

**PEMASANGAN *SIGNAGE* DI TERMINAL DAN PERBAIKAN PAGAR
PERIMETER DI BADAN LAYANAN UMUM KANTOR UPBU MUTIARA
SIS AL-JUFRI PALU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 03 Oktober 2023 – 29 Februari 2024



Disusun Oleh :

BOBBY LESMANA
NIT 30721005

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

2024

**PEMASANGAN *SIGNAGE* DI TERMINAL DAN PERBAIKAN PAGAR
PERIMETER DI BADAN LAYANAN UMUM KANTOR UPBU MUTIARA
SIS AL-JUFRI PALU**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 03 Oktober 2023 – 29 Februari 2024



Disusun Oleh :

BOBBY LESMANA
NIT 30721005

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

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

PEMASANGAN *SIGNAGE* DI TERMINAL DAN PERBAIKAN PAGAR PERIMETER DI BADAN LAYANAN UMUM KANTOR UPBU MUTIARA SIS AL-JUFRI PALU

Oleh :

BOBBY LESMANA

NIT . 30721005

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

Disetujui Oleh :

Supervisor 1/OJT 2

Supervisor 2/OJT 2

Dosen Pembimbing

Afrida Pangestuti, A.Md, T
NIP. 20010408 202210 2 001

Muhajir
NIP. 19830327 200212 1 002

Fahrur Rozi, ST., M.Sc
NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui,
General Manager / Pimpinan Instansi Lokasi OJT

Winariyanto, SE.
NIP. 19770427 199903 1 004

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 23 bulan Februari tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training* (OJT)

Ketua



Fahrur Rozi, ST., M.Sc
NIP. 19790620 200812 1 001

Sekretaris



Afrida Pangestuti, A.Md, T
NIP. 20010408 202210 2 001

Anggota



Muhajir
NIP. 19830327 200212 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan hidayat-NYA sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu. *On The Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan merupakan penerapan terhadap ilmu dan keterampilan yang didapat penulis selama proses perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI A di Unit Bangunan dan Landasan Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu. Laporan ini merupakan catatan kami selama melakukan *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.

Adapun manfaat yang penulis dapat dari bimbingan dan pengarahan selama pengerjaan laporan *On The Job Training* (OJT) merupakan pengalaman yang sangat berharga bagi penulis oleh sebab itu pada kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu kelancaran OJT *On The Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan ini, khususnya kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa (Allah Swt), Sang Maha Pencipta yang telah memberikan anugerah dan lindungan.
2. Kedua Orang Tua dan rekan penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa secara ikhlas demi kelancaran *On The Job Training* (OJT) dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Setyo Hariyadi, S.P., S.T., M.T selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah menizinkan penulis untuk melaksanakan *On The Job Training* (OJT).
5. Bapak Fahrur Rozi, ST., M.Sc selaku dosen pembimbing dan dosen peguji *On The Job Training* (OJT).

6. Bapak Rudi Richardo P, SH., MH. selaku Kepala Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan *On The Job Training* (OJT)
7. Bapak Winariyanto, SE. selaku Kepala Seksi Teknik dan Operasi yang telah memberikan pengarahan dan pengetahuan tentang kegiatan operasional teknik di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.
8. Bapak Subhan selaku Koordinator Unit Bangunan dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)
9. Bapak Yunus Panto selaku Koordinator Unit Landasan dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)
10. Seluruh Karyawan dan Staf di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu
11. Seluruh teknisi Bangunan dan Landasan di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan baik isi maupun sistematikanya. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini bermanfaat bagi pembaca, khususnya yang melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu

Palu, 29 Februari 2024

BOBBY LESMANA
NIT:30721005

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Tujuan dan manfaat pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	2
1.3 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3.1 Manfaat pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	4
2.1 Gambaran Umum Lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
2.1.1 Tata Letak Bandar Udara <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
2.2 Data Umum Bandara	8
2.2.1 <i>Aerodrome Manual</i>	8
2.3 Struktur Organisasi	11
BAB III TINJAUAN TEORI	12
3.1 Bandar Udara.....	12
3.1.1 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.....	12
3.1.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.....	12
3.1.3 Keselamatan Penerbangan.....	13
3.2 Pemeliharaan Sisi Darat (Pemasangan <i>Signage</i> Terminal).....	13
3.2.1 Pengertian Rambu <i>Signage</i>	13
3.2.2 Penggunaan Warna Rambu.....	17
3.2.3 Penggunaan Simbol, Teks, Petunjuk Arah	18
3.2.4 Bahan dan Pencahayaan	18
3.2.5 Penempatan Rambu	19
3.2.6 Pemasangan Rambu.....	20
3.3 Pemeliharaan Sisi Udara (Perbaikan Pagar Perimeter)	21
3.3.1 Pengertian Pagar Perimeter.....	21

3.3.2 Jenis-Jenis Pagar Parimeter.....	21
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	25
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>One The Job Training</i> (OJT).....	25
4.2 Fasilitas Sisi Darat	25
4.3 Fasilitas Sisi Udara	30
4.4 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	33
4.5 Permasalahan.....	33
4.5.1 Pemasangan <i>Signage</i> Terminal	33
4.5.2 Perbaikan Pagar Perimeter	33
4.6 Penyelesaian Masalah.....	34
4.6.1 Pemasangan <i>Signage</i> Terminal	34
4.6.2 Perbaikan Pagar Perimeter	39
BAB V PENUTUP.....	43
5.1 Kesimpulan.....	43
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	43
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	43
5.2 Saran.....	44
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	44
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	44
DAFTAR PUSTAKA.....	45
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.....	7
Gambar 2. 2 Bagan Stuktur Organisasi Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu	11
Gambar 3. 1 Rambu petunjuk operasional.....	15
Gambar 3. 2 Rambu Fasilitas Umum dan Konsesional	15
Gambar 3. 3 Rambu Perkantoran	16
Gambar 3. 4 Rambu Peringatan	16
Gambar 3. 5 Rambu Larangan	17
Gambar 4. 1 Gedung Terminal	25
Gambar 4. 2 Parking Area	27
Gambar 4. 3 Bangunan Kantor	27
Gambar 4. 4 Musholla	28
Gambar 4. 5 Gedung Bangland dan Alat Berat.....	28
Gambar 4. 6 Gedung Serbaguna	29
Gambar 4. 7 Gedung Power House.....	29
Gambar 4. 8 Gedung CCR.....	29
Gambar 4. 9 Terminal Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu Mutiara Sis Al-Jufri Palu.....	34
Gambar 4. 10 Pemasangan Signage digantung	36
Gambar 4. 11 Hasil Pemasangan Signage Digantung.....	37
Gambar 4. 12 Pemasangan Dynabolt.....	38
Gambar 4. 13 Pemasangan Baut Drilling.....	38
Gambar 4. 14 Hasil Pemasangan Signage di Dinding	39
Gambar 4. 15 Pengelasan pagar perimeter.....	42

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway	11
Tabel 4. 1 Alat dan bahan	35



BAB I PENDAHULUAN

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

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya, Termuat dalam Undang-undang Republik Indonesia no.1 tahun 2009 pada pasal 1 ayat 33.

Bandar Udara ditata dalam satu kesatuan tatanan kebandar-udaraan nasional guna mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang andal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah, maka dalam penyusunan tatanan kebandar-udaraan perlu memperhatikan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi kelestarian lingkungan, keamanan dan keselamatan penerbangan.

Tatanan keBandar Udara nasional sekurang-kurangnya memuat fungsi, penggunaan, klasifikasi, status, penyelenggaraan, dan kegiatan Bandar Udara, keterpaduan intra dan antar moda transportasi dan keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya. Sejalan dengan tatanan kebandar-udaraan dalam peningkatan keamanan dan keselamatan penerbangan serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya diperlukan adanya drainase, yaitu salah satu bagian dari fasilitas sisi udara yang penting untuk memastikan keamanan daerah sisi udara saat terjadinya perubahan cuaca.

Dengan kondisi saat ini Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu sudah memiliki fasilitas drainase, pemindahan drainase ini agar dapat mengalir sampai pembuangan, sehingga tidak mengganggu pengoperasian fasilitas yang lain.

1.2 Tujuan dan manfaat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun maksud dan tujuan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yaitu mengaplikasikan ilmu yang telah diberikan dosen di kampus di lingkungan kerja Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu Adapun tujuan dan manfaat dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) antara lain sebagai berikut.

1.2.1 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

- a. Menerapkan teori yang telah didapatkan pada saat proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya ke dalam dunia kerja yang sesungguhnya.
- b. Menghasilkan tenaga kerja yang memiliki tingkat pengetahuan, keterampilan dan etos kerja yang baik.
- c. Sebagai bekal dan sekaligus pengalaman untuk terjun ke dunia kerja yang sesungguhnya.
- d. Menjadikan para taruna dapat menjalin kerjasama serta komunikasi di dunia kerja dengan rekan kerja.

1.3 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

- a. Undang – undang Nomor 12 Tahun 2012 tanggal 10 Agustus 2012 tentang pendidikan tinggi.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2010 tentang Pengelolaan dan Penyelenggaraan Pendidikan sebagaimana telah diubah dengan nomor 17 tahun 2010.
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan tinggi dan pengelolaan penurunan tinggi.
- d. Peraturan pemerintah nomor 51 tahun 2012 tentang sumber daya manusia di bidang transportasi (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 5310).

1.3.1 Manfaat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

- a. Para taruna diharapkan mempunyai kemampuan kompetensi yang unggul sesuai standar nasional dan internasional.
- b. Para taruna dapat mengetahui dan beradaptasi dalam dunia kerja pada bandara-bandara.
- c. Para taruna dapat mengaplikasikan teori yang telah didapatkan pada saat di politeknik penerbangan Surabaya.
- d. Para taruna dapat menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
- e. Memberikan gambaran kepada taruna akan profesi yang akan digeluti pada saat di dunia kerja.
- f. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi di tempat OJT.
- g. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dengan pihak Bandar Udara.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Gambaran Umum Lokasi *On The Job Training* (OJT)

Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Dengan posisi yang strategis yang berada di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tepatnya di Kota Palu. Jarak Bandar Udara dari Kota Palu adalah 4 NM sebelah tenggara dengan 00o55'00''S-119o54'37''E. Wilayah Bandar Udara tersebut termasuk dalam kelas C dengan status AERODROME CONTROL TOWER, dan wilayah tanggung jawab tower secara lateral adalah dalam radius 10 NM terpusat di "PAL" VOR. Batas vertikalnya adalah 4000 feet untuk upper limitnya.

2.1.1 Tata Letak Bandar Udara *On The Job Training* (OJT)

Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu pada tahun 1954 dengan nama Masowu yang di ambil dari bahasa Kaili suku Lembah Palu yang berarti debu. Kemudian berganti nama menjadi Bandara Mutiara saat diresmikan Presiden Soekarno pada tahun 1957. Nama Bandara Mutiara merupakan peninggalan sejarah satu- satunya bandara di Indonesia yang di berikan nama langsung oleh Presiden Soekarno. Saat kunjungan Presiden Soekarno, Bandara Palu masih bernama Masowu. Oleh Ketua DPRD Donggala saat itu Andi Aksa Tombolotutu, selaku ketua panitia penyambutan mempersilahkan Presiden Soekarno memberi nama bandara sekaligus menggunting pita peresmiannya. Saat itu Soekarno merenung sejenak dan kemudian memberi nama Bandara Mutiara. Saya melihat dari udara, Palu ini indah berkilauan. Maka saya namakan Bandara ini Mutiara, kata Presiden Soekarno saat itu. Bandara ini sempat beberapa kali berpindah tangan, yakni dikelola Pemerintah Kabupaten Donggala pada 1957-1958, Angkatan Udara Republik Indonesia pada tahun 1958-1963, kembali ke Pemerintah Kabupaten Donggala pada 2 Januari 1963 dan diserahkan ke Departemen Perhubungan pada 28 Oktober 1964.

Bandara Mutiara yang berada sekitar lima kilometer dari pusat Kota Palu juga telah disinggahi pesawat dari Tolitoli, Buol, Poso, Luwuk, Ampa dan Mamuju. Sementara untuk pesawat berbadan besar disinggahi dari Makassar, Surabaya, Balikpapan dan Jakarta. Panjang landasan pacu saat ini 2.500 meter x 45 meter. Berdasarkan Kemenhub Nomor: KM 45/2006 tentang rencana induk Bandara Mutiara, bandara ini akan mengalami perluasan sebanyak 204,095 hektare. Seluas 115,356 hektare sudah dibebaskan dan tinggal 88,799 lagi yang belum dibebaskan Pemerintah Kota Palu. DAR (Harian Mercusuar Palu).

Masuk Ke Tahun 2014, Bandara ini kembali di rubah namanya. Perubahan nama bandara Mutiara karena mengikuti keinginan aspirasi daerah DPRD Tingkat I. Seperti bandara Soekarno Hatta untuk daerah Serang dan Jakarta, Makassar dengan Bandara Hassanudin dan lain-lainnya.. Sesuai Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 273/KMK.05/2017 tanggal 13 Maret 2017 tentang Penetapan UPBU Mutiara Sis Al-Jufri sebagai Satker BLU.

Sebagai bandara terbesar di Sulawesi Tengah, Bandara Mutiara SIS Al-Jufri berfungsi sebagai pelabuhan utama masuk ke kota Palu serta sekitarnya. Nama bandara dapat dipisahkan menjadi dua bagian, “Mutiara” dan “SIS Al-Jufrie”. “Mutiara” berarti mutiara dalam bahasa Indonesia, sedangkan “SIS Al-Jufrie” adalah singkatan dari Sayyid Idrus bin Salim Al-Jufri, seorang tokoh agama Arab-Indonesia dan Pahlawan Nasional Indonesia dari Sulawesi Tengah. Ia adalah seorang penyebar agama Islam di Sulawesi Tengah hingga wafatnya di Palu pada tahun 1969. SIS Aljufri juga merupakan seorang tokoh agama dan pendiri organisasi keagamaan Alkhairaat yang tumbuh dan berkembang pesat di kawasan timur Indonesia.

Nama “Mutiara” berarti “mutiara” dalam bahasa Indonesia. Itu dinamai oleh presiden pertama Indonesia Sukarno. Nama ini diberikan oleh Presiden Soekarno saat berkunjung ke Palu pada 10 Oktober 1957. Soekarno kemudian menanyakan nama lapangan terbang ini kepada Rajawali Pusadan, Bupati Kabupaten Donggala saat itu.

Saat itu, lapangan terbang itu bernama Masovu yang dalam bahasa Kaili berarti “Tanah Berdebu”. Pasalnya, ketika Soekarno mendarat di Palu yang masih dalam wilayah Kabupaten Donggala, ia melihat daerah itu berkilau seperti mutiara. Untuk memperingati Sayyid Idrus bin Salim Al-Jufri, seorang tokoh agama Indonesia dan Pahlawan Nasional dari Sulawesi Tengah, pada tahun 2014, nama SIS Al-Jufri ditambahkan ke nama bandara saat ini, sehingga nama resmi bandara dikenal sebagai Mutiara SIS Al -Bandara Jufri.

Pada 28 September 2018, Bandara Mutiara SIS Al-Jufri mengalami kerusakan parah saat gempa Sulawesi 2018 dan terpaksa ditutup setelah retakan besar, salah satunya sepanjang 500 meter, terbentuk di landasan. Selain itu, menara kontrol bandara runtuh, dan sistem navigasi juga rusak parah. Anthonius Gunawan Agung, petugas ATC yang sedang mengarahkan lepas landas Batik Air 6231 (penerbangan terakhir hari ini di bandara) pada saat gempa, terluka parah setelah jatuh dari menara ATC dan meninggal di jam berikutnya. Bandara dibuka dengan layanan terbatas pada hari berikutnya.

Terminal baru yang dibangun dengan dana pemerintah sebesar Rp 139,2 miliar resmi dioperasikan bertepatan dengan peringatan HUT ke-50 Sulawesi Tengah pada 13 April 2017. Terminal bandara mampu menampung 800 penumpang setiap hari dengan luas 4.800 meter. Bangunan terminal terbuat dari bahan kedap suara yang dapat meredam getaran, sehingga penumpang tetap nyaman dan tidak terganggu kebisingan pesawat. Beberapa bagian dinding menggunakan kaca sehingga lebih hemat energi dan terlihat cerah sepanjang hari. Sehingga dapat menghemat energi listrik sehingga tidak perlu menyalakan lampu listrik di siang hari.

Gedung baru ini juga didesain dengan berbagai fungsi yang tepat agar penumpang dapat bersirkulasi di dalamnya, serta penerapan sistem keamanan yang dapat memisahkan setiap fungsi berdasarkan pengguna dan tingkat keamanan yang dibutuhkan. Juga dirancang bagaimana gedung ini nantinya akan dikembangkan untuk mengakomodasi kebutuhan perbaikan di masa depan. Terminal dirancang dengan sistem modular yang menggunakan struktur bentang lebar guna memudahkan proses pengembangan di masa mendatang untuk mengakomodasi arus

transportasi udara yang semakin meningkat. Ke depan, runway direncanakan diperpanjang menjadi 3.000 meter dari saat ini 2.500 meter. Ini akan memungkinkan bandara untuk menampung pesawat berbadan lebar seperti Boeing 747 dan Airbus A330. Hal ini juga akan membantu dalam persiapan pembuatan bandara untuk embarkasi haji dalam waktu dekat, serta kemungkinan melayani penerbangan internasional.

Bandara ini terletak di ketinggian 86 meter (282 kaki) di atas permukaan laut. Ini memiliki satu landasan beton, 15/33 berukuran 2.500 x 45 meter. Ini dapat menampung operasi pesawat berbadan lebar. Pemerintah Sulawesi Tengah meningkatkan bandara tersebut menjadi bandara internasional, mengingat Sulawesi Tengah meningkatkan jumlah penduduk dan minat pariwisata di wilayah tersebut.



Gambar 2. 1 Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu
(Sumber : *Goggle Earth*, 2024).

2.2 Data Umum Bandara

Berikut adalah data umum yang ada pada Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu

2.2.1 *Aerodrome Manual*

a. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WAFF
2. Nama Bandar Udara : Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu
3. Nama Kota : Palu

b. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinator titik referensi : 00o55'00''S -

Aerodrome Reference Point : 119o54'37''E.

2. Arah dan Jarak Ke Kota : ± 2,5 km Kota Palu
3. Elevasi : 284 ft / 35° C
4. Nama penyelenggara
5. Bandar Udara : Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu
6. Alamat Bandar Udara : Birobuli Utara, Kecamatan Palu Selatan, Kota Palu
- . Telephone : -
- G. Fax : -
- H. Telex : -
- I. *E-mail* : -
- J. Frekuensi Tower : -
- K. KODE IATA : *PLW*

- c. Jam Operasi
1. Pelayanan pesawat udara : 23.00 – 16.00 UTC
: 06.00 – 00.00 WITA
 2. Administrasi Bandar Udara : Senin – Jumat 08.00 – 16.30 WITA
 3. Keamanan Bandar Udara : 24 jam
- d. Jenis Pesawat Maksimal *Landing* dan *Take off*
1. Airbus A320
 2. Boeing 737-900ER
- e. Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)
1. Katogeri PKP - PK : Category VII
 2. Fasilitas PKP – PK : - Unit *FoamTender Type I* Fresia
- Foam Tender Type II Carmichael
Cobra
- Commando Car
- Ambulance Strada
- Ambulance Travello
- Mobil Tangki Air
- f. Seasonal Avaibility Clearing
1. *Type of clearing equipment* : NIL
 2. *Clearence priority* : NIL
 3. Keterangan : NIL

g. *Apron, Taxiway dan Check Location* Data Permukaan Apron dan Kekuatan (*strength*)

1. *APRON*

<i>Apron</i>	: Permukaan	: <i>Rigid</i>
	Strength	: PCN 70 F/C/X/T
	Dimensi	: 373 M x 110 M
	Permukaan	: Asp Concrette
	Strength	: PCN 50 F/C/X/T
	Dimensi	: 373 M x 48 M

2. *TAXIWAY*

<i>Taxiway Alpha</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Concrete</i>
	Strength	: PCN 50 F/C/X/T
	Dimensi	: 90,5 M x 23 M
<i>Taxiway Bravo</i>	: Permukaan	: <i>Asphalt Concrete</i>
	Strength	: PCN 48 F/C/Y/T
	Dimensi	: 90,5M x 23 M

h. Karakteristik Fisik *Runway*

Karakteristik fisik *runway* pada Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu pada ujung runway 15 dan 33 berisi rincian data mengenai dimensi, elevasi dan slope pada airside pada Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang dapat di lihat pada tabel 2.1.

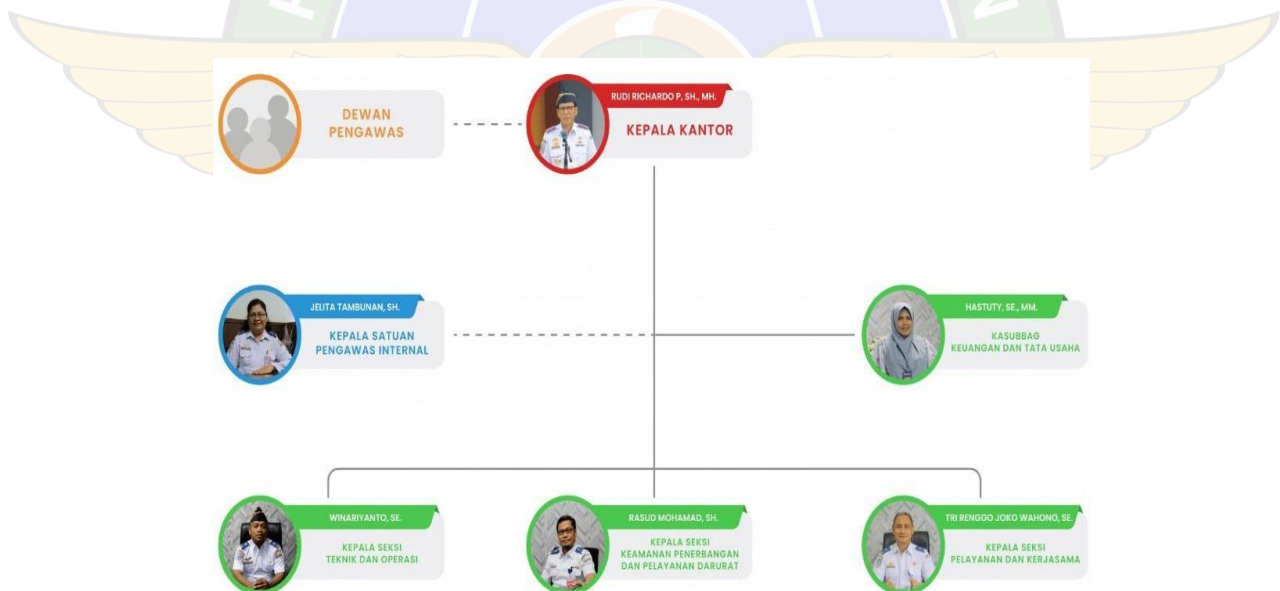
Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway

RUNWAY	
Azimuth	15-33
Dimensi	2500 x 45 m
Luas	101.250 m ²
Permukaan	Asphalt Concrete
PCN	55 F/C/X/T

(Sumber : *Aeronautical Information Publication 2023* Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu).

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu dapat dilihat pada gambar 2.2.



Gambar 2. 2 Bagan Stuktur Organisasi Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu

(Sumber : *Aeronautical Information Publication 2023* Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu).

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar Udara, populer disingkat sebagai bandara merupakan sebuah fasilitas di mana pesawat udara dan helicopter dapat lepas landas dan mendarat. Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization), Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

3.1.1 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Fasilitas sisi Darat Bandar Udara pada Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu Bandar Udara adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat meliputi:

- a. Bangunan terminal penumpang.
- b. Bangunan terminal kargo
- c. Gedung operasi
- d. Jalan masuk (*access road*)
- e. Tempat parkir kendaraan umum
- f. Pergudangan

3.1.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Fasilitas sisi Udara Bandar Udara pada Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Fasilitas sisi udara meliputi:

- a. Runway
- b. Taxiway
- c. Apron

- d. Runway Stripe
- e. Resa

3.1.3 Keselamatan Penerbangan

Menurut UU Nomor 1 2009 Tentang Penerbangan, Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3.2 Pemeliharaan Sisi Darat (Pemasangan *Signage* Terminal)

3.2.1 Pengertian Rambu *Signage*

Rambu adalah tanda atau keterangan yang di tempatkan atau dipasang di terminal bandar udara, dibuat secara jelas, mudah dimengerti dan berfungsi menjelaskan atau memberikan suatu petunjuk, peringatan, pengaturan, larangan dan perintah bagi seluruh pemakai atau pengguna jasa di bandar udara.

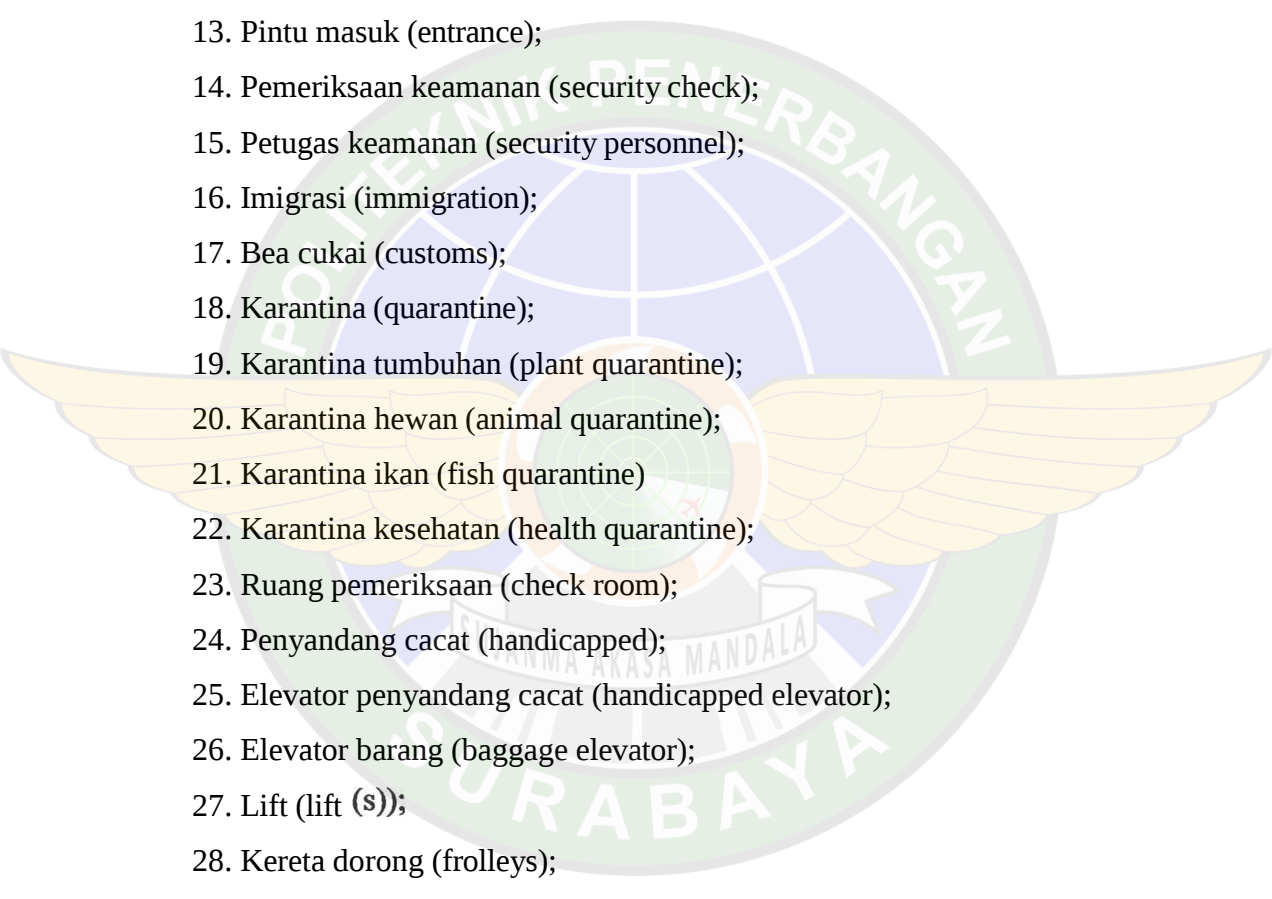
Standar tentang *signage* telah diatur guna memberikan informasi yang jelas bagi pengguna jasa bandar udara. Adapun tujuan pembuatan standar *signage* atau rambu-rambu adalah untuk meningkatkan Safety, Security, Services & Compliance (3S+1C).

Menurut KM 22 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 Mengenai Rambu — Rambu di Terminal Bandar Udara. *Signage* dibagi dalam lima kategori berdasarkan fungsinya, yakni :

a. Rambu Operasional

Rambu-rambu yang memberikan petunjuk tentang aktifitas operasional keberangkatan atau kedatangan penumpang. Jenis rambu yang termasuk dalam katagori rambu operasional antara lain:

1. Penjualan tiket (ticket sales);
2. Pelaporan (check in);
3. Ruang tunggu (waiting room);
4. Keberangkatan (departure);
5. Kedatangan (arrival);

- 
6. Transit (fransit);
7. Pindah pesawat (fransfer)
8. Nomor pintu (gate number);
9. Fiskal (fiscal);
10. Harap anfri (Q please);
11. Pintu darurat (emergency exit);
12. Pintu keluar (exit);
13. Pintu masuk (entrance);
14. Pemeriksaan keamanan (security check);
15. Petugas keamanan (security personnel);
16. Imigrasi (immigration);
17. Bea cukai (customs);
18. Karantina (quarantine);
19. Karantina tumbuhan (plant quarantine);
20. Karantina hewan (animal quarantine);
21. Karantina ikan (fish quarantine)
22. Karantina kesehatan (health quarantine);
23. Ruang pemeriksaan (check room);
24. Penyandang cacat (handicapped);
25. Elevator penyandang cacat (handicapped elevator);
26. Elevator barang (baggage elevator);
27. Lift (lift (s));
28. Kereta dorong (frolleys);
29. Pengambilan barang (baggage claim);
30. Porter (porters);
31. Eskalator turun (escalator down);
32. Eskalator naik (escalator up);
33. Tangga (stairway);
34. Lantai berjalan (moving side walk)



skala 1 : 8

Gambar A.4 Keberangkatan – *Departure*



skala 1 : 8

Gambar A.5 Kedatangan – *Arrival*

Gambar 3. 1 Rambu petunjuk operasional

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2005)

b. Rambu Fasilitas Umum dan Konsesional

Jenis rambu yang termasuk dalam kategori rambu fasilitas umum dan konsesional antara lain:

1. Penerangan (information);
2. Kamar kecil (toilet);
3. Pria (gent);
4. Wanita (ladies);
5. Kehilangan & penemuan (lost & found);
6. Anak hilang (lost child).



skala 1 : 8

Gambar A.2 Pelaporan – *Check in*



skala 1 : 8

Gambar A.3 Ruang tunggu – *Waiting room*

Gambar 3. 2 Rambu Fasilitas Umum dan Konsesional

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2005)

c. Rambu Perkantoran

Jenis rambu yang termasuk dalam katagori rambu perkantoran antara lain: perkantoran (office).



skala 1 : 8

Gambar B Perkantoran – Offices

Gambar 3. 3 Rambu Perkantoran

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2005)

d. Rambu Peringatan

Jenis rambu yang termasuk dalam katagori rambu peringatan antara lain:

1. Awas kaca (Glass);
2. Pintu (door);
3. Jagalah kebersihan (keep clean).



skala 1 : 8

Gambar A.14 Pemeriksaan keamanan – Security check



skala 1 : 8

Gambar A.11 Pintu darurat – Emergency exit

Gambar 3. 4 Rambu Peringatan

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2005)

e. Rambu Larangan

Jenis rambu yang termasuk dalam katagori rambu larangan antara lain:

1. Dilarang masuk (no entry);
2. Dilarang merokok (no smoking);
3. Khusus untuk penumpang (passenger only);
4. Dilarang membawa hewan (no animals).



Gambar 3. 5 Rambu Larangan

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 22 Tahun 2005)

3.2.2 Penggunaan Warna Rambu

Mengacu pada KM 22 Tahun 2005 yang mengatur mengenai penggunaan warna pada panel rambu/graphic sign sesuai kategorinya, disebutkan bahwa :

- a. Rambu Operasional menggunakan warna dasar kuning.
- b. Rambu Fasilitas Umum dan Konsesional menggunakan warna dasar biru.
- c. Rambu Perkantoran menggunakan warna dasar putih.
- d. Rambu Peringatan menggunakan warna dasar merah.
- e. Rambu Larangan menggunakan warna dasar merah.

3.2.3 Penggunaan Simbol, Teks, Petunjuk Arah

a. Penggunaan simbol

Simbol yang dicantumkan atau diletakkan disamping teks dimaksudkan untuk memperjelas maksud rambu, terutama bagi pemakai jasa bandar udara yang buta bahasa dan buta aksara. Simbol tanpa teks dimaksudkan untuk mendapatkan efisiensi dan kepraktisan penggunaan

b. Penggunaan teks

Teks ditulis dalam 2 (dua) bahasa yaitu Indonesia dan Inggris atau bahasa asing lainnya sesuai keperluan. Penulisan teks bahasa Indonesia dibagian atas dan teks bahasa Inggris atau bahasa asing pada bagian bawah. Jenis huruf dan angka yang dipakai adalah helvetica regular baik untuk teks dalam bahasa Indonesia maupun Inggris atau bahasa asing lainnya. Redaksi teks dalam bahasa Indonesia maupun Inggris atau bahasa asing menggunakan kalimat baku. Ukuran tinggi huruf besar teks berbanding tinggi rambu petunjuk adalah 1 : 5 sehingga untuk rambu petunjuk dengan ukuran 30 cm x 150 cm, tinggi huruf besar teks adalah 6 cm. Petunjuk arah menggunakan tanda panah :

1. Ke kanan (right);
2. Ke kiri (left);
3. Ke kanan atas (up right);
4. Ke kiri bawah (down left);
5. Ke kanan bawah (down right);
6. Ke kiri atas (up left);
7. Ke depan (straight forward);
8. Turun (down).

3.2.4 Bahan dan Pencahayaan

Rambu dibuat dari bahan acrylic sheet / mika dengan ketebalan minimal 2 (dua) milimeter. Apabila bahan tersebut tidak dapat diadakan, untuk penggantinya dapat digunakan bahan lain yang sejenis. Rambu petunjuk yang dipasang di dalam gedung terminal menggunakan pencahayaan dari dalam (dengan menggunakan

lampu berwarna "Day-light", yang dipasang di dalam panel), dengan maksud agar keberadaan dan kejelasan rambu dapat lebih ditonjolkan. Untuk rambu petunjuk yang telah cukup memperoleh cahaya dari luar, atau secara teknis sulit memperoleh instalasi listrik, dapat dipasang tanpa pencahayaan dari dalam.

3.2.5 Penempatan Rambu

Rambu-rambu yang ditetapkan dalam keputusan ini dipergunakan dan ditempatkan di dalam gedung terminal, khususnya gedung terminal penumpang. Rambu-rambu sebagaimana butir di atas, dapat pula digunakan pada bagian luar gedung terminal misalnya pada jalan-jalan pedesfrian atau tempat parkir kendaraan yang fungsinya sangat berkaitan dengan kegiatan di dalam gedung terminal. Ketentuan mengenai penempatan, ukuran dan jumlah rambu yang dipasang tergantung kepada bentuk (konfigurasi) gedung, sepanjang fungsi rambu tersebut tepat pada sasaran dan tidak mengurangi nilai estetika atau keharmonisan ruangan, sehingga karenanya perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Rambu petunjuk tidak terlindung oleh suatu rintangan yang dapat menghalangi pandangan;
- b. Tidak menjadi rancu oleh adanya pemasangan iklan-iklan atau rambu-rambu petunjuk lain yang ada di sekitarnya;
- c. Pada tempat-tempat yang rawan, misalnya pada persimpangan atau lorong panjang, perlu ditempatkan rambu dengan petunjuk arah yang jelas, bila perlu diadakan pengulangan penempatan rambu pada jarak tertentu.

3.2.6 Pemasangan Rambu

Rambu dipasang pada ketinggian minimal 240 cm dari permukaan lantai gedung terminal. Pemasangan dapat disesuaikan dengan keadaan arsitektur bangunan atau dekorasi yang ada, pemasangan rambu dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Digantung;
- b. Ditempelkan salah satu sisinya pada dinding atau tiang.

Apabila pada suatu tempat diperlukan penempatan atau pemasangan rambu yang berjumlah lebih dari satu, hendaknya mengikuti ketentuan sebagai berikut:

- a. Hanya rambu petunjuk arah, dapat dipasang secara bersamaan;
- b. Pemasangan rambu paling banyak adalah 4 (empat) buah yang disusun vertikal;
- c. Rambu yang menunjukkan arah lokasi terdekat, ditempatkan pada susunan paling atas;
- d. Rambu kedua dibawahnya untuk lokasi yang lebihjauh dan seterusnya;
- e. Rambu mempunyai ukuran yang sama.

3.3 Pemeliharaan Sisi Udara (Perbaikan Pagar Perimeter)

3.3.1 Pengertian Pagar Perimeter

Pagar perimeter adalah batas luas lingkaran; batas luar dari tempat tertutup atau tempat terlindungi yang menjadi pembatas antara sisi darat dan sisi udara di suatu Bandar Udara.

Menurut KP 601 Tahun 2015 dan KP 14 Tahun 2021 tentang standar pagar untuk daerah keamanan terbatas:

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

3.3.2 Jenis-Jenis Pagar Perimeter

- a. Pagar Wiremesh

1. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar wiremesh adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran IPC : 2Ps : 3Kr. Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur).

Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

2. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah wiremesh, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam minimal 20 cm. Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5cm. Material pondasi lajur berupa pasangan batu kali campuran 1 pc : 5 psr. Lebar minimum 20 cm.

3. Bahan Pagar

- Pagar terbuat dari tiang besi dan WIREMESH yang dilapisi galbani dengan cara hot dip (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium. Besi wiremesh yang digunakan adalah besi polos dengan kualitas SNI.
- Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus dites sebelum dipasang.
- Wiremesh jenis hot dip galvanized (Bristish Standard 443 1982) dan produksi pabrik (mesin).
- Typical coat galvanized minimal 60 micron, life time 10 t[h (minimum).
- Tiang besi pagar harus di Hot Dipped Galavanized.

4. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi dan wiremesh dapat disekrup / diklem dengan plat baja / sekrup.

5. Ukuran Wiremesh

Diameter wiremesh kawat minimal :

- Horizontal : 6 mm
- Vertical : 4 mm
- Jarak kawat vertikal wiremesh : 50 mm
- Tinggi minimum wiremesh : 1900 mm
- Panjang wiremesh : 2500 mm

6. Tiang Pagar

7. Skur/Penyangga

8. Kawar Duri

9. Jaminan Mutu
10. Jarak Bebas Pagar

b. Pagar BRC

1. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar BRC adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran IPC : 2Ps : 3Kr. Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur). Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

2. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah BRC, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam 20 cm. Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5cm.

3. Bahan Pagar

- Pagar BRC terbuat dari besi dengan material besi U50 yang dilapisi galvani dengan cara hot dip (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- BRC yang dipakai adalah jenis hot dip galvanized (Bristish Standard 443 1982) dan produksi pabrik (mesin).
- Tiang besi pagar harus di Hot Dipped Galavanized. • Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang.
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium.
- Typical coat galvanized minimal 60 micron, life time 10 t|h (minimum).

4. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan u-clip.

5. Ukuran BRC

Diameter baja minimal : 6 mm

Jarak maksimal kawat vertikal BRC : 80 mm

Tinggi minimum BRC : 1900 mm

Panjang BRC : 2400 mm

6. Tiang Pagar

Panjang minimum : 2940 mm

Diameter : 2 in

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 85 cm. Tiang yang tertanam kedalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12mm dan panjang 15cm.

Masing-masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat typical Y.

7. Skur/Penyangga

Skur/penyangga pagar dipasang setiap 5 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan disetiap tiang pada belokan pagar.

8. Kawat Duri

Diatas kawat BRC dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang typical Y

9. Jaminan Mutu

Pagar Bandar Udara dari BRC harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (factory certificate).

10. Jarak Bebas Pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 m. Dalam radius 3 m keluar ataupun kedalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan.

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

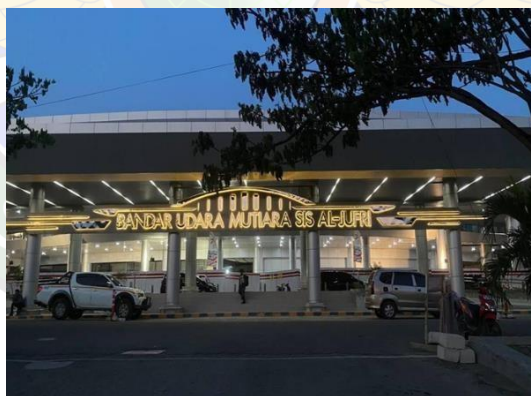
4.1 Lingkup Pelaksanaan *One The Job Training* (OJT)

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang diikuti oleh taruna yang dilaksanakan di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI A dilaksanakan mulai tanggal 03 Oktober 2023 sampai 29 Februari 2024. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan di tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT). Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

4.2 Fasilitas Sisi Darat

a. Gedung Terminal Bandar Udara

Terminal Bandara adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat *counter check-in* dan ruangtunggu serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Memiliki spesifikasi gedung terminal sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Gedung Terminal

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

Suatu terminal Bandar Udara merupakan sebuah bangunan di Bandar Udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat.

Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan. Pengguna jasa transportasi udara akan melalui perjalanannya di gedung terminal keberangkatan Bandar Udara asal dan akan mengakhiri perjalanannya di gedung terminal kedatangan di Bandar Udara tujuan.

b. Trotoar

Trotoar, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar. Perlu tidaknya trotoar dapat diidentifikasi oleh volume para pejalan kaki yang berjalan di jalan, tingkat kecelakaan antara kendaraan dengan pejalan kaki dan pengaduan/permintaan masyarakat.

c. Parking Area

Area Parkir, digunakan untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi. Area parkir Bandar Udara tidak hanya untuk para pengantar/penjemput saja, juga diperuntukkan kepada penumpang yang membawa kendaraan sendiri. Penumpang dapat menginapkan kendaraan pribadinya di area parkir bandara dari keberangkatan sampai tiba kembali namun tetap mengikuti batas waktu yang telah ditentukan oleh pihak Bandar Udara.



Gambar 4. 2 Parking Area

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

d. Bangunan Kantor

Bangunan kantor ,digunakan untuk tempat melakukan kegiatan yang berhubungan dengan bandara. tempat ini sering digunakan pelayanan tamu yang berhubungan langsung dengan kepala bandara.



Gambar 4. 3 Bangunan Kantor

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

e. Gedung Operasional

Gedung operasional, yaitu beberapa bangunan yang memiliki fungsi yang berbeda-beda. Yang termasuk dalam gedung operasional yaitu:

1. Musholla



Gambar 4. 4 Musholla

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

2. Gedung Bangunan, Landasan dan Alat-Alat Berat



Gambar 4. 5 Gedung Bangland dan Alat Alat Berat

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

3. Gedung Serbaguna



Gambar 4. 6 Gedung Serbaguna

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

4. Gedung *Power House*



Gambar 4. 7 Gedung Power House

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

5. Gedung *CCR*



Gambar 4. 8 Gedung CCR

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

4.3 Fasilitas Sisi Udara

a. Fasilitas Landas Pacu (*Runway*)

Fasilitas ini adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, *runway end safety area (RESA)* *stopway*. Jenis perkerasan landas pacu terdiri dari dua jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible*) dan perkerasan kaku (*rigid*).

1. *Runway Shoulder* bahu landas pacu adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi hembusan jet dan menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara bagian perkerasan dan *runway strip*.

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

3. *Turning area* adalah bagian dari landas pacu yang digunakan untuk lokasi pesawat melakukan gerakan memutar balik untuk membalik arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di *apron*. Standar besaran *turning area* tergantung pada ukuran pesawat yang dilayaninya.

4. *Runway strip* adalah luasan bidang tanah yang menjadi daerah landaspacu yang penentuannya tergantung pada panjang landas pacu dan jenis instrumen pendaratan (*precision approach*) yang dilayani.

5. RESA (*Runway End Safety Area*) adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dan membatasi bagian ujung *runway strip* yang ditujukan untuk mengurangi resiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati landas pacu saat melakukan kegiatan pendaratan maupun lepas landas.

6. Marka landas pacu yang meliputi *Runway designation marking*, *Threshold marking*, *Runway centre line marking*, *Runway side stripe marking*, *Aiming point*

marking, Touchdown zone marking, dan Exit guidance line marking. Tiap-tiap bagian mempunyai persyaratan teknis tertentu agar dapat memberikan kinerja operasional yang handal.

c. Fasilitas penghubung landas pacu (*Taxiway*)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai saranapenghubung antara *runway* dan *apron*.

d. Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (*Apron*)

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. *Apron* merupakan bagian Bandar Udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal tersebut. Beberapa pertimbangannya antara lain:

- a. Menyediakan jarak paling pendek antara landas pacu dan tempat pesawat berhenti.
- b. Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan.
- c. Memberikan cukup cadangan daerah pengembangan yang dibutuhkan jika nantinya terjadi peningkatan permintaan penerbangan atau perkembangan teknologi pesawat terbang.
- d. Memberikan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan pengguna secara maksimum.
- e. Meminimalkan dampak lingkungan.
- d. Gedung *PK-PPK*

Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah salah satu unit kerja yang terdapat dalam struktur organisasi bandar udara. Unit mempunyai tugas melakukan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadaman kebakaran.

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

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu dilaksanakan sejak tanggal 03 Oktober 2023 sampai 29 Februari 2024. Rincian jadwal terlampir pada Lampiran 2.

4.5 Permasalahan

Selama *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu yang dimulai dari tanggal 03 Oktober sampai dengan 29 Februari 2024 terdapat permasalahan yang diangkat sebagai laporan *On The Job Training* (OJT) yaitu:

4.5.1 Pemasangan *Signage* Terminal

Pada saat terminal Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu sedang berjalan rekonstruksi terminal, banyak *signage* belum terpasang dan perlu dilakukan pemasangan *signage* /rambu.banyak penumpang yang bertanya kepada petugas dimana tempat tempat atau arah yang mereka inginkan , sehingga dapat mengganggu kenyamanan pengguna bandar udara.

4.5.2 Perbaikan Pagar Perimeter

Permasalahan selama OJT di Badan Layanan Umum Mutiara Sis Al-Jufri Palu ditemukan permasalahan dari fasilitas sisi udara yaitu masalah yang terdapat di pagar perimeter.

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan untuk pagar perimeter memenuhi standar pemasangan, tetapi ada beberapa terdapat pagar yang perlu di perbaiki dan perlunya pergantian pagar terutama di bagian jalan inspeksi yang dekat dengan rumah warga yang dapat mengakibatkan ancaman keamanan penerbangan.

Untuk terciptanya keamanan di sektor pagar perimeter maka diperlunya acuan standar pagar perimeter sehingga dapat mengidentifikasi masalah dan perbaikan segera mungkin.

4.6 Penyelesaian Masalah

4.6.1 Pemasangan *Signage* Terminal

Berhubungan dengan obyek penelitian di Bandar Udara Sesuai dengan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan pasal 219 tentang fasilitas bandar udara, dijelaskan bahwa :

"Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan..."

Jadi untuk mengevaluasi masalah terkait belum terpasangnya *signage* yang dapat menyebabkan kurang optimal dan efisiensi pelayanan informasi di Bandar Udara maka dilakukan pemasangan *signage* di terminal guna menunjang fasilitas pengoperasian Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu.

a. Lokasi

Lokasi pemasangan *signage* terletak di terminal Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis-Al Jufri Palu. Untuk letak pemasangan *signage* dapat dilihat di gambar berikut :



Gambar 4. 9 Terminal Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu Mutiara Sis Al-Jufri Palu

(Sumber: Goggle Earth, 2024)

b. Tahap Persiapan

1. Mempersiapkan pekerja dan pengawas pekerjaan
2. Mempersiapkan alat dan bahan

Tabel 4. 1 Alat dan bahan

No.	Alat	Jumlah
1.	Scaffolding	Secukupnya
2.	Kabel stop kontak	20 m
3.	Meteran	1 buah
4.	Mesin Las	1 buah
5.	Kawat Elektroda	Secukupnya
6.	Palu	1 buah
7.	Dynabolt (10 x 50)	Secukupnya
8.	Bor Listrik	1 buah
9	Kawat Bendrat BWG 6 (5,2 mm)	Secukupnya
10	Tang Potong	1 buah
11	Baut Drilling (3 cm)	Secukupnya

(Sumber: Penulis, 2024)

3. Penempatan rambu

- Pastikan penempatan rambu tidak menghalangi pandangan dan tidak terlindung oleh suatu rintangan sehingga dapat terbaca dengan jelas
- Tidak menjadi rancu oleh adanya pemasangan iklan atau rambu yang lain agar tidak membingungkan ketika dibaca.
- Pastikan jarak antara permukaan lantai dengan sisi bawah *signage* berjarak minimal 2,4 m agar tidak mengganggu pengguna bandar udara.

4. Mempersiapkan Scaffolding sesuai ketinggian plafon terminal yang akan dilakukan pemasangan.

5. Pemasangan *signage*

- Digantung
- Ditempelkan di dinding

c. Pemasangan digantung

1. Melepas *metal ceiling* yang berguna memudahkan menentukan pemasangan *signage* di bagian rangka baja, besi penahan pipa, dan di bagian *sloof* beton lantai dua terminal.
2. Melepas besi penahan *signage* untuk mengurangi beban pada saat pemasangan.



Gambar 4. 10 Pemasangan Signage digantung

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

3. Pemasangan *signage* menggunakan kawat

- Dengan cara digantung menggunakan kawat bendrat dengan diikat di bagian ujung atas besi penahan *signage*

- Jika pelatakan *signage* tepat berada aluminium penyangga flafon/*metal ceiling* ikat dengan kuat menggunakan menggunakan tang potong
 - Pasang box *signage* dengan menggunakan baut yang sudah disediakan
 - Setelah pemasangan selesai pastikan kuat dan tidak membahayakan pengguna bandar udara.
4. Pemasangan *signage* dengan cara pengelasan
- Mengelas bagian ujung atas besi penahan *signage* pada bagian besi penahan pipa sampai dirasa kuat agar tidak terjadi hal hal yang tidak diinginkan pada saat jalannya operasional bandar udara
 - Pasang box *signage* dengan menggunakan baut yang sudah disediakan
 - Setelah pemasangan selesai pastikan kuat dan tidak membahayakan pengguna bandar udara.
5. Pemasangan *signage* di bagian beton *sloof*
- Dengan melubangi *sloof* beton lantai 2 menggunakan bor listrik
 - Memasang dynabolt pada bagian *sloof* beton lantai dua
 - Memasang besi penahan *signage* pada bagian *dynabolt* yang sudah di pasang, pastikan besi penahan *signage* sudah kuat saat pemasangan box *signage* nanti.
 - Pastikan setelah selesai pemasangan tidak membahayakan pengguna bandar udara.
6. *signage* sudah terpasang rapi dan terbaca sehingga dapat membantu menunjukan informasi atau arah tujuan pengguna bandar udara.



Gambar 4. 11 Hasil Pemasangan Signage Digantung

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

d. Pemasangan di tempatkan di dinding

1. Menentukan sisi dinding yang akan di pasang *signage* sehingga mudah terbaca ketika akan memasuki tempat tersebut
2. Melubangi dinding menggunakan mesin bor
3. Memasang besi penahan signage dengan menggunakan dynabolt agar kuat dan merekat ke objek pemasangan ke dinding terminal



Gambar 4. 12 Pemasangan Dynabolt
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

4. Jika penampatan pemasangan pada bagian ACP gunakan baut drilling.
5. Pasang box *signage* kembali dengan menggunakan baut yang sudah disediakan.



Gambar 4. 13 Pemasangan Baut Drilling
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

6. Pastikan *signage* sudah terpasang dengan rapi dan terbaca oleh pengguna bandar udara.



Gambar 4. 14 Hasil Pemasangan Signage di Dinding

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

e. Hasil Pemasangan *Signage*

Hasil pemasangan *signage* yang sudah di pasang dapat dilihat pada Lampiran 1.

4.6.2 Perbaikan Pagar Perimeter

4.7 Faktor Faktor Permasalahan

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

a. Penduduk

Dikarenakan Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu berdekatan dengan pemukiman ada beberapa ditemukan pagar yang rusak. Contoh : besi pagar yang dipotong



Gambar 4. 15 Pagar yang dipotong oleh penduduk

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

b. Hewan

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



Gambar 4. 16 Pagar akibat hewan ternak
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

c. Faktor Usia dan cuaca

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



Gambar 4. 17 Pagar akibat faktor usia dan cuaca
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

4.8 Pelaksanaan Pemeliharaan Pagar Perimeter

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

a. Gulma

Penanganan gulma biasanya dilakukan secara berkala. Cara penanganannya dengan membersihkan gulma yang ada di pagar dan area sekitar pagar secara manual atau di semprot racun.



Gambar 4. 18 Pemeliharaan Gulma
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

b. Diikat menggunakan kawat

Apabila terdapat kerusakan pada pagar harus dengan sigap ditangani dengan segera mungkin untuk di perbaiki. Biasanya yang dilakukan adalah dengan mengikat dengan menggunakan kawat..



Gambar 4. 19 Pemeliharaan Pagar
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

c. Pengelasan

Dimana ditemukan kerusakan dan tidak bias di tangani dengan menggunakan kawat bias diatasi dengan cara mengelas pagar perimeter. Apabila terjadi kerusakan parah dan tidak memungkinkan pemeliharaan secara di las dapat di lakukan dengan pergantian pagar.



Gambar 4. 15 Pengelasan pagar perimeter

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

a. Pemasangan *Signage* Terminal

Dengan tersedianya *signage* dengan jumlah yang memadai, dibuat secara jelas, dan mudah dimengerti dapat memperlancar kegiatan operasional dan dipahami oleh seluruh pengguna jasa bandar udara.

b. Perbaikan Pagar Perimeter

Untuk pagar perimeter di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu sudah memenuhi standar KP 14 Tahun 2021 dan KP 601 Tahun 2015, dengan faktor penyebab dan cara penanganan yang sudah di jelaskan diharapkan dapat membantu para teknisi memperbaiki masalah pagar perimeter.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) penelitian dapat disimpulkan bahwa:

a. Taruna dapat bertindak sesuai dengan ketentuan dan prosedur bila dalam melaksanakan dan mengatasi masalah keseharian.

b. Taruna dapat lebih memahami dan mengetahui bagaimana keadaan atau situasi di lingkungan juga dapat mengembangkan kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing taruna

c. Dalam menangani masalah Taruna dapat mengetahui analisa awal terhadap permasalahan yang terjadi, sehingga dapat melakukan penanganan terhadap masalah dengan tepat.

d. Taruna dapat lebih memahami dalam skala prioritas, dimana permasalahan yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan harus lebih diutamakan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

a. Pemasangan *Signage* Terminal

Setelah dilakukan pemasangan *signage* terminal dilakukan pemeriksaan apakah *signage* terminal telah sesuai tempat atau tidak. Agar tidak terjadi kesalahan pemahaman yang berpengaruh dengan kenyamanan pengguna bandar udara.

b. Perbaikan Pagar Perimeter

- Melaksanakan pengecekan kondisi pagar perimeter secara rutin, bila terjadi kerusakan atau perbaikan pada pagar perimeter secepat mungkin melakukan tindakan dengan cepat terhadap masalah tersebut.
- Memperkuat material pagar perimeter di bagian pagar yang berdekatan dengan rumah warga agar tidak dirusak oleh warga.
- Menambahkan papan peringatan sesuai UU No 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 432 “ Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) dan melaksanakan sosialisasi dari pihak bandara di desa desa di sekitar bandar udara.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Adapun saran terhadap pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Badan Layanan Umum Kantor UPBU Mutiara Sis Al-Jufri Palu antara lain :

- a. Diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang banyak dengan melaksanakan *On The Job Training* (OJT) .
- b. Diharapkan Taruna dapat menerapkan pengalaman yang sudah didapatkan di tempat *On The Job Training* (OJT) di dunia kerja yang akan datang.

DAFTAR PUSTAKA

Keputusan Menteri Perhubungan 2021, Peraturan Jenderal Perhubungan Udara
Nomor : KP/14/2021, Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar
Udara, Jakarta

Keputusan Perhubungan 2015, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara
Nomor : KP/601/2015, STANDAR PAGAR UNTUK DAERAH
KEAMANAN TERBATAS (SECURITY RESISTED AREA) BANDAR
UDARA, JAKARTA.

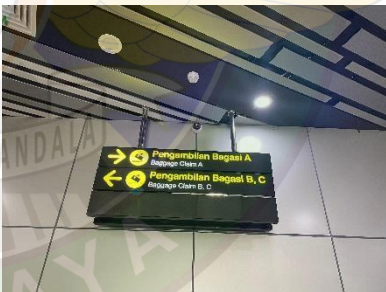
Buku Pedoman *On The Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan
Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya. (2021). Surabaya

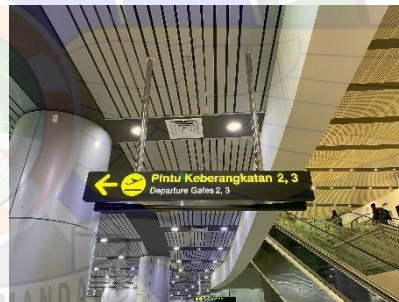
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
KM 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara Menteri
Perhubungan

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2023 “*Aeronautical Information
Publication* (AIP) Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu”

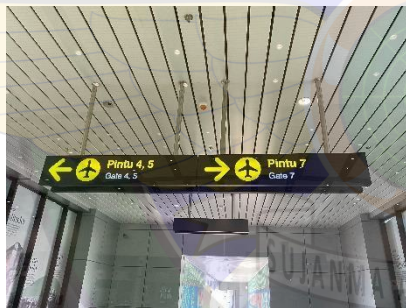
Lampiran 1

Hasil Pemasangan *Signage* Terminal Bandar Udara Mutiara Sis Al-Jufri Palu.











FORM KEGIATAN HARIAN**ON THE JOB TRAINING (OJT)****POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Nama : BOBBY LESMANA

NIT : 30721005

PRODI : TBL VI A

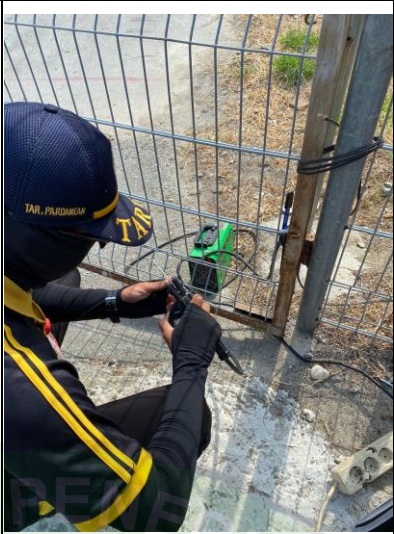
Lokasi OJT : **KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA MUTIARA SIS AL-JUFRI, PALU**

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVAISOR
1.	Senin, 2 Oktober 2023	-pembuatan pass bandara -kerja bakti pembersihan sekitar apron		

2.	Selasa, 3 Oktober 2023	-zoom pengantaran taruna ojt dari kampus		
2.	Rabu, 4 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat perbaikan kran yang bocor		
3.	Kamis, 5 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat		

4.	Jum'at, 6 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, perbaikan gagang pintu		
5.	Sabtu, 7 Oktober 2023	LIBUR		
6.	Minggu, 8 Oktober 2023	LIBUR		
7.	Senin, 9 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, pembenahan gagang pintu		

8.	Selasa, 10 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, perbaikan kursi di ruang tunggu		
9.	Rabu, 11 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, pembenahan saluran air dikamar mandi terminal		
10.	Kamis, 12 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pemasangan ring basket baru -pengelasan pagar avsec yang lepas		

				
11.	Juma'at, 13 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, pembenahan wastafel kamar mandi terminal		
12.	Sabtu, 14 Oktober 2023	LIBUR		
13.	Minggu, 15 Oktober 2023	LIBUR		

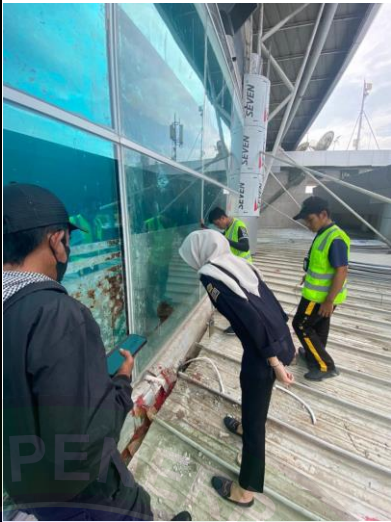
14.	Senin, 16 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, perbaikan kursi di ruang tunggu terminal		
15.	Selasa, 17 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, pembenahan wastafel dikamar mandi gedung administrasi -pearawatan sisi udara, pembenahan pagar yang terbuka	 	

16.	Rabu, 18 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -inspeksi sisi udara		
17.	Kamis, 19 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, pembenahan closet di kamar mandi terminal		
18.	Jumat, 20 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengukuran lokasi yang akan digunakan tandon baru -perbaikan kanopi di parkir mobil gedung administrasi -perbaikan fasilitas di cafe bandara mutiara	 	

19.	Sabtu, 21 Oktober 2023	LIBUR		
20.	Minggu, 22 Oktober 2023	LIBUR		
21.	Senin, 23 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, perbaikan closet di terminal		
22.	Selasa, 24 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perawatan sisi darat, pembersihan batang pohon		
23.	Rabu, 25 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pemadaman api di area bangunan		

24.	Kamis, 26 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengukuran area mushola yang akan direnovasi		
25.	Jumat 27 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan pagar di pos avsec		
26.	Sabtu, 28 Oktober 2023	LIBUR		
27.	Minggu, 29 Oktober 2023	LIBUR		

28.	Senin, 30 Oktober 2023	-pengecekan rumah dinas bandara yang akan digunakan -pembongkaran direksi keet yang tidak dipakai		
29.	Selasa, 31 Oktober 2023	-inspeksi rutin sisi darat		
30.	Rabu, 1 November 2023	-ikut serta bersama kepala bandara berkunjung ke kediaman irwasda sulteng		

31.	Kamis, 2 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat		
32.	Jum'at, 3 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan tangga yang patah		
33.	Sabtu, 4 November 2023	LIBUR		
34.	Minggu, 5 November 2023	LIBUR		

35.	Senin, 6 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat		
36.	Selasa, 7 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat, perbaikan toilet di kamar mandi gedung administrasi		
37.	Rabu, 8 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat, pengecekan drainage di area akses road -perbaikan toilet umum		

				
38.	Kamis, 9 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan tutup toilet yang lepas di kamar mandi terminal		
39.	Jum'at, 10 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan kadar air di Sewage Treatment Plant (STP)		

				
40.	Sabtu, 11 November 2023	LIBUR		
41.	Minggu, 12 November 2023	LIBUR		
42.	Senin, 13 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat		

43.	Selasa, 14 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan pagar yang roboh di area pos 16		
44.	Rabu, 15 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan kursi di ruang rapat gedung administrasi		
45.	Kamis, 16 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan kebocoran terhadap wastafel di terminal		

46.	Jum'at, 17 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan tandon air yang masih bocor		
47.	Sabtu, 18 November 2023	LIBUR		
48.	Minggu, 19 November 2023	LIBUR		
49.	Senin, 20 November 2023	inspeksi rutin sisi darat		

50.	Selasa, 21 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan kembali kebocoran pada tandon -pengukuran area cargo		
51.	Rabu, 22 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan lantai yang kopong di terminal		

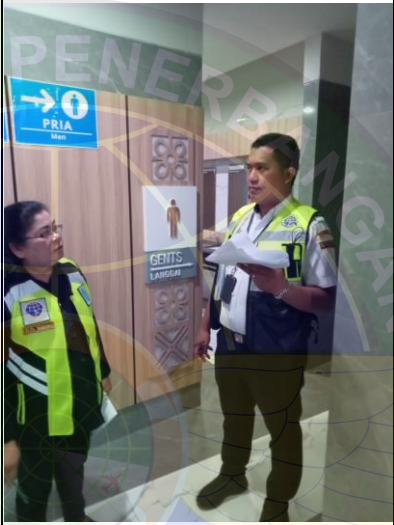
52.	Kamis, 23 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan kualitas tandon yang bocor di area pos 17		
53.	Jum'at, 24 November 2023	inspeksi rutin sisi darat		
54.	Sabtu, 25 November 2023	LIBUR		
55.	Minggu, 26 November 2023	LIBUR		

56.	Senin, 27 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pemasangan stiker di garbarata 3 -pengecekan kerusakan pada gedung serba guna	 The top photograph shows two workers in high-visibility vests inspecting a metal structure at an airfield. The bottom photograph shows three workers in high-visibility vests and hard hats installing stickers on a wall inside a large, modern building.	
57.	Selasa, 28 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat bersama bapak kepala bandara - pengecekan perkembangan pembangunan bandara dengan pengawas pusat	 The top photograph shows a group of workers in high-visibility vests standing in a large, modern building, likely an airport terminal. The bottom photograph shows a group of workers in high-visibility vests and hard hats standing in a large, modern building, likely an airport terminal, with one worker holding a clipboard.	

58.	Rabu, 29 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan kursi di gedung administrasi -perbaikan wastafel tersumbat di cafe bandara	 	
59.	Kamis, 30 November 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan wastafel di gedung administrasi		

60.	Jum'at, 1 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan pintu di power house		
61.	Sabtu, 2 Desember 2023	LIBUR		
62.	Minggu, 3 Desember 2023	LIBUR		
63.	Senin, 4 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan wastafel di gedung oprasional -perbaikan pintu dikamar mandi gedung oprasional		

				
64.	Selasa, 5 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan pembangunan di bandara palu oleh OTBAN V Makassar	 	
65.	Rabu, 6 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan wastafel yang tersumbat di kantin bandara		

				
66.	Kamis, 7 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -Pendampingan Tim Satuan Pemeriksaan Internal (SPI) di Terminal Bandara		
67.	Jum'at, 8 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat		
68.	Sabtu, 9 Desember 2023	LIBUR		

69.	Minggu, 10 Desember 2023	LIBUR		
68.	Senin, 11 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat		
69.	Selasa, 12 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -monitoring taruna ojt oleh pak kapusbangkar		
70.	Rabu, 13 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -perbaikan fasilitas kantin bandara		

71.	Kamis, 14 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pengecekan atap power house		
72.	Jum'at, 15 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi darat -pembersihan area posko bandara		
73.	Sabtu, 16 Desember 2023	LIBUR		

74.	Minggu, 17 Desember 2023	LIBUR		
73.	Senin, 18 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi udara -pemasangan banner posko		
74.	Selasa, 19 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi udara -pengadukan cat		
75.	Rabu, 20 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi udara -pembelajaran mengenai KKOP		

76.	Kamis, 21 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi udara -pengecatan ulang service road		
77.	Jum'at, 22 Desember 2023	-inspeksi rutin sisi udara -pengecatan ulang service road		
78.	Sabtu, 23 Desember 2023	LIBUR		
79.	Minggu, 24 Desember 2023	LIBUR		

80.	Senin, 25 Desember 2023	LIBUR NATAL		
81.	Selasa, 26 Desember 2023	LIBUR NATARU		
82.	Rabu, 27 Desember 2023	LIBUR NATARU		
83.	Kamis, 28 Desember 2023	LIBUR NATARU		
84.	Jum'at, 29 Desember 2023	LIBUR NATARU		
85.	Sabtu, 30 Desember 2023	LIBUR NATARU		

86.	Minggu, 31 Desember 2023	LIBUR NATARU		
87.	Senin, 1 Januari 2024	LIBUR NATARU		
88.	Selasa, 2 Januari 2024	LIBUR NATARU		
89.	Rabu, 3 Januari 2024	LIBUR NATARU		
90.	Kamis, 4 Januari 2024	LIBUR NATARU		
91.	Jum'at, 5 Januari 2024	LIBUR NATARU		

92.	Sabtu, 6 Januari 2024	LIBUR		
93.	Minggu, 7 Januari 2024	LIBUR		
94.	Senin, 8 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengenalan alat eskavator		

95.	Selasa, 9 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		
96.	Rabu, 10 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perbaikan pagar inspeksi		
97.	Kamis, 11 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengecatan gedung A2B		

98.	Jum'at, 12 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengecatan gedung A2B		
99.	Sabtu, 13 Januari 2024	LIBUR		
100.	Minggu, 14 Januari 2024	LIBUR		
101.	Senin, 15 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengecatan gedung A2B		

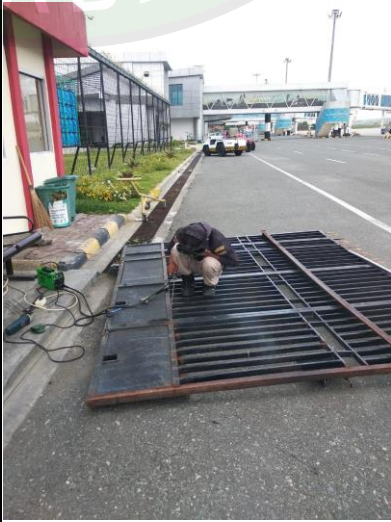
102.	Selasa, 16 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pembersihan pagar parimeter		
103.	Rabu, 17 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pemotongan rumput menggunakan traktor		
104.	Kamis, 18 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		

105.	Jum'at, 19 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		
106.	Sabtu, 20 Januari 2024	LIBUR		
107.	Minggu, 21 Januari 2024	LIBUR		
108.	Senin, 22 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pemotongan rumput menggunakan traktor		

109.	Selasa, 23 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		
110.	Rabu, 24 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pembersihan pagar parimeter		
111.	Kamis, 25 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		

112.	Jum'at, 26 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengecekan jalan inspeksi yang menggenang terkena air hujan		
113.	Sabtu, 27 Januari 2024	LIBUR		
114.	Minggu, 28 Januari 2024	LIBUR		
115.	Senin, 29 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengukuran marka apron		

116.	Selasa, 30 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perbaikan traktor yang rusak		
117.	Rabu, 31 Januari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pemotongan rumput menggunakan traktor		
118.	Kamis, 1 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pembersihan drainase diarea service road		

119.	Jum'at, 2 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pemotongan pohon kecil diarea runwaystrip		
120.	Sabtu, 3 Februari 2024	LIBUR		
121.	Minggu, 4 Februari 2024	LIBUR		
122.	Senin, 5 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perbaikan pagar dipos avsec		

123.	Selasa, 6 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pengenalan alat runway swipper		
124.	Rabu, 7 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perbaikan pagar parimeter		
125.	Kamis, 8 Februari 2024	LIBUR BERSAMA		
126.	Jum'at, 9 Februari 2024	LIBUR BERSAMA		

127.	Sabtu, 10 Februari 2024	LIBUR		
128.	Minggu, 11 Februari 2024	LIBUR		
129.	Senin, 12 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perbaiki pagar yang lepas		
130.	Selasa, 13 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		
131.	Rabu, 14 Februari 2024	LIBUR PEMILU		

132.	Kamis, 15 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perawatan alat traktor		
133.	Jum'at, 16 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pemotongan rumput menggunakan mesin gendong		
134.	Sabtu, 17 Februari 2024	LIBUR		
135.	Minggu, 18 Februari 2024	LIBUR		

136.	Senin, 19 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		
137.	Selasa, 20 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -pembersihan apron menggunakan runwayswipper		
138.	Rabu, 21 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara -perawatan alat pemotong rumput		

139.	Kamis, 22 Februari 2024	-inspeksi rutin sisi udara		
140.	Jumat, 23 Februari 2024	sidang laporan ojt		

Supervisor

Supervisor

AFRIDA PANGESTUTI

MUHAJIR

NIP : 19850301 200604 1 002

NIP. 19830327 200212 1 002

