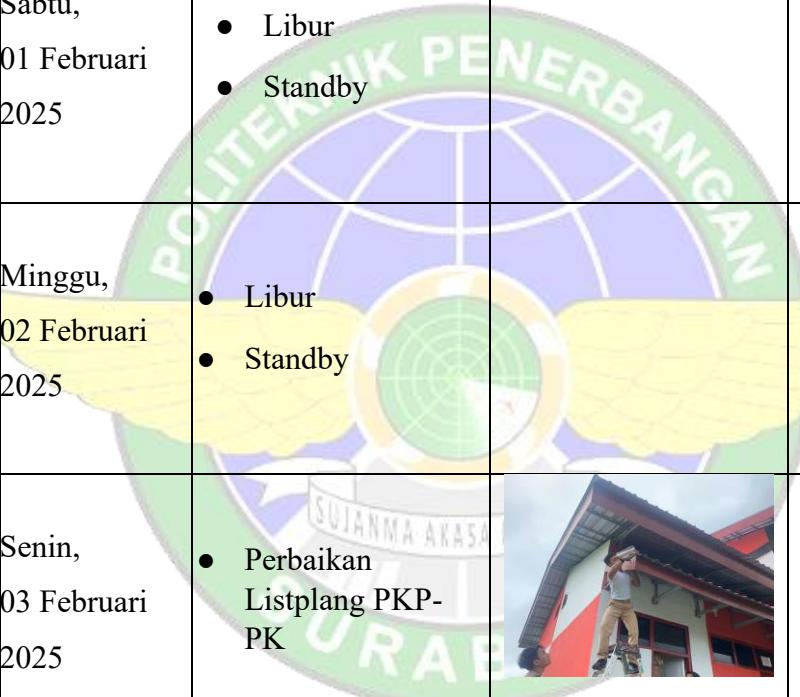
WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO

NIP.199806132022031009



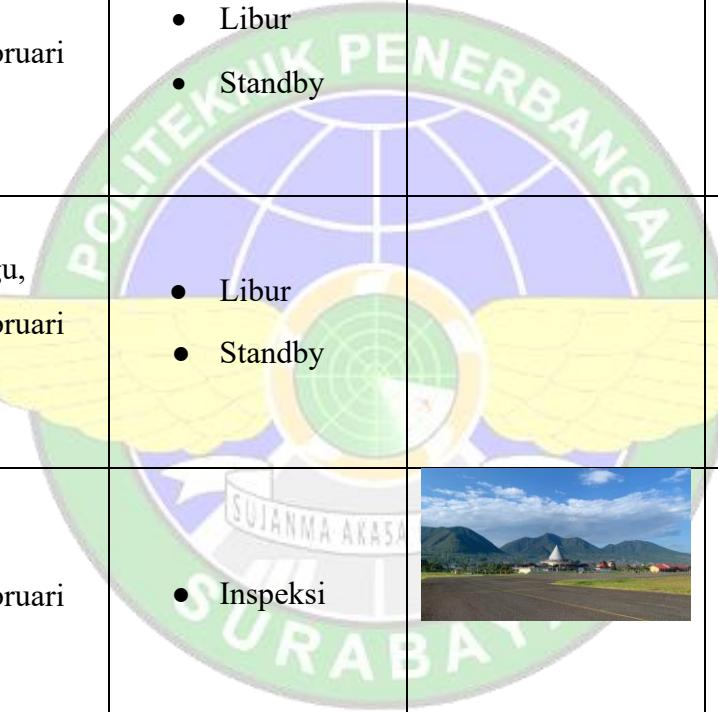
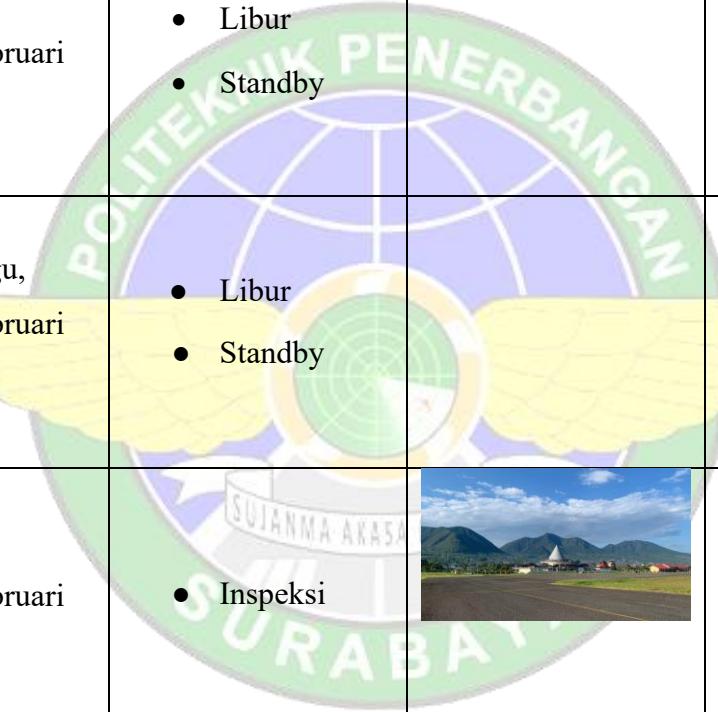
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

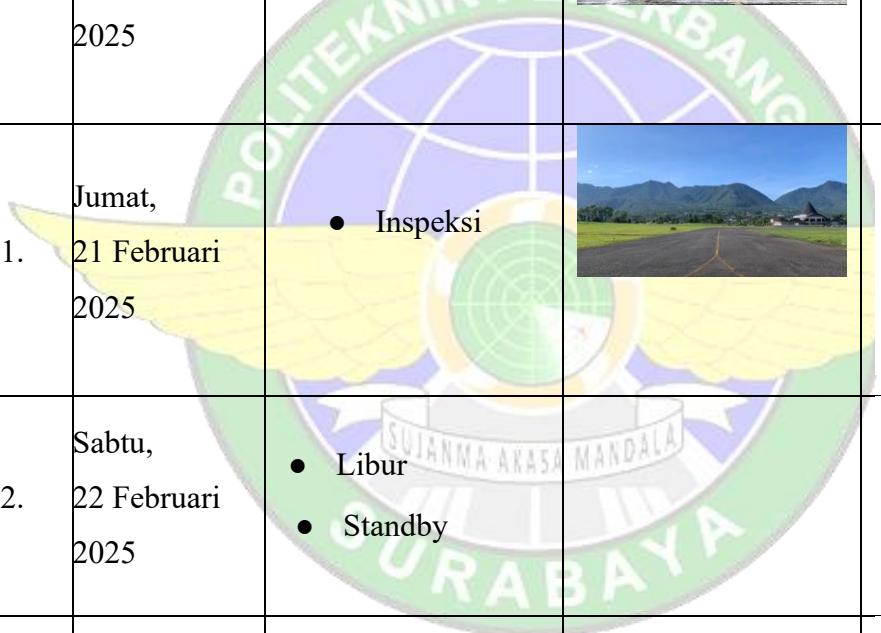
Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : UPBU Frans Sales Lega Ruteng, Nusa Tenggara Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Sabtu, 01 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
2.	Minggu, 02 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
3.	Senin, 03 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Perbaikan Listplang PKP-PK 		
4.	Selasa, 04 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
5.	Rabu, 05 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Pemotongan rumput 		
6.	Kamis, 06 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inpeksi ● Pembersihan lumut pada gapura 	 	
7.	Jumat, 07 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		
8.	Sabtu, 08 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
9.	Minggu, 09 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Libur ● Standby 		
10.	Senin, 10 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		
11.	Selasa, 11 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi sisi darat bersama KEJARI 		
12.	Rabu, 12 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Pencopotan sign 		
13.	Kamis, 13 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Jumat, 14 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
15.	Sabtu, 15 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
16.	Minggu, 16 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
17.	Senin, 17 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
18.	Selasa, 18 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
19.	Rabu, 19 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
20.	Kamis, 20 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
21.	Jumat, 21 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
22.	Sabtu, 22 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		
23.	Minggu, 23 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Libur • Standby 		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
24.	Senin, 24 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan rumah dinas kabandara 		
25.	Selasa, 25 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
26.	Rabu, 26 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
27.	Kamis, 27 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi 		
28.	Jumat, 28 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Duty Off 		

Supervisor
 Kepala Unit Bangunan dan Landasan



WIJANG BAGUS PRAMU RAMADYO
NIP.199806132022031009