

**PEMELIHARAAN DRAINASE DAN PEMASANGAN SEKAT RUANG
KEDATANGAN DENGAN KEBERANGKATAN TERMINAL BARU
BANDAR UDARA UMBU MEHANG KUNDA WAINGAPU,
NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 04 April – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

MALVINA SOFIE
NIT 30721036

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

2023

**PEMELIHARAAN DRAINASE DAN PEMASANGAN SEKAT RUANG
KEDATANGAN DENGAN KEBERANGKATAN TERMINAL BARU
BANDAR UDARA UMBU MEHANG KUNDA WAINGAPU,
NUSA TENGGARA TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 04 April – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

MALVINA SOFIE
NIT 30721036

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

2023

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PEMELIHARAAN DRAINASE DAN PEMASANGAN SEKAT RUANG
KEDATANGAN DENGAN KEBERANGKATAN TERMINAL BARU BANDAR
UDARA UMBU MEHANG KUNDA WAINGAPU, NUSA TENGGARA TIMUR

Oleh:
Malvina Sofie
NIT. 30721036

Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan

Politeknik Penerbangan Surabaya

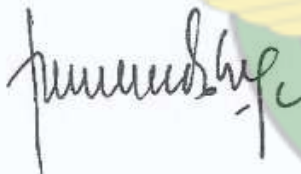
Laporan *On the Job Training* ini telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On the Job Training*

Disetujui Oleh:

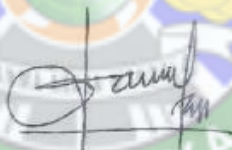
Supervisor 1

Supervisor 2

Dosen Pembimbing



Milcha R. Nggolut, S.T.
NIP. 19720527 199703 2 001



Fadi Risman, A. Md.
NIP. 19980707 202203 1 010



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

Mengetahui,
Plt. Kepala Kantor UPBU Kelas II
Umbu Mehang Kunda



Sudarmana, S.ST.
NIP. 19711221 199602 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 21 bulan Agustus tahun 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji :

Ketua

Sekretaris

Anggota

		
<u>Dr. Wiwid Suryono, S.Pd., M.M.</u> NIP. 19611130 198603 1 001	<u>Milcha R. Nggolut, S.T.</u> NIP. 19720527 199703 2 001	<u>Fadi Risman, A. Md.</u> NIP. 19980707 202203 1 010

Mengetahui
Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan


Dr. Ir. Setyo Hariyadi, S.P., S.T., M.T., IPM.
NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan hidayah dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On the Job Training (OJT)* dengan judul “PEMELIHARAAN DRAINASE DAN PEMASANGAN SEKAT RUANG KEDATANGAN DENGAN KEBERANGKATAN TERMINAL BARU BANDAR UDARA UMBU MEHANG KUNDA WAINGAPU, NUSA TENGGARA TIMUR” ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Waingapu, Nusa Tenggara Timur.

Selain itu, Laporan *On the Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester IV bagi Taruna/i Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI. Bahan-bahan dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Waingapu dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor dan para staff Bandar Udara Umbu Mehang Kunda. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkah dan karunia-Nya.
2. Kedua Orang Tua dan keluarga yang selalu mendoakan penulis, dimanapun penulis berada.
3. Bapak Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Sudarmana, SST. selaku Plt. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Waingapu, Nusa Tenggara Timur.
5. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P., ST., MT., IPM. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Sudarmana, SST, selaku Kepala Urusan Tata Usaha Unit Penyelenggara Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Waingapu.

7. Ibu Milcha R. Nggolut, S.T. selaku Pelaksana Harian Kepala Seksi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu sekaligus *supervisor*.
8. Bapak Ilyas, selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu sekaligus Supervisor.
9. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd., M.M. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training*.
10. Seluruh staff dan karyawan unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Umu Meheng Kunda.
11. Seluruh staff, karyawan dan senior di Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu.
12. Teman-teman TBL VI yang ikut menyumbangkan saran dan pikiran, serta adik-adik angkatan dan senior yang selalu memberikan doa dan dukungan.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu penulis selama Menyusun Laporan *On the Job Training*. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis juga berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Waingapu, 21 Agustus 2023

Penulis

Malvina Sofie

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama	6
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	6
2.2.3 Jam Operasional.....	6
2.2.4 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	7
2.2.5 Koordinat <i>Obstacle</i>	7
2.2.6 <i>Declared Distance</i>	8
2.2.7 Data Fasilitas Bandar Udara	8
2.3 Struktur Organisasi.....	13
BAB III TINJAUAN TEORI	14
3.1 Bandar Udara.....	14
3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>).....	14
3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	15
3.2 Drainase.....	15
3.2.1 Drainase alamiah (<i>natural drainage</i>).....	16
3.2.2 Drainase buatan (<i>artificial drainage</i>)	16
3.3 Pemeliharaan	17
3.4 Terminal Penumpang.....	18
3.4.1 Ruangan Umum	18
3.4.2 Ruangan Semi Steril	19
3.4.3 Ruangan Steril.....	19
3.5 Sekat	19
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	20
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara	20
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	22
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	26
4.3 Permasalahan.....	26
4.3.1 Saluran Drainase yang Ditumbuhi Rumput Liar dan Tertimbun Tanah.....	27

4.3.2	Tidak Adanya Pembatas antara Area Kedatangan dan Keberangkatan di Terminal Baru	28
4.4	Penyelesaian Masalah.....	29
4.4.1	Pemeliharaan Drainase Sisi Udara.....	29
4.4.2	Pemasangan Sekat antara Ruang Kedatangan dan Ruang Keberangkatan di Terminal Baru	32
BAB V PENUTUP		35
5.1	Kesimpulan.....	35
5.1.1	Kesimpulan terhadap BAB IV	35
5.1.2	Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan.....	35
5.2	Saran	36
5.2.1	Saran	36
5.2.2	Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan.....	36
DAFTAR PUSTAKA.....		37
LAMPIRAN.....		38



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Letak Bandar Udara Uumbu Meheng Kunda	4
Gambar 2. 2 <i>Declared Distance</i>	8
Gambar 4. 1 <i>Runway</i> Bandara Uumbu Meheng Kunda	21
Gambar 4. 2 <i>Taxiway</i> Bandara Uumbu Meheng Kunda	21
Gambar 4. 3 Apron Bandara Uumbu Meheng Kunda	22
Gambar 4. 4 Terminal <i>Temporary</i> Bandara Uumbu Meheng Kunda.....	23
Gambar 4. 5 Terminal Baru Bandara Uumbu Meheng Kunda	23
Gambar 4. 6 Gedung <i>Power House</i> Bandara Uumbu Meheng Kunda	24
Gambar 4. 7 Gedung <i>Fire Station</i> Bandara Uumbu Meheng Kunda.....	24
Gambar 4. 8 Gedung AAB Bandara Uumbu Meheng Kunda	25
Gambar 4. 9 Ruang Bangland Bandara Uumbu Meheng Kunda	25
Gambar 4. 10 Gedung Administrasi Bandara Uumbu Meheng Kunda	26
Gambar 4. 11 Kondisi Drainase Bandara Uumbu Meheng Kunda.....	27
Gambar 4. 12 Blok Tata Ruang Terminal Domestik KM 20 Tahun 2005	28
Gambar 4. 13 Lokasi Pemasangan Sekat.....	28
Gambar 4. 14 Penampang Drainase Bandara Uumbu Meheng Kunda	29
Gambar 4. 15 Jarak Pengangkatan Endapan Lumpur.....	30
Gambar 4. 16 Jarak Pemotongan Rumput dan Pohon	31
Gambar 4. 17 Parang	31
Gambar 4. 18 Proses Pemotongan Rumput dan Pohon serta Pengangkatan Endapan Lumpur	32
Gambar 4. 19 Proses Pemasangan Sekat	34

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	7
Tabel 2. 2 <i>Declared Distance</i>	8
Tabel 2. 3 Data Fasilitas Bandar Udara	8
Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT	26



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Layout Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Waingapu	38
Lampiran 2. Denah Lantai 1 Terminal Baru Bandar Udara Umbu Mehang Kunda	38
Lampiran 3. Denah Pemasangan Sekat di Terminal Baru Bandar Udara Umbu Mehang Kunda	39
Lampiran 4. Proses Pengangkatan Lumpur serta Pemotongan Rumput dan Pohon	39
Lampiran 5. Hasil Akhir Pemasangan Sekat	41
Lampiran 6. Form <i>Checklist</i> Pemeliharaan Bangunan Bandar Udara Umbu Mehang Kunda	42
Lampiran 7. Form <i>Checklist</i> Pemeriksaan Daerah Pergerakan Bandar Udara Umbu Mehang Kunda	43



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan kebutuhan dasar yang sangat penting bagi setiap manusia di seluruh dunia. Transportasi memegang titik vital bagi suatu negara karena untuk melakukan mobilisasi baik sektor perdagangan maupun pariwisata dibutuhkan transportasi sebagai mediatornya. Pengoptimalan peran transportasi juga dapat mempercepat berkembangnya suatu wilayah apabila dikaitkan dengan perkembangan ekonomi. Oleh karena itu, kualitas transportasi suatu negara dapat menjadi salah satu tolak ukur perkembangan atau maju tidaknya suatu negara.

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau yang resmi tercatat mencapai 10.056 pulau. Hal ini menjadikan pilihan transportasi terbatas pada transportasi laut dan udara untuk menghubungkan pulau satu dengan pulau lainnya. Transportasi udara menjadi salah satu jenis transportasi yang dinilai paling efisien dibandingkan dengan transportasi darat dan laut dari segi waktu. Transportasi udara dapat menjangkau suatu wilayah yang sulit diakses dari jalur darat maupun laut serta sarana penghubung antar daerah maupun negara.

Dibalik kelebihan yang telah dijelaskan tadi, transportasi udara juga memiliki kekurangan. Transportasi udara, khususnya pesawat terbang, merupakan transportasi yang sangat bergantung pada cuaca untuk dapat beroperasi serta memerlukan biaya yang tidak sedikit untuk perawatan dan bahan bakarnya. Tidak sembarang orang bisa menjadi bagian dari personil penerbangan. Untuk dapat menjadi personil penerbangan baik teknisi maupun penerbang dibutuhkan keahlian khusus dan lisensi agar keselamatan dan kenyamanan pengguna tercapai serta kualitas pelayanan terjaga.

Demi mewujudkan hal tersebut dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai sehingga profesi yang berperan penting disini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan. Untuk mendapatkan sumber daya manusia yang

berkompeten sesuai dengan bidangnya maka dibangunlah lembaga-lembaga pendidikan untuk mendidik dan mencetak SDM baru yang memiliki kompetensi dan kemampuan yang mumpuni. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah salah satu lembaga pendidikan dan pelatihan yang dinaungi oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mampu menghasilkan lulusan yang berkompeten dalam bidang penerbangan yang siap bekerja dan mempunyai daya saing tinggi. Para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan yang bertujuan agar dapat meningkatkan kualitas kinerjanya kelak. Salah satu program pendidikan yang ada di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Praktek Kerja Lapangan atau disebut dengan *On the Job Training (OJT)*.

Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu merupakan salah satu bandara yang digunakan sebagai tempat OJT para taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bandar Udara Umu Meheng Kunda merupakan salah satu akses transportasi udara yang ada di Sumba Timur, Nusa Tenggara Timur. Seiring dengan meningkatnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi udara, maka harus ditunjang dengan fasilitas yang baik dengan selalu mengawasi dan mengamati fasilitas penunjang untuk kelancaran dan keselamatan dalam penerbangan.

Berdasarkan pengamatan selama melakukan *On the Job Training* di Bandar Udara Umu Meheng Kunda terdapat permasalahan tidak lancarnya aliran drainase karena drainase yang ditumbuhi pohon dan bertemunya aliran drainase dari masyarakat sehingga air pada drainase meluap, serta tidak adanya sekat atau pembatas pada ruang kedatangan dan ruang keberangkatan di terminal baru padahal dalam Nomor KM 20 Tahun 2005 ruang kedatangan dan keberangkatan seharusnya terpisah. Guna meningkatkan kenyamanan penumpang dan mempertahankan kemampuan drainase sisi udara lingkup Bandar Udara Umu Meheng Kunda, penulis mengangkat permasalahan dalam laporan yang berjudul **“PEMELIHARAAN DRAINASE DAN PEMASANGAN SEKAT RUANG KEDATANGAN DENGAN RUANG**

KEBERANGKATAN TERMINAL BARU BANDAR UDARA UMBU MEHANG KUNDA WAINGAPU, NUSA TENGGARA TIMUR.”

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

Adapun tujuan utama dilaksanakannya *On the Job Training* ini adalah:

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

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT oleh pihak Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya di lokasi OJT.
2. Memperoleh tanggapan balik dari perusahaan/instansi untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi.
3. Memantapkan disiplin dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas
4. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja perusahaan/industri.
5. Menerapkan kompetensi dan ketrampilan yang telah dipelajari di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Singkat

Kantor UPBU Umbu Mehang Kunda – Waingapu, secara geografis terletak pada posisi 09,04 Lintang Selatan dan 120,18 Bujur Timur. Berada sekitar 7 km dari kota Waingapu, yang secara administrasi Pemerintahan terletak di Kelurahan Mau Hau, Kecamatan Kampera, Kabupaten Sumba Timur.

Letak Bandara yang berada pada ketinggian 10 meter dari permukaan air laut dengan jarak 1 km dari laut, dikelilingi oleh sungai yang bermuara ke laut. Di kedua sisi runway terdapat halangan/*obstacle* yaitu bukit Marawahi di perpanjangan *runway* 33 dan bukit Padadita di perpanjangan *runway* 15.



Gambar 2. 1 Letak Bandar Udara Umu Mehang Kunda

Pada tahun 1935 Pemerintah Hindia Belanda membuat fasilitas untuk keperluan Pertahanan Angkatan Udara di Sumba berupa “Lapangan Terbang”. Kemudian pada tahun 1941 memperbaiki lapangan terbang tersebut untuk kepentingan pemerintahannya.

Seiring jatuhnya kekuasaan Belanda di Indonesia yang direbut oleh Jepang, maka pada tahun 1942, lapangan terbang juga diambil alih untuk pertahanan. Tetapi pada tahun 1946 dengan datangnya kembali Belanda

melalui NICA, maka lapangan terbang ini ditata kembali untuk keperluan Penerbangan Sipil yang diberi nama Pelabuhan Udara Mau Hau sesuai dengan nama tempatnya.

Pengembangan fisik oleh Pemerintah Indonesia sendiri dimulai pada tahun 1970-an dimana program pembangunan dilaksanakan secara bertahap disesuaikan dengan kebutuhan angkutan udara dari/ke Waingapu. Pada tahun 2002 s/d 2005 Bandar Udara Mau Hau akan diambil alih oleh Pemerintah Daerah, sehingga program Pembangunan Transportasi Udara dari Pemerintah Pusat tidak tersedia. Hal inilah yang membuat perkembangan bandara sedikit mengalami hambatan. Oleh karena itu, maka mulai tahun 2006, pengelolaan pembangunan transportasi udara di serahkan kembali kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sehingga dari sedikit demi sedikit pembangunan dan rehabilitasi transportasi udara di Bandara dapat dilaksanakan sampai sekarang.

Disamping itu, untuk mengenang jasa salah satu Bupati Sumba Timur yang meninggal dalam masa tugasnya yaitu Ir. Umbu Meheng Kunda, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Sumba Timur mengusulkan penggantian nama Bandar Udara dari “ Mau Hau” menjadi “ Bandar Udara Umbu Meheng Kunda”. Peresmian penggantian nama ini oleh Gubernur Nusa Tenggara Timur pada tanggal 28 Mei 2009.

Untuk saat ini, pelayanan jasa penerbangan di lakukan oleh Wings Air (ATR 72-600) mulai 01 November 2012 dengan rute Denpasar (DPS) – Waingapu (WGP) – Denpasar (DPS), Kupang (KOE) – Waingapu (WGP) – Kupang (KOE) dan Nam Air (Boing 737-500) mulai 01 Maret 2014 dengan rute Surabaya (SUB) – Denpasar (DPS) – Waingapu (WGP) — Kupang (KOE) pp, Susi Air (C 208) mulai 07 Februari 2020 dengan Rute Sabu (SAU) – Waingapu (WGP) – Sabu (SAU), Sabu (SAU) – Waingapu (WGP) – Ruteng (RTG) – Waingapu (WGP) – Sabu (SAU).

2.2 Data Umum

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Nama Bandar Udara	: Uumbu Meheng Kunda
Nama Kota	: Waingapu
Provinsi	: Nusa Tenggara Timur
Kode ICAO	: WATU
Kode IATA	: WGP

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Lokasi ARP Aerodrome
 - Latitude : 9° 40" LS
 - Longitude : 120° 18° BT
2. Arah dan Jarak ke Kota : Berjarak 7 km ke Pusat Kota
3. Elevasi / Temperatur Tertinggi : 22 Ft/ 33°C
4. Kode Referensi Bandar Udara : 4C
5. Penyelenggara Bandar Udara : UPBU Uumbu Meheng Kunda
6. Alamat Bandar Udara : Jl. Adi Sucipto 1 No.132
Waingapu, NTT
7. Nomor Telephone : (0387) 61222, 61224
8. Telefax : (0387) 62050
9. Telex : NIL
10. Email : bandaramhu@yahoo.co.id
11. Frekuensi Tower : ADC 122.2 Mhz
12. Keamanan Bandar Udara : 127/PKBU.DKP/VII/2019
13. Nomor Sertifikasi Bandar Udara : 139/SBU-DBU/X.2017
Berlaku s.d. 9 Oktober 2022
14. Keterangan : Tersedia Ground Heandling
PT Timor Nusa Dirgantara

2.2.3 Jam Operasional

1. Pelayanan Pesawat Udara : 06.30 – 16.30 WITA
2. Bea Cukai dan Imigrasi : NIL

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| 3. Kesehatan dan Sanitasi | : NIL |
| 4. AIS Briefing Office | : NIL |
| 5. ATS Reporting Office | : 06.30 – 16.30 WITA |
| 6. MET Briefing Office | : 06.30 – 16.30 WITA |
| 7. ATS | : 06.30 – 16.30 WITA |
| 8. <i>Fuelling</i> | : 06.30 – 16.30 WITA |
| 9. <i>Handling</i> | : 06.30 – 16.30 WITA |
| 10. Keamanan Bandar Udara | : 24 Jam |

2.2.4 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway

Nomor <i>Runway</i>	:	15	33
<i>True BRG</i>	:	151.36°	331.36°
Dimensi <i>Runway</i>	:	1850 x 30 m	
Kekuatan (PCN) dan Permukaan <i>Runway</i>	:	48 F/C/X/T <i>Asphalt Concrete</i>	
Koordinat <i>Threshold</i>	:	09° 39' 40.45''S 120°17'51.34''E	09°40'33.31''S 120°18'20.43''E
<i>Elevasi Threshold</i> dan Ketinggian Elevasi dari <i>Touchdown Zona</i> untuk <i>Precision Approach Runway</i>	:	22 ft	18 ft
<i>Slope Runway Nomor</i>	:	< 1 % (Longitudinal) 1-2 % (Transversal)	

2.2.5 Koordinat *Obstacle*

Koordinat *obstacle* Bandar Udara Umu Meheng Kunda sebagai berikut:

a. Bukit Padadita

Obstacle pada runway 15

Jarak : 495 m

Ketinggian : 37 m

Slope : 4,27°

b. Bukit Marawahi

Obstacle pada runway 33

Jarak : 545 m

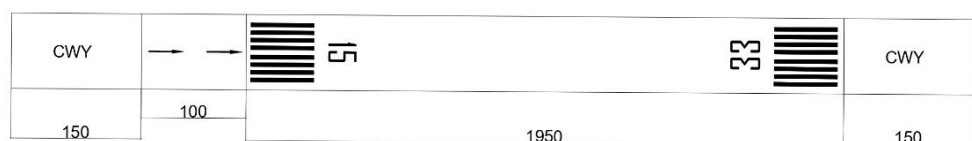
Ketinggian : 29 m

Slope : 3,88°

2.2.6 Declared Distance

Tabel 2. 2 Declared Distance

	<i>Runway Designator</i>	
	15	33
TORA	1.950 m	1.950 m
TODA	2.100 m	2.100 m
ASDA	1.950 m	1.950 m
LDA	1.850 m	1.950 m



Gambar 2. 2 Declared Distance

2.2.7 Data Fasilitas Bandar Udara

Tabel 2. 3 Data Fasilitas Bandar Udara

A.	Fasilitas Sisi Udara	Data Existing	Keterangan
1	<i>Runway</i>		

a.	<i>Runway Designation/Number/ Azimuth</i>	15-33	
	<i>True Bearing</i> RW. 15	-	
	<i>True Bearing</i> RW. 33	-	
b.	<i>Dimension:</i>		
	<i>Length</i>	1850 m	Terdapat <i>displace</i> sepanjang 100 m karena <i>obstacle</i> bukit jadi panjang efektif 1850 m
	<i>Width</i>	30 m	
c.	Koordinat <i>Threshold/Elevasi</i>		
	TH.15 / RW.33	-	
	TH.33 / RW.15	-	
d.	<i>Turning Area</i>		
	TH.15 / RW.33	Ada	
	TH.33 / RW.15	Ada	

e.	<i>Longitudinal Slope</i>	< 1%	
f.	<i>Transverse Slope</i>	1% - 2%	
g.	<i>Surface Type</i>	<i>Ashpalt Concrete</i>	
h.	<i>Strength</i>	Existing 1850 x 30 = 48 F/C/X/T Perpanjangan 150 m = 67 F/C/X/T	
i.	<i>Marking:</i>		
	<i>Runway Designation Marking</i>	Ada	
	<i>Runway Centre Line Marking</i>	Ada	
	<i>Threshold Marking</i>	Ada	
	<i>Aiming Point Marking</i>	Ada	
	<i>Touchdown Zone Marking</i>	Ada	
	<i>Nose Wheel Guidance Line Marking</i>	Ada	
	<i>Runway Turnpad</i>	Ada	
2.	<i>Taxiway</i>		
a.	<i>Dimension</i>		
	<i>Length</i>	105 m	
	<i>Width</i>	23 m	
b	<i>Surface Type</i>	<i>Ashpalt Concrete</i>	

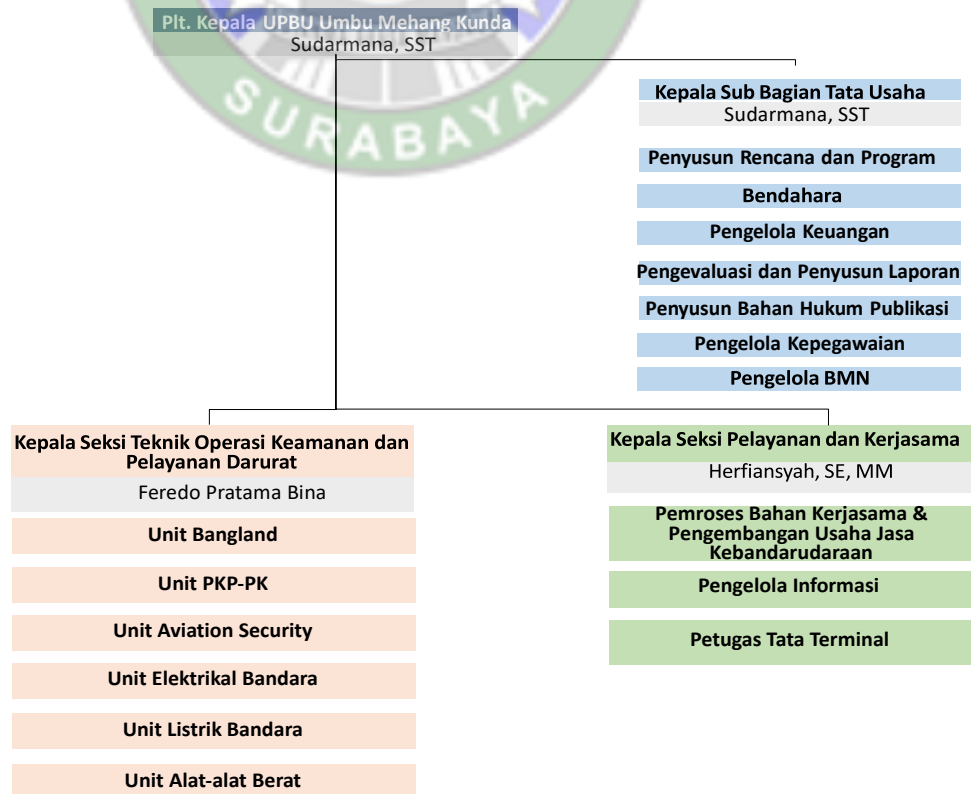
c	<i>Strength</i>	48 F/C/X/T	
d.	<i>Marking:</i>		
	<i>Taxiway Center Line Marking</i>	Ada	
	<i>Runway Holding Position Marking</i>	Ada	
	<i>Taxiway Edge Marking</i>	Ada	
3.	<i>Apron</i>		
a.	<i>Dimension</i>		
	<i>Length</i>	166 m	
	<i>Width</i>	80 m	
b.	<i>Surface Type</i>	<i>Ashpalt Concrete</i>	
c.	<i>Longitudinal Slope</i>	< 1 %	
d.	<i>Transverse Slope</i>	< 1 %	
e.	<i>Strength</i>	48 F/C/X/T	
f.	<i>Marking:</i>		
	<i>Apron Edge Marking</i>	Ada	
	<i>Apron Guidance Marking</i>	Ada	
	<i>Parking Stand Position Marking</i>	Ada	
g.	<i>Parking Stand</i>		

	Koordinat	-	
	Kapasitas	-	
4.	<i>Stopway</i>		
	<i>Dimension:</i>	TH.15/ RW.33	TH.33/ RW.15
	<i>Length</i>	-	-
	<i>Width</i>	-	-
5.	<i>Runway Strip</i>		
	<i>Length</i>	2250 m	
	<i>Width</i>	150 m	
6.	<i>Runway End Safety Area (RESA)</i>		
	<i>Dimension:</i>	TH.15/ RW.33	TH.33/ RW.15
	<i>Length</i>	90 m	90 m
	<i>Width</i>	60 m	60 m
7.	<i>Clearway</i>		
	<i>Dimension:</i>	TH.15/ RW.33	TH.33/ RW.15
	<i>Length</i>	150 m	150 m
	<i>Width</i>	60 m	60 m
8.	Sistem Drainase	Ada	

9.	Pagar Area Sisi Udara	Ada	
10.	<i>Service Road</i>	<i>Access Road</i> PKP- PK ada	
11.	<i>Obstacle Limitation Surface</i>		
a.	<i>Approach</i> TH.15	Pohon	Data <i>obstacle</i> diluar area bandar udara mengacu dokumen KKOP
	<i>Aproach</i> TH.33	Bukit	
	<i>Obstacle within transitional surface</i>	Villa dan pohon kelapa	

2.3 Struktur Organisasi

Berikut ini bagan struktur organisasi di Bandara Umu Meheng Kunda.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Mengacu pada PP No. 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda.

3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi operasi bandar udara, sisi udara bandar udara adalah wilayah bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Dalam KM 47 tahun 2002 disebutkan pula fasilitas pokok sisi udara bandar udara meliputi:

- a. *Runway* (landas pacu), adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas.
- b. *Taxiway*, adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.

- c. Apron, adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi operasi bandar udara, sisi darat bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas-fasilitas yang termasuk dalam sisi darat bandar udara meliputi:

- a. Terminal bandar udara adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan.
- b. *Cargo*, adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkat muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c. Fasilitas penunjang bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang, juga termasuk jembatan, drainase, turap dan pagar serta taman. Fasilitas ini juga memberikan layanan keterkaitan intermoda sebagai salah satu upaya integrasi bandar udara dengan sistem moda transportasi lainnya.

3.2 Drainase

Drainase menurut Suripin (dalam Almahera dkk, 2020) dalam bukunya yang berjudul Sistem Drainase Perkotaan yang Berkelanjutan mempunyai arti mengalirkan, menguras, membuang, atau mengalihkan air. Secara umum, drainase didefinisikan sebagai serangkaian bangunan air yang berfungsi untuk mengurangi dan atau membuang kelebihan air dari suatu kawasan atau lahan, sehingga lahan dapat difungsikan secara optimal. Prasarana drainase disini

berfungsi untuk mengalirkan air permukaan ke badan air (sumber air permukaan dan bawah permukaan tanah) dan atau bangunan resapan. Selain itu juga berfungsi sebagai pengendali kebutuhan air permukaan dengan tindakan untuk memperbaiki daerah becek, genangan air dan banjir.

Mengacu pada KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, karakteristik drainase pada daerah pergerakan dan daerah-daerah di sekitarnya/berdekatan yang dapat melakukan pengeringan air permukaan yang cepat merupakan pertimbangan keselamatan utama di dalam merancang, membangun dan memelihara daerah pergerakan dan daerah-daerah di sekitarnya. Tujuannya adalah untuk meminimalkan kedalaman air pada permukaan dengan mengalirkan air dari permukaan *runway* melalui jalur terpendek yang mungkin dan khususnya keluar dari daerah tempat jalur roda.

Terdapat dua proses drainase yang berbeda yang berlaku yaitu drainase alami dan drainase dinamis. Drainase alami air permukaan dari bagian atas permukaan perkerasan hingga mencapai penerima akhirnya seperti sungai atau tempat air lainnya sedangkan drainase dinamis air permukaan yang terjebak di bawah roda yang bergerak hingga mencapai daerah di luar titik kontak antara ban dan daratan.

Berdasarkan cara terbentuknya, drainase dibagi menjadi dua:

3.2.1 Drainase alamiah (*natural drainage*)

Drainase alamiah atau *natural drainage* merupakan drainase yang terbentuk secara alami dan tidak terdapat bangunan-bangunan penunjang seperti bangunan pelimpah, pasangan batu beton, gorong-gorong dan lain-lain. Saluran ini terbentuk oleh gerusan air yang bergerak karena gravitasi yang lambat laun membentuk jalan air yang permanen seperti sungai.

3.2.2 Drainase buatan (*artificial drainage*)

Drainase buatan atau *artificial drainage* merupakan drainase yang dibuat dengan maksud dan tujuan tertentu sehingga memerlukan

bangunan-bangunan khusus seperti selokan pasangan batu/beton, gorong-gorong, pipa-pipa dan sebagainya.

3.3 Pemeliharaan

Dalam KP 326 Tahun 2019 program pemeliharaan, termasuk pemeliharaan preventif jika diperlukan, harus dibuat untuk menjaga fasilitas dalam kondisi yang tidak mengganggu keselamatan, keteraturan atau efisiensi navigasi penerbangan. Pemeliharaan preventif adalah pekerjaan pemelihara antar program yang dilakukan untuk mencegah kegagalan atau degradasi fasilitas seperti perkerasan, pagar, alat bantu visual, sistem drainase dan bangunan.

Upaya pemeliharaan untuk mempertahankan kesiapan fasilitas sisi udara pihak penyelenggara bandar udara wajib melakukan pemeliharaan dalam jangka waktu tertentu untuk menunjang keselamatan, dan kelancaran operasional penerbangan. Program pemeliharaan sisi udara dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pemeliharaan pencegahan (*preventive maintenance*) dan pemeliharaan penanggulangan (*corrective maintenance*) (Pradnyandari & Purnawati dalam Riandi dkk, 2022).

Pemeliharaan pencegahan bertujuan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau penurunan kemampuan (degradasi) fasilitas, dan juga menghilangkan berbagai penyebab potensi terjadinya kerusakan pada fasilitas seperti pemantauan kondisi *movement area*, pemeliharaan kebersihan dari FOD di area *runway* dan apron yang menimbulkan bahaya terhadap keselamatan dan operasi pesawat, pembersihan genangan air dan *rubber deposit*, pemeliharaan sambungan, pemeriksaan kerataan permukaan dan pemeriksaan karakteristik gesekan *runway*. Sedangkan pemeliharaan penanggulangan berupaya untuk mengembalikan kondisi dan kemampuan fasilitas ke kondisi kemampuan awal atau seharusnya. Kegiatan ini meliputi perbaikan kerusakan permukaan, perbaikan keretakan dan pelapisan ulang (*overlay*) (Riandi dkk, 2022).

3.4 Terminal Penumpang

Mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2005, terminal penumpang merupakan semua bentuk bangunan yang menjadi penghubung sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

Dalam menerapkan persyaratan keselamatan operasi penerbangan, bangunan terminal dibagi dalam tiga kelompok ruangan, yaitu:

3.4.1 Ruang Umum

Ruang umum adalah ruangan yang berfungsi untuk menampung kegiatan umum, baik penumpang, pengunjung, maupun karyawan (petugas) bandara. Untuk memasuki ruangan ini tidak perlu melalui pemeriksaan keselamatan operasi penerbangan. Perencanaan fasilitas umum ini bergantung pada kebutuhan ruang dan kapasitas penumpang dengan memperhatikan :

- a. Fasilitas- fasilitas penunjang seperti toilet harus direncanakan berdasarkan kebutuhan minimum;
- b. Harus dipertimbangkan fasilitas khusus, misalnya untuk orang cacat;
- c. Aksesibilitas dan akomodasi bagi setiap fasilitas tersebut direncanakan semaksimal mungkin dengan kemudahan pencapaian bagi penumpang dan pengunjung;
- d. Ruang ini dilengkapi dengan ruang konsesi meliputi bank, salon, kafeteria, *money changer*, P3K, informasi, *gift shop*, asuransi kios koran/majalah, toko obat, *nursery*, kantor pos, wartel, restoran dan lain-lain.

3.4.2 Ruang Semi Steril

Ruang semi steril merupakan ruangan yang digunakan untuk pelayanan penumpang seperti proses pendaftaran penumpang dan bagasi atau *check-in* ; proses pengambilan bagasi bagi penumpang datang dan proses penumpang transit atau transfer. Penumpang yang akan memasuki ruangan ini harus melalui pemeriksaan petugas keselamatan operasi penerbangan. Di dalam ruangan ini masih diperbolehkan adanya ruang konsesi.

3.4.3 Ruang Steril

Ruang steril merupakan ruangan yang disediakan bagi penumpang yang akan naik ke pesawat udara. Untuk memasuki ruangan ini penumpang harus melalui pemeriksaan yang cermat dari petugas keselamatan operasi penerbangan. Di dalam ruangan ini tidak diperbolehkan ada ruang konsesi.

3.5 Sekat

Sekat atau pembatas yang kemudian disebut dengan partisi adalah suatu bidang yang digunakan sebagai pemisah ruang yang kebanyakan dirancang tidak permanen untuk memudahkan pengguna dalam berbagi tempat. Dibandingkan dengan membangun dinding tebal sebagai pemisah, partisi menjadi solusi yang efisien dari segi pemasangan dan perletakkannya.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

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

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* yang dilaksanakan oleh taruna Diploma III program studi Teknik Bangunan dan Landasan VI Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu, Nusa Tenggara Timur berfokus pada unit Bangunan dan Landasan (Bangland) yaitu fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara bandar udara adalah seluruh wilayah bukan publik bandar udara dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan dan/atau memiliki izin khusus. Pada fasilitas sisi udara *runway*, *taxiway* dan *apron* selalu dilakukan inspeksi harian sebelum penerbangan pagi dan sebelum penerbangan sore untuk memastikan agar pesawat dapat lepas landas dan mendarat dengan aman serta memantau kondisi fasilitas sisi udara apabila perlu perawatan dan perbaikan. Hasil inspeksi dimasukkan ke dalam form *checklist* daerah pergerakan Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu yang tertera pada lampiran 7. Berikut fasilitas sisi udara yang terdapat di Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu:

a. *Runway*

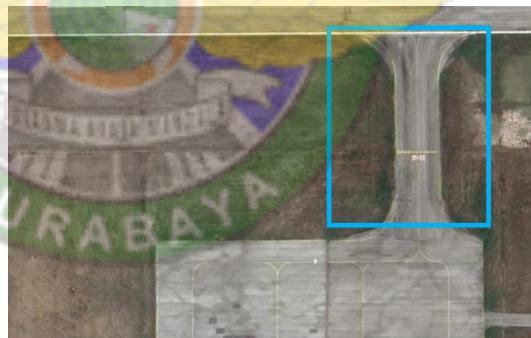
Runway adalah area berbentuk persegi dengan ketentuan panjang, perkerasan dan lebar ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang digunakan untuk *takeoff* dan *landing* pesawat terbang. *Runway* Bandar Udara Umu Meheng Kunda memiliki dimensi panjang 1850 x 30 m dengan perkerasan *flexible* dan *strength* PCN 48 F/C/X/T. Letak *runway* 15 pada arah selatan dan *runway* 33 pada arah utara.



Gambar 4. 1 Runway Bandara Umu Mehang Kunda

b. *Taxiway*

Taxiway (landas hubung) adalah jalan yang digunakan sebagai jalan keluar masuk pesawat dari *runway* serta sarana penghubung *apron* dengan *runway* maupun beberapa fasilitas lain seperti *aircraft parking position taxiline*, *apron taxiway* dan *rapid exit taxiway*. *Taxiway* Bandar Udara Umu Mehang Kunda memiliki dimensi 105 x 23 m dengan permukaan *hotmix*, perkerasan *flexible* dan *strength* PCN 48/F/C/X/T.



Gambar 4. 2 Taxiway Bandara Umu Mehang Kunda

c. *Apron*

Apron adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar dan perawatan pesawat. *Apron* Bandar Udara Umu Mehang Kunda memiliki dimensi sebesar 150 x 60 m dengan permukaan *hotmix*, perkerasan *flexible* dan *strength* PCN 48 F/C/X/T.



Gambar 4. 3 Apron Bandara Umu Meheng Kunda

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan seperti tempat akomodasi pergerakan kendaraan darat, penumpang dan angkutan kargo. Pada fasilitas sisi darat bandara selalu dilakukan pengontrolan mingguan untuk memantau kondisi fasilitas sisi darat. Apabila ada bangunan yang memerlukan perawatan dan perbaikan, hasil pengontrolan diteruskan ke kanit untuk ditindaklanjuti. Hasil pengontrolan dimasukkan ke dalam form *checklist* pemeliharaan bangunan Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu yang tertera pada lampiran 6. Berikut fasilitas sisi darat yang terdapat di Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu:

a. Terminal

Terminal bandar udara adalah bangunan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan, tempat perpindahan penumpang dari transportasi darat ke udara, pembelian tiket, penitipan bagasi maupun pemeriksaan keamanan. Pada Bandara Umu Meheng Kunda Waingapu terdapat konstruksi terminal baru sehingga terdapat dua terminal, terminal baru dan terminal sementara.



Gambar 4. 4 Terminal Temporary Bandara Umu Meheng Kunda



Gambar 4. 5 Terminal Baru Bandara Umu Meheng Kunda

b. Gedung Operasional

Gedung operasional merupakan gedung penunjang kegiatan operasional pada sebuah bandara. Berikut gedung operasional yang ada di Bandara Umu Meheng Kunda yaitu:

1) Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) atau disebut juga rumah pembangkit adalah gedung yang mendistribusikan listrik ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara Umu Meheng Kunda Waingapu.



Gambar 4. 6 Gedung Power House Bandara Ubu Mehang Kunda

2) Fire Station

Fire Station adalah bangunan gedung pada sisi udara yang berlokasi di posisi strategis yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PK-PPK.



Gambar 4. 7 Gedung Fire Station Bandara Ubu Mehang Kunda

3) Gedung Alat-Alat Berat

Gedung alat-alat berat atau AAB adalah gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan alat-alat dan kendaraan penunjang kegiatan operasional bandar udara dan tempat untuk perbaikan alat-alat yang digunakan dalam bekerja.



Gambar 4. 8 Gedung AAB Bandara Ulu Masang Kuda

4) Ruang Bangland

Ruang bangland adalah ruang yang digunakan sebagai kantor petugas unit bangunan dan landasan serta untuk penyimpanan alat-alat yang berhubungan dengan operasional bangland.



Gambar 4. 9 Ruang Bangland Bandara Ulu Masang Kuda

c. Gedung Administrasi

Gedung administrasi adalah gedung yang digunakan untuk pengurusan administrasi bandar udara, serta kantor pejabat bandara dan pegawai tata usaha.



Gambar 4. 10 Gedung Administrasi Bandara Umu Meheng Kunda

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

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi taruna program studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI semester 4 Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Umu Meheng Kunda dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 4 April – 31 Agustus 2023. Jadwal dan kegiatan selama OJT dilaksanakan tertera pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT

No.	Hari/Tanggal	Kegiatan
1.	3 April 2023	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i>
2.	4 April – 31 Agustus 2023	Taruna melaksanakan dinas harian sesuai dengan jadwal yang disepakati
3.	21 Agustus 2023	Taruna melaksanakan sidang <i>On the Job Training</i>

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Umu Meheng Kunda ditemukan beberapa permasalahan sebagai berikut.

4.3.1 Saluran Drainase yang Ditumbuhi Rumput Liar dan Tertimbun Tanah

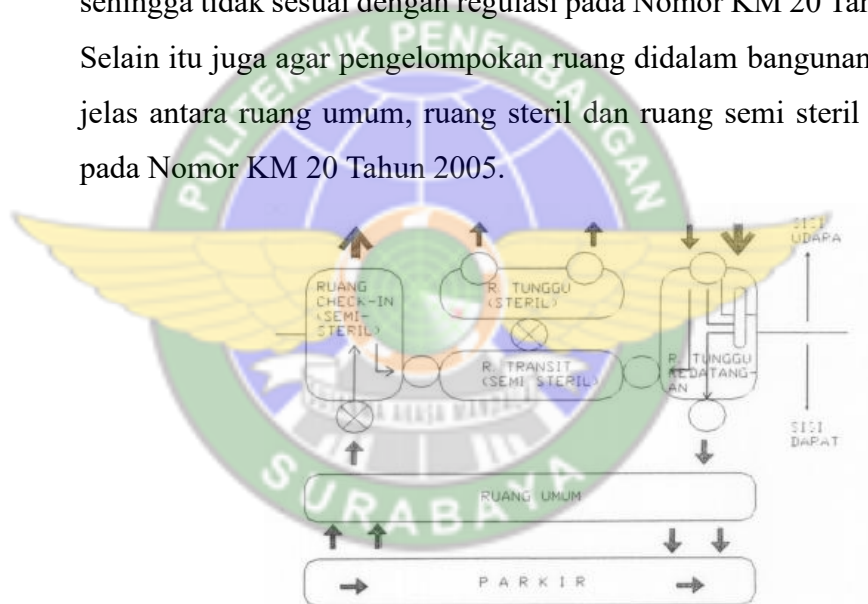
Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu sejak awal dibangun hingga saat ini selalu mengalami perkembangan. Namun adanya bencana siklon seroja yang menerjang daerah Nusa Tenggara Timur dan sekitarnya pada April 2021 mengakibatkan beberapa kerusakan pada beberapa fasilitas bandara terutama penumpukan tanah dan lumpur di area *runway* dan drainase. Hingga saat ini, sisa-sisa bekas tanah yang terbawa seroja masih ada di area *runway strip*. Apabila turun hujan, material tanah yang terbawa air hujan memenuhi saluran drainase terutama pada saluran drainase yang berada di sisi timur *runway* serta meluapnya air pada drainase sisi barat *runway* akibat bertemunya aliran drainase dari masyarakat sisi luar pagar perimeter sehingga pada saat turun hujan, air dari drainase meluap dan menggenang pada area *runway strip* sekitar. Apabila kondisi drainase kering, area tepi dan dalam drainase mulai ditumbuhi rumput liar dan pohon karena tanah yang subur terutama pada drainase sisi selatan ujung *runway* 15. Mengacu pada Nomor PM 36 tahun 2021 Pasal 21, dalam rangka mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas Bandar Udara wajib dilakukan pemeliharaan dengan menggunakan peralatan pemeliharaan. Oleh karena itu diperlukan upaya pemeliharaan drainase sisi udara agar tidak berdampak buruk pada marka dan perkerasan *runway* bandara.



Gambar 4. 11 Kondisi Drainase Bandara Umu Meheng Kunda

4.3.2 Tidak Adanya Pembatas antara Ruang Kedatangan dan Keberangkatan di Terminal Baru

Sejumlah perbaikan dan pembangunan di sisi darat maupun udara Bandar Udara Umu Meheng Kunda mulai dilakukan, salah satunya yaitu pembangunan terminal penumpang. Sehingga saat ini terdapat dua terminal, yaitu terminal baru dan terminal *temporary*. Sampai saat ini, terminal *temporary* yang beroperasi. Dari kondisi yang ada, pada terminal baru Bandar Udara Umu Meheng Kunda tidak terdapat adanya pembatas antara ruang kedatangan dan ruang keberangkatan sehingga tidak sesuai dengan regulasi pada Nomor KM 20 Tahun 2005. Selain itu juga agar pengelompokan ruang didalam bangunan terminal jelas antara ruang umum, ruang steril dan ruang semi steril mengacu pada Nomor KM 20 Tahun 2005.



Gambar 4. 12 Blok Tata Ruang Terminal Domestik KM 20 Tahun 2005



Gambar 4. 13 Lokasi Pemasangan Sekat

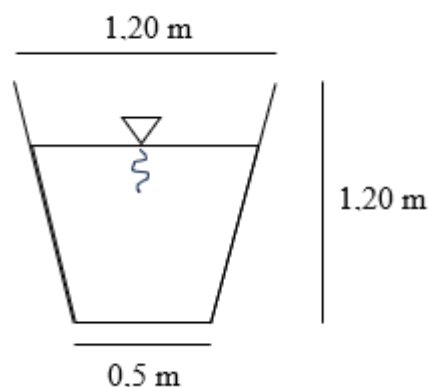
4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pemeliharaan Drainase Sisi Udara

Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, bahwa operator bandar udara wajib menjaga kondisi drainase sesuai dengan standar teknis operasi bandar udara untuk menghindari adanya genangan air di permukaan *runway* dan *runway strip*.

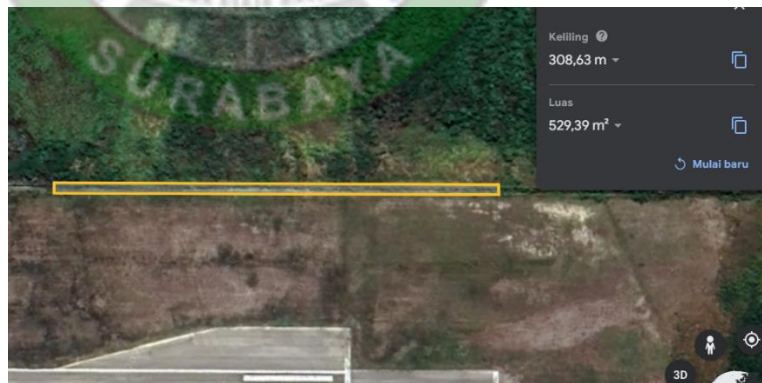
Selain itu, air permukaan dan air tanah merupakan salah satu sebab atas banyak kegagalan dan kerusakan perkerasan mengacu pada PM 94 tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil. Drainase yang memadai untuk pengumpulan dan pembuangan limpasan air permukaan dan air tanah yang berlebihan sangat penting untuk stabilitas dan pelayanan perkerasan.

Normalnya, saluran drainase memiliki tinggi jagaan 30-50 cm untuk mengantisipasi limpasan air hujan maupun mencegah air drainase masuk ke area perkerasan. Bandara Umu Meheng Kunda memiliki drainase dengan dimensi 4.000 X 1,20 m. Pada saat bencana seroja terjadi, tinggi tumpukan lumpur pada saluran drainase mencapai 80-100 cm.



Gambar 4. 14 Penampang Drainase Bandara Umu Meheng Kunda

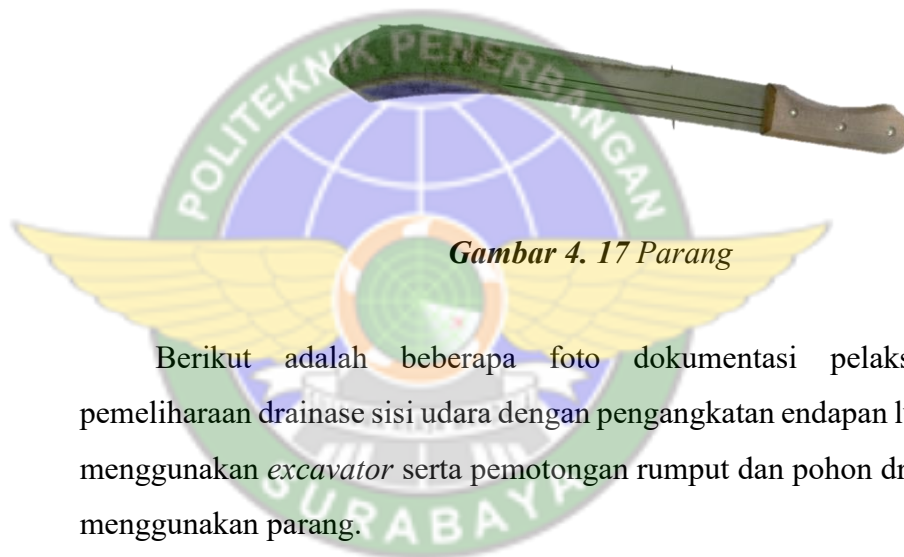
Pada beberapa area drainase Bandara Umu Meheng Kunda Waingapu ditemukan masalah adanya timbunan tanah sehingga aliran air tidak lancar dan dapat mempengaruhi kondisi perkerasan *runway* khususnya pada drainase sisi timur landas pacu dengan jarak 61 m dari tepi *runway*. Selain itu, ditemukan pula saluran drainase yang ditumbuhi rumput dan pohon pada drainase sisi selatan landas pacu 15 dengan jarak 175 m dari ujung *runway* sehingga dapat mengurangi kapasitas saluran. Guna menyelesaikan masalah tersebut dilakukan pemeliharaan drainase sisi udara dengan melakukan pemotongan rumput menggunakan parang pada saluran drainase sisi selatan ujung *runway* 15 serta pengangkatan endapan lumpur sisa bencana seroja menggunakan alat berat *excavator* pada saluran drainase sisi timur *runway*. Pemeliharaan dilakukan pada saat jam operasional penerbangan dengan koordinasi *tower* menggunakan HT (*handie talkie*). Berikut jarak pengangkatan endapan lumpur serta pemotongan rumput dan pohon pada drainase sisi udara.



Gambar 4. 15 Jarak Pengangkatan Endapan Lumpur



Gambar 4. 16 Jarak Pemotongan Rumput dan Pohon



Gambar 4. 17 Parang

Berikut adalah beberapa foto dokumentasi pelaksanaan pemeliharaan drainase sisi udara dengan pengangkatan endapan lumpur menggunakan *excavator* serta pemotongan rumput dan pohon drainase menggunakan parang.





Gambar 4. 18 Proses Pemotongan Rumput dan Pohon serta Pengangkatan Endapan Lumpur

4.4.2 Pemasangan Sekat antara Ruang Kedatangan dan Ruang Keberangkatan di Terminal Baru

Melihat situasi dan kondisi terminal baru yang tidak lama lagi akan mulai beroperasi, pemasangan sekat antara ruang kedatangan dan ruang keberangkatan harus dilakukan agar memudahkan petugas keamanan dalam melakukan pengecekan keamanan. Berikut langkah-langkah dari pekerjaan pemasangan sekat antara ruang kedatangan dan ruang keberangkatan di terminal baru:

a. Persiapan

1. Pengukuran Dimensi Sekat

Sebelum melakukan pekerjaan pemasangan sekat, dilakukan pengukuran terlebih dahulu di area yang akan

dipasang sekat agar mengetahui berapa dimensi dan apa saja bahan dan alat yang dibutuhkan dalam pekerjaan pemasangan sekat. Hasil pengukuran dimensi sekat yaitu panjang 10 meter lebih 30 cm dengan tinggi 2 meter.

2. Persiapan Bahan

Alat dan bahan yang digunakan untuk pekerjaan pemasangan sekat sebagai berikut:

Alat : Set mesin bor, Hammer, Set mesin las, Kave PVC, Meteran, Kop kaca, Obeng.

Bahan : Triplek 3mm, Besi Hollow 40x40 - 1mm, Besi Siku 4x4 – 2mm, Paku, Mur, Baut, Plamir.

b. Pelaksanaan

1. Pertama, setelah dilakukan pengukuran dimensi sekat yang akan dipasang di terminal baru, dilakukan proses pengelasan rangka sekat dengan bahan besi hollow sesuai dimensi hasil pengukuran.
2. Tahap kedua, proses pemotongan kaca sekat pembatas sesuai dimensi hasil pengukuran, pemotongan besi siku sebagai penyangga kaca sekat serta pemotongan triplek sebagai pengganti dinding pada sekat.
3. Tahap ketiga, setelah semua bagian sekat siap, dilakukan pemasangan sekat dimulai dari mendirikan besi hollow yang telah dirangkai dengan mengebor lantai dan besi kemudian direkatkan menggunakan baut dan mur. Kemudian dipasang besi siku sebagai penyangga kaca pada sekat.
4. Tahap keempat, pemasangan kaca dengan menggunakan alat kop kaca pada tiap rangka besi siku yang sudah dipasang dengan cara mengebor bagian besi dan merekatkannya dengan mur dan baut.
5. Tahap kelima, setelah semua kaca telah dipasang, dilakukan pemasangan triplek sebagai penutup bagian bawah sekat sesuai

rangka sekat, kemudian triplek diplamir untuk meratakan sambungan triplek satu dengan yang lain.

6. Tahap keenam, dilakukan pemasangan pintu kaca sebagai akses dari dan ke ruang kedatangan.
7. Tiap tahapan dilaksanakan dengan baik dan teliti agar hasil pemasangan sekat rapi dan bagus.



Gambar 4. 19 Proses Pemasangan Sekat

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya maka ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- a. Pemeliharaan drainase sisi udara
 1. Pekerjaan pemeliharaan drainase sisi udara dilakukan sesuai dengan permasalahan yang ada pada drainase bandar udara. Pada drainase sisi timur *runway* dilakukan pengangkatan endapan lumpur menggunakan *excavator* sedangkan pada drainase sisi selatan ujung *runway* 15 dilakukan pemotongan rumput dan pohon menggunakan parang.
 2. Pemeliharaan dilakukan pada jam operasional dengan koordinasi *tower* agar tidak mengganggu pergerakan pesawat.
- b. Pemasangan sekat pembatas antara terminal kedatangan dan terminal keberangkatan baru
 1. Pemasangan sekat pembatas di terminal baru ini dikarenakan tidak adanya pemisah atau pembatas antara ruang/terminal keberangkatan dan ruang/terminal kedatangan.
 2. Tujuan dari pekerjaan pemasangan sekat pembatas ini agar bangunan terminal baru sesuai dengan regulasi Nomor KM 20 Tahun 2005.

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Bandar Udara Umu Meheng Kunda adalah Bandar Udara kelas II yang terletak di Waingapu, Nusa Tenggara timur. Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* di Bandar Udara Umu Meheng Kunda sebagai bagian dari Unit Bangunan dan Landasan, penulis dapat menerapkan teori maupun praktik yang didapat sebelumnya di Politeknik

Penerbangan Surabaya mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat bandara, memahami kondisi lapangan secara nyata serta menambah pengalaman dan wawasan tentang perbaikan dan pemeliharaan fasilitas bandar udara.

5.2 Saran

5.2.1 Saran

a. Pemeliharaan drainase sisi udara

Diperlukan jadwal rutin pemeliharaan drainase sisi udara agar drainase dapat senantiasa berfungsi dengan baik. Pada permukaan landas pacu yang telah mengalami kerusakan akibat luapan drainase warga di sisi luar pagar perimeter perlu dilakukan perbaikan seperti pengecatan marka yang pudar akibat tergenang air serta pembuatan tanggul sementara agar air drainase warga tidak mengalir ke dalam *runway strip* saat musim hujan tiba.

b. Pemasangan sekat antara ruang kedatangan dan ruang keberangkatan di terminal baru

Dalam pemasangan sekat antara ruang kedatangan dan ruang keberangkatan di terminal baru disarankan menggunakan material yang bagus dan kokoh mengingat terminal baru ini akan digunakan dalam jangka waktu yang panjang.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

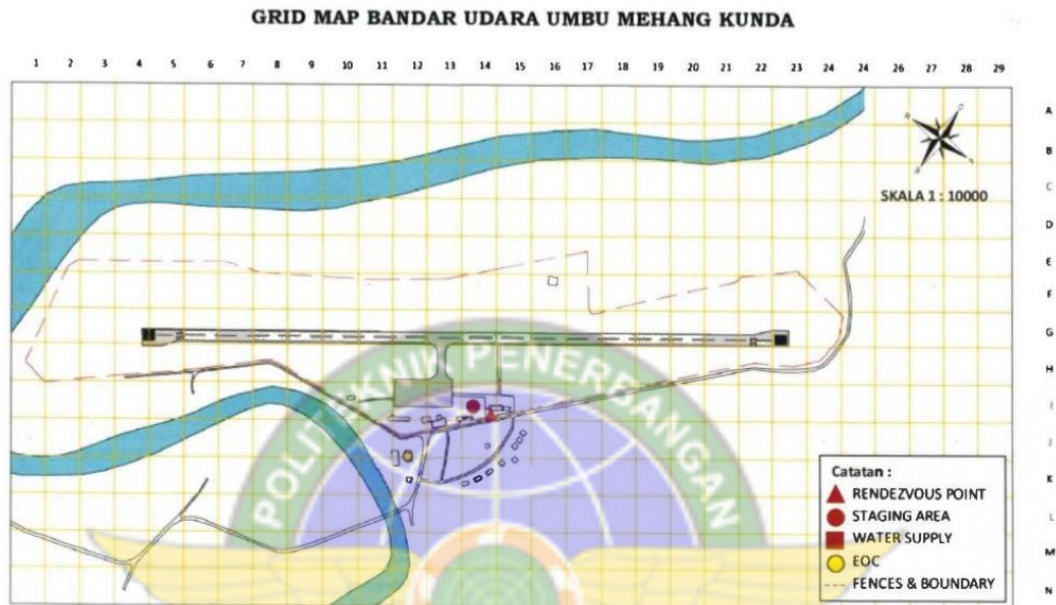
Dalam pelaksanaan *On the Job Training* yang dilaksanakan di Bandar Udara Umu Muharbi Kunda ini diharapkan taruna dapat mengambil pengalaman dan ilmu dengan cara lebih aktif khususnya dalam bertanya pada narasumber yang lebih berpengalaman contohnya mengenai SOP (standar operasional prosedur) dalam bekerja maupun pengoperasian suatu alat.

DAFTAR PUSTAKA

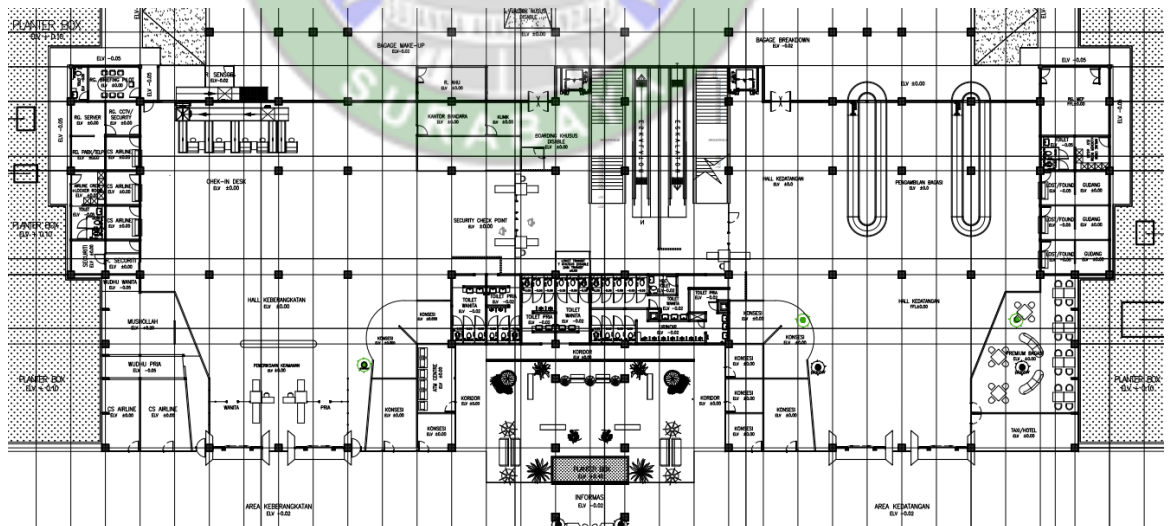
- Almahera, D, Anisah, L & Rumilla, H. 2020. Evaluasi Sistem Drainase Area Sisi Udara (*Air Side*) Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Buletin Utama Teknik, 15(2), 152-158.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 20 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7046-2004 mengenai Terminal Penumpang Bandar Udara sebagai Standar Wajib.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 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*).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan.
- Riandi, R, Nidya, N & Albert, K, N. 2022. Evaluasi Pemeliharaan *Runway* di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung. Jurnal Deformasi, 7(2), 193-203.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Umu Mehang Kunda Waingapu. 2022. Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome Manual*). Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Umu Mehang Kunda Waingapu, Waingapu.

LAMPIRAN

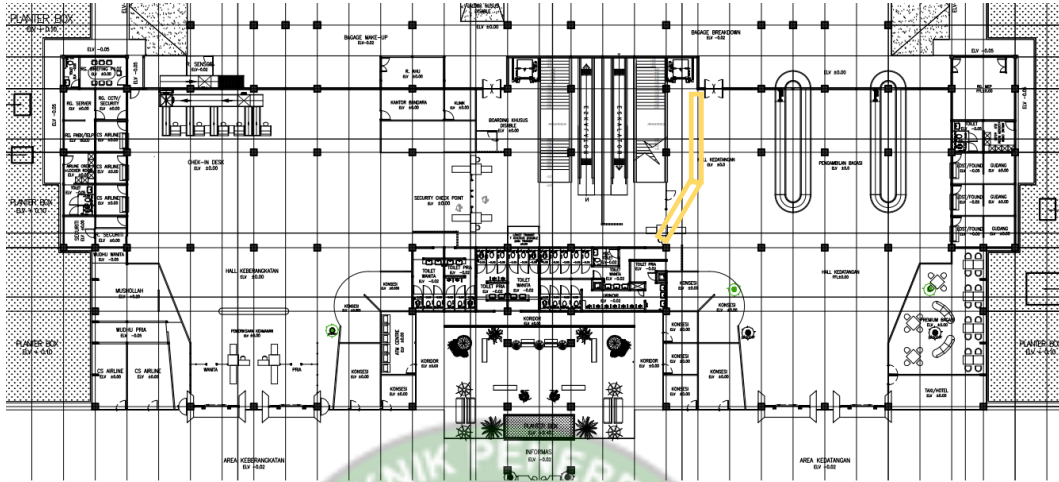
Lampiran 1. Layout Bandar Udara Umu Mehang Kunda Waingapu



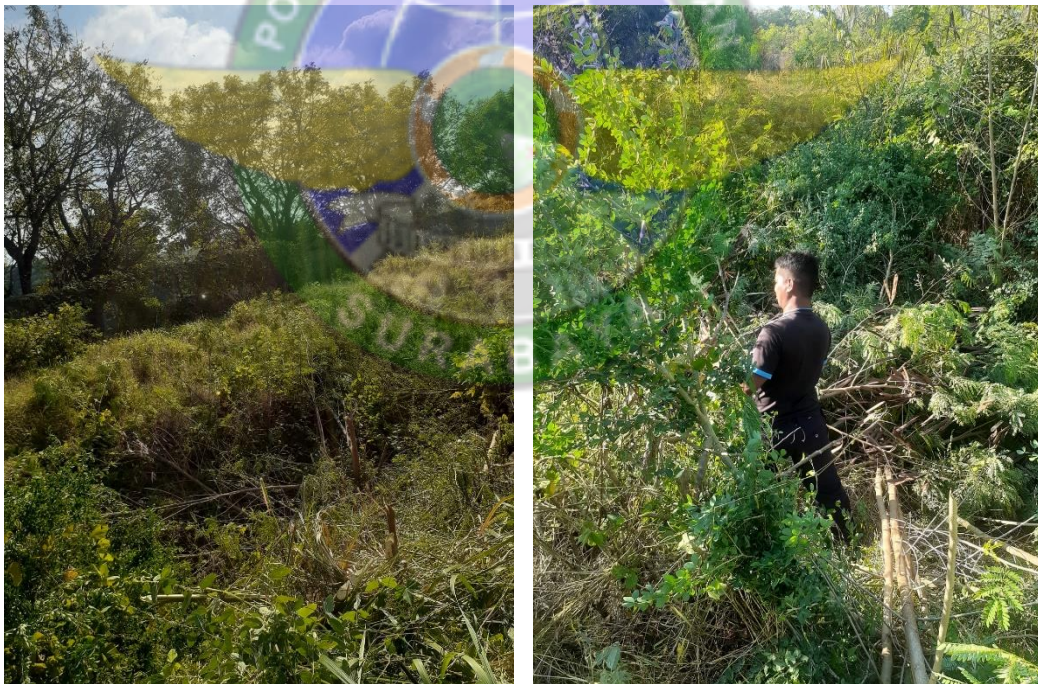
Lampiran 2. Denah Lantai 1 Terminal Baru Bandar Udara Umu Mehang Kunda



Lampiran 3. Denah Pemasangan Sekat di Terminal Baru Bandar Udara Umu Meheng Kunda



Lampiran 4. Proses Pengangkatan Lumpur serta Pemotongan Rumput dan Pohon







Lampiran 5. Hasil Akhir Pemasangan Sekat



Lampiran 6. Form Checklist Pemeliharaan Bangunan Bandar Udara Umbu Meheng Kunda

CHECKLIST PEMELIHARAAN BANGUNAN
BANDAR UDARA UMBU MEHANG KUNDA WAINGAPU

Tanggal : Jumat, 23 Juni 2023
 Jam : 08.00 - 10.00

No	Area	Point	Kondisi					Keterangan
			Jenis Kerusakan			Sanitasi	Lain-lain	
			R	S	B			
1	Bangunan Operasioal	Baik				Baik		
2	Kantor Admin	Baik				Baik		
3	Gedung PH	Baik				Baik		
4	Gedung PKP-PK	Atap, pintu kamar mandi tidak ada gagang pintu dan slot.		✓		Baik		
5	Gedung AAB/Bangland	Baik				Baik		
6	Pos Avsec	Baik				Baik		
7	Ruang Tunggu Keberangkatan	kondisi baik				baik		
8	Ruang Tunggu Kedatangan	Flush toilet pemipaan rusak		✓		kurang baik		
9	Rumah Dinas	Baik				Baik		

CATATAN :

PETUGAS :
Sopir dan Syafin

REKOMENDASI :

PARAF : *[Signature]*

Lampiran 7. Form Checklist Pemeriksaan Daerah Pergerakan Bandar Udara Umu Meheng Kunda

Tanggal
Jam

30 April 2023
15.10 - 15.30

CEKLIST PEMERIKSAAN DAERAH PERGERAKAN
BANDAR UDARA UMBU MEHANG KUNDA WANGAPU

NO	AREA	KONDISI										INFORMASI
		PERMUKAAN		MARKA & RAMBU		FOD		RUBBER DEPOSIT		WATER PONDING		
		S	US	S	US	CLR	UNCLR	CLR	UNCLR	CLR	UNCLR	
1	RUNWAY	✓		✓		✓			✓	✓		didapati loss material dan permukaan bergelombang
2	TAXIWAY	✓		✓		✓			✓	✓		didapati loss material
4	APRON	✓		✓		✓			✓	✓		didapati loss material
5	SHOULDER	didapati gundukan tanah pada runway strip										
6	PAGAR	didapati keretakan pada pagar / pagar renggang										
7	DRAINASE	dalam kondisi baik										
8	OBSTACLE											
9	BIRD STRIKE & WILDLIFE HAZARD											

Keterangan
S : Serviceable
US : Unserviceable
NIL : Tidak ada peralatan
CLR : Clear
UNCLR : Unclear

LAYOUT RUNWAY



CATATAN	REKOMENDASI
PETUGAS	ILYAS
Kesel TORPO	PERBEDA PRATAMA BINA






FORM KEGIATAN HARIAN OJT








Nama : MALVINA SOFIE

NIT : 30721036

PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Selasa, 4 April 2023	Menghadap kepala bandara		4
2.	Rabu, 5 April 2023	Pengenalan sekitar bandara		4
3.	Kamis, 6 April 2023	Pengontrolan landasan		4
4.	Jumat, 7 April 2023	Pengontrolan Landasan		4
5.	Sabtu, 8 April 2023	Pengontrolan pagar parimeter		4

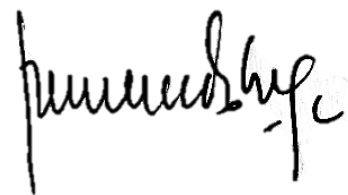
6.	Minggu, 9 April 2023	Pengontrolan Landasan		4
7.	Senin, 10 April 2023	Penanaman Rumput di Landscape Terminal Baru		4
8.	Selasa, 11 April 2023	Lanjutan Penanaman Rumput di Landscape Terminal Baru Pemasangan Umbul-Umbul di Area Terminal Sementara		4
9.	Rabu. 12 April 2023	Pemotongan Rumput di Area Parkiran dan Pagar Luar Terminal Baru Pemasangan Spanduk Posko Lebaran		4
10.	Kamis, 13 April 2023	Pengontrolan Landasan		4
11.	Jumat, 14 April 2023	Pengontrolan Landasan		4
12.	Sabtu, 15 April 2023	Pengontrolan Landasan		4

13.	Minggu, 16 April 2023	Pengontrolan Landasan		4
14.	Senin, 17 April 2023	Pemotongan Rumput di Area Runway Strip		4
15.	Selasa, 18 April 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput di Area Runway Strip		4
16.	Rabu, 19 April 2023	Pemasangan Banner Idul Fitri		4
17.	Kamis, 20 April 2023	Cuti Hari Raya Idul Fitri	-	
18.	Jumat, 21 April 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
19.	Sabtu, 22 April 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
20.	Minggu, 23 April 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
21.	Senin, 24 April 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4

22.	Selasa, 25 April 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
23.	Rabu, 26 April 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
24.	Kamis, 27 April 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
25.	Jumat, 28 April 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput dan penyemprotan		4
26.	Sabtu, 29 April 2023	Pengontrolan Pagar Parimeter		4
27.	Minggu, 30 April 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan
Landasan



Milcha R. Nggolut
NIP. 19720527 199703 2 001







FORM KEGIATAN HARIAN OJT










Nama : MALVINA SOFIE

NIT : 30721036






PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo








Lokasi OJT : Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Waingapu

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Senin, 1 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
2.	Selasa, 2 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
3.	Rabu, 3 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
4.	Kamis, 4 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
5.	Jumat, 5 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
6.	Sabtu, 6 Mei 2023	Pemasangan Pintu Gerbang keluar Terminal Baru		4

7.	Minggu, 7 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
8.	Senin, 8 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
9.	Selasa, 9 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
10.	Rabu, 10 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
11.	Kamis, 11 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Perbaikan Toilet Terminal yang Tersumbat		4
12.	Jumat, 12 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
13.	Sabtu, 13 Mei 2023	Pemasangan Sekat Terminal Baru		4
14.	Minggu. 14 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
15.	Senin, 15 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4

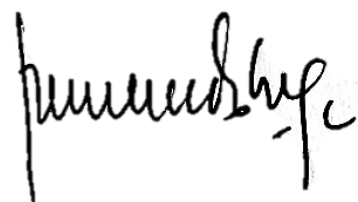
16.	Selasa, 16 Mei 2023	Pemindahan Pagar Seng Penutup Projek Terminal Baru Perbaikan access road terminal		4
17.	Rabu, 17 Mei 2023	Lanjutan Pemindahan Pagar Seng Penutup Projek Terminal Baru		4
18.	Kamis, 18 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Pembersihan FOD di area Apron		4
19.	Jumat, 19 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
20.	Sabtu, 20 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
21.	Minggu, 21 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
22.	Senin, 22 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Lanjutan Pemotongan Rumput		4

23.	Selasa, 23 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Lanjutan Pemotongan Rumput		4
24.	Rabu, 24 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Lanjutan Pemotongan Rumput		4
25.	Kamis, 25 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Lanjutan Pemotongan Rumput Lanjutan Pemasangan Pintu Gerbang Terminal Lama		4
26.	Jumat, 26 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Jumat Bersih Lanjutan Pemotongan Rumput		4
27.	Sabtu, 27 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Lanjutan Pemotongan Rumput		4

28.	Minggu, 28 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
29.	Senin, 29 Mei 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Pembongkaran Trotoar untuk Pagar Pintu Keluar Terminal Baru	 	4
30.	Selasa, 30 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumpuk Perbaikan Pintu Terminal Kedatangan	 	4
31.	Rabu, 31 Mei 2023	Lanjutan Pemotongan Rumpuk Pembasmian Hazard	 	4

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Milcha R. Nggolut

NIP. 19720527 199703 2 001





FORM KEGIATAN HARIAN OJT





Nama : MALVINA SOFIE








NIT : 30721036



PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Kamis, 1 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
2.	Jumat, 2 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
3.	Sabtu, 3 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
4.	Minggu, 4 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
5.	Senin, 5 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4

6.	Selasa, 6 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Perbaikan Pagar Seng Penutup Proyek Terminal Baru Pemasangan Saluran Air Toilet Pos Avsec		4
7.	Rabu, 7 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
8.	Kamis, 8 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
9.	Jumat, 9 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
10.	Sabtu, 10 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
11.	Minggu, 11 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
12.	Senin, 12 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
13.	Selasa, 13 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4

14.	Rabu, 14 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Perbaikan Pagar Seng Penutup Proyek Terminal Baru		4
15.	Kamis, 15 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
16.	Jumat, 16 Juni 2023	Perbaikan pintu toilet pria kantor		4
17.	Sabtu, 17 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Pembersihan area sekitar bangland		4
18.	Minggu, 18 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
19.	Senin, 19 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
20	Selasa, 20 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
21.	Rabu, 21 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4

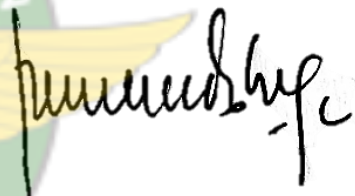
22.	Kamis, 22 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
23.	Jumat, 23 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
24.	Sabtu, 24 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
25.	Minggu, 25 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
26.	Senin, 26 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
27.	Selasa, 27 Juni 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
28.	Rabu, 28 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4

29.	Kamis, 29 Juni 2023	Pemasangan banner idul adha		4
30.	Jumat, 30 Juni 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4



Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Milcha R. Nggolut

NIP. 19720527 199703 2 001


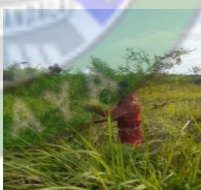



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : MALVINA SOFIE









NIT : 30721036

PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Sabtu, 1 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
2.	Minggu, 2 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
3.	Senin, 3 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Pergantian Windsock	 	4
4.	Selasa, 4 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
5.	Rabu, 5 Juli 2023	Pengecekan Bangunan		4

6.	Kamis, 6 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Pembuatan ramp trolley di terminal kedatangan		4
7.	Jumat, 7 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
8.	Sabtu, 8 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Perbaikan pintu masuk gedung administrasi		4
9.	Minggu, 9 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
10.	Senin, 10 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput dan penyemprotan rumput Pembersihan area rumah kasi TOKPD		4
11.	Selasa, 11 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
12.	Rabu, 12 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		

13.	Kamis, 13 Juli 2023	Pemotongan obstacle		4
14.	Jumat, 14 Juli 2023	Lanjutan pemotongan obstacle		4
15.	Sabtu, 15 Juli 2023	Pengontrolan pagar parimeter		4
16.	Minggu, 16 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
17.	Senin, 17 Juli 2023	Pemasangan pagar parimeter		4
18.	Selasa, 18 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
19.	Rabu, 19 Juli 2023	Pemasangan Baliho Tahun Baru Islam		4
20.	Kamis, 20 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Perbaikan dinding terminal keberangkatan sementara		4

21.	Jumat, 21 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Lanjutan perbaikan dinding terminal keberangkatan sementara	 	4
22.	Sabtu, 22 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi Pembersihan area bangland		4
23.	Minggu, 23 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
24.	Senin, 24 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
25.	Selasa, 25 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
26.	Rabu, 26 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput dan pohon dekat Pertamina		4
27.	Kamis, 27 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
28.	Jumat, 28 Juli 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Sekitar Parimeter		4

29.	Sabtu, 29 Juli 2023	Pengontrolan pagar parameter		4
30.	Minggu, 30 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
31.	Senin, 31 Juli 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4



Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Milcha R. Nggolut, S.T.
NIP. 19720527 199703 2 001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : MALVINA SOFIE




NIT : 30721036

PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu

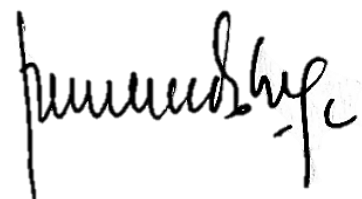
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Selasa, 1 Agustus 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Luar Pagar Parimeter		4
2.	Rabu, 2 Agustus 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput Luar Pagar Parimeter		4
3.	Kamis, 3 Agustus 2023	Pemasangan umbul-umbul Pengecekan bangunan Perbaikan Kran Air Area Bangland	  	4
4.	Jumat, 4 Agustus 2023	Lanjutan Pemasangan Umbul-Umbul		4
5.	Sabtu, 5 Agustus 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4

6.	Minggu, 6 Agustus 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
7.	Senin, 7 Agustus 2023	Pemasangan rasol di pagar terminal kedatangan sementara		4
8.	Selasa, 8 Agustus 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
9.	Rabu, 9 Agustus 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
10.	Kamis, 10 Agustus 2023	Perbaikan pintu terminal kedatangan sementara		4
11.	Jumat, 11 Agustus 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
12.	Sabtu, 12 Agustus 2023	Lanjutan Pemotongan Rumput		4
13.	Minggu, 13 Agustus 2023	Pengontrolan Landasan Pagi		4
14.	Senin, 14 Agustus 2023	Pembersihan area bangland		4
15.	Selasa, 15 Agustus 2023	Perbaikan dinding terimal kedatangan		4

16.	Rabu, 16 Agustus 2023	Lanjutan Perbaikan dinding terminal kedatangan		4
17.	Kamis, 17 Agustus 2023	Pengontrolan landasan pagi		4
18.	Jumat, 18 Agustus 2023	Lanjutan pemotongan rumput		4
19.	Sabtu, 19 Agustus 2023	Lanjutan pemotongan rumput		4
20.	Minggu, 20 Agustus 2023	Pengontrolan landasan pagi		4
21.	Senin, 21 Agustus 2023	Sidang OJT		4

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Milcha R. Nggolut, S.T.
NIP. 19720527 199703 2 001