

**PEKERJAAN PATCHING PADA AREA APRON DAN  
PERBAIKAN PAGAR PERIMETER DI BANDAR UDARA  
KOMODO LABUAN BAJO NUSA TENGGARA TIMUR  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 01 Oktober 2023 – 29 Februari 2024**



**Disusun Oleh :  
NI MADE AYU DEWI LESTARI  
NIT 30721015**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2024**

**PEKERJAAN PATCHING PADA AREA APRON DAN  
PERBAIKAN PAGAR PERIMETER DI BANDAR UDARA  
KOMODO LABUAN BAJO NUSA TENGGARA TIMUR  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 01 Oktober 2023 – 29 Februari 2024**



**Disusun Oleh :**  
**NI MADE AYU DEWI LESTARI**  
**NIT 30721015**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASANPOLITEKNIK  
PENERBANGAN SURABAYA  
2024**

## LEMBAR PERSETUJUAN

### PEKERJAAN PATCHING PADA AREA APRON DAN PERBAIKAN PAGAR PERIMETER DI BANDAR UDARA KOMODO LABUAN BAJO NUSA TENGGARA TIMUR

Oleh:

Ni Made Ayu Dewi Lestari  
NIT 30721015

Program Studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan  
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Supervisor/OJT 2

Dosen Pembimbing



Agus Setiawan  
NIP. 19870819 200912 1 002



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

Mengetahui,  
General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



Ceppy Triono, S.Sos., S.Si.T.  
NIP. 19790331 20003 1 001

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training (OJT)* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 22 bulan Februari tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilai *On the Job Training (OJT)*.

Tim Penguji,

Ketua



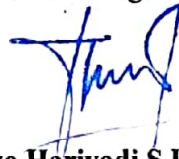
**Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc**  
NIP. 19781028 200502 2 001

Sekretaris



**Agus Setiawan**  
NIP. 19870819 200912 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 syukur kehadirat Ida Sang Hyang Widhi Wasa, yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo.

*On The Job Training* (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang harus dilaksanakan oleh taruna dan taruni Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya di bandar udara yang telah ditentukan. *On The Job Training* (OJT) juga dapat diartikan sebagai suatu penerapan ilmu teori dan praktik yang telah diterima oleh taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Politeknik Penerbangan Surabaya selama empat semester. Sasaran praktik kerja taruna Teknik Bangunan dan Landasan mencakup ruang lingkup bangunan dan landasan.

Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* dan juga proses penyusunan laporan *On The Job Training* ini, antara lain :

1. Ida Sang Hyang Widhi Wasa, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan anugerah dan lindungan kepada hamba-Nya.
2. Keluarga yang memberikan kasih sayang, dukungan, dan doa demi kelancaran pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P., S.T., M.T., IPM. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Ibu Linda Winiastri, S.Psi., M.Sc selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
5. Bapak Ceppy Triono, S.Sos., S.SI.T. selaku Kepala Bandar Udara Kelas II

Komodo Labuan Bajo Nusa Tenggara Timur.

6. Bapak Agus Setiawan selaku Pembimbing *On The Job Training* Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Kelas II Komodo Labuan Bajo Nusa Tenggara Timur.
7. Seluruh karyawan di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kelas II Komodo Labuan Bajo Nusa Tenggara Timur.
8. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara Kelas II Komodo Labuan Bajo Nusa Tenggara Timur.
9. Rekan-rekan taruna dan taruni Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya yang selalu memberi dukungan dan doa.
10. Serta semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca, demi kesempurnaan laporan ini serta meningkatkan kualitas penulisan-penulisan laporan berikutnya.

Semoga laporan ini dapat memberikan kontribusi yang berarti serta bermanfaat bagi kita semua terutama bagi penulis dan taruna/taruni Politeknik Penerbangan Surabaya.

Labuan Bajo, 22 Februari 2024

Ni Made Ayu Dewi Lestari

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
Daftar Isi.....	vi
Daftar Tabel.....	1
Daftar Gambar.....	2
BAB I.....	4
PENDAHULUAN.....	4
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	5
BAB II.....	6
PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING.....	6
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Tempat <i>On The Job Training</i> .....	6
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	7
2.2.2 Tugas Pokok.....	13
2.2.3 Fungsi.....	13
2.2.4 Peranan Bandar Udara.....	14
2.3 Struktur Organisasi UPBU Komodo Labuan Bajo.....	15
2.4 Statistik Angkutan Udara.....	16
2.5 Tinjauan Pustaka.....	16
BAB III.....	17

TINJAUAN TEORI.....	17
3.1 Bandar Udara .....	17
3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara .....	17
3.2.1 Fasilitas Penunjang Bandar Udara .....	18
3.3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara .....	18
3.4 Perkerasan Lentur.....	18
3.5 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur .....	19
3.6 <i>Patching</i> (Penambalan Permukaan) .....	23
3.7 Jenis-Jenis Pagar .....	24
3.7.1 Pagar Wiremesh .....	24
3.7.2 Pagar BRC.....	25
3.7.3 Pagar Harmonika.....	26
BAB IV .....	27
PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING .....	27
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training .....	27
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	27
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	31
4.1.3 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training.....	34
4.2 Permasalahan.....	35
4.2.1 Pekerjaan <i>Patching</i> .....	35
4.2.2 Perbaikan Pagar Perimeter .....	36
4.3 Penyelesaian Masalah .....	36
4.3.1 Pekerjaan Penambalan ( <i>Patching</i> ) .....	36
4.3.2 Perbaikan Pagar Perimeter .....	42

BAB V.....	44
PENUTUP.....	44
5.1    Kesimpulan .....	44
5.1.2  Kesimpulan Keseluruhan .....	44
5.2    Saran.....	45
5.2.2  Saran Terhadap Pelaksanaan Keseluruhan.....	45
Daftar Pustaka .....	46
LAMPIRAN .....	47



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> Data Umum UPBU Komodo.....	7
<b>Tabel 2.2</b> Data Statistik Angkutan Udara.....	16
<b>Tabel 4.1</b> Jadwal Kegiatan .....	34



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Terminal Bandara Komodo Labuan Bajo.....	6
<b>Gambar 2.2</b> Struktur Organisasi Bandar Udara Komodo.....	15
<b>Gambar 3.1</b> Struktur Lapisan Perkerasan Lentur .....	18
<b>Gambar 3.3</b> Pagar Wiremesh.....	25
<b>Gambar 3.4</b> Pagar BRC .....	26
<b>Gambar 3.5</b> Pagar Harmonika .....	26
<b>Gambar 4.1</b> Terminal.....	2
<b>Gambar 4.2</b> <i>Hall</i> Keberangkatan .....	28
<b>Gambar 4.3</b> Ruang <i>Check In</i> .....	28
<b>Gambar 4.4</b> Ruang Tunggu Keberangkatan .....	29
<b>Gambar 4.5</b> Area Pengambilan Bagasi.....	29
<b>Gambar 4.6</b> <i>Hall</i> Kedatangan .....	30
<b>Gambar 4.7</b> <i>Parking Area</i> .....	30
<b>Gambar 4.8</b> <i>Runway</i> .....	31
<b>Gambar 4.9</b> <i>Apron Flexible</i> .....	32
<b>Gambar 4.10</b> <i>Apron Rigid</i> .....	32
<b>Gambar 4.11</b> <i>Taxiway Alpha</i> .....	33
<b>Gambar 4.12</b> <i>Taxiway bravo</i> .....	33
<b>Gambar 4.13</b> Lokasi Pekerjaan Perbaikan <i>Patching</i> .....	36
<b>Gambar 4.14</b> Kondisi Kerusakan Penurunan Aspal <i>Depression</i> .....	37
<b>Gambar 4.15</b> Pembongkaran dengan <i>Asphalt Cutter</i> .....	38
<b>Gambar 4.16</b> Pembersihan lokasi penambalan ( <i>Patching</i> ).....	39
<b>Gambar 4.17</b> Pembersihan lokasi penambalan ( <i>patching</i> ) dengan compressor...39	
<b>Gambar 4.18</b> Penghamparan <i>Take Coat</i> .....	40
<b>Gambar 4.19</b> Penghamparan asphalt hotmix .....	40
<b>Gambar 4.20</b> Proses penghamparan asphalt hotmix.....	40
<b>Gambar 4.21</b> Proses pemadatan pertama.....	41
<b>Gambar 4.22</b> Proses pemadatan kedua .....	42
<b>Gambar 4.23</b> Kerusakan pagar yang terlepas .....	42
<b>Gambar 4.24</b> Proses Perbaikan Pagar Terlepas .....	43

**Gambar 4.25** Hasil Perbaikan Pagar.....43



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan badan pendidikan dan pelatihan dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya dengan program pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia diharapkan menghasilkan lulusan yang profesional di bidangnya masing-masing serta dapat memiliki kecakapan bagi kepentingan Sektor Perhubungan Udara dengan keserasian/perpaduan ilmu, keterampilan dan keahlian dalam menunjang keselamatan penerbangan sesuai dengan jiwa yang terkandung dalam Pancasila dan Undang – Undang Dasar 1945.

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) diharapkan dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi pada bidang Teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan tujuan menciptakan sumber daya manusia dengan kecakapan khusus.

*On The Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya *On The Job Training*, diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Semua materi dan teori perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli industri di dunia penerbangan untuk saat ini dan masa depan.

Para taruna pendidikan dan pelatihan akan lebih terampil dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan kompleks yang timbul saat melaksanakan OJT. Ini menyangkut keberhasilan OJT yang di tentukan sikap, tindakan, dan tingkah laku sosial taruna di dalam melaksanakan semua kewajiban dalam melaksanakan OJT yang

dilandasi tanggung jawab, kemampuan profesional, dan kesungguhan untuk mewujudkan pelayanan yang prima dan optimal.

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* ditemukan permasalahan yaitu terjadinya kerusakan penurunan aspal (*depression*) akibat roda garba rata di area apron dan terjadinya kerusakan pada salah satu pagar perimeter di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

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

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

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

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

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

## BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

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



**Gambar 2.1** Terminal Bandara Komodo Labuan Bajo

Bandar Udara Komodo Adalah Bandar udara yang terletak di Labuan Bajo, Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Bandara Komodo beroperasi sejak tahun 2015. Di tilik berdasarkan sejarahnya, Bandar Udara Komodo semula bernama Bandar Udara Mutiara II. Kemudian diganti namanya menjadi Bandar Udara Komodo sebagai wujud perlambangan ikon wisata yang ada pada daerah tersebut, yaitu pulau Komodo.

Bandara Komodo merupakan pintu masuk wisatawan ke Pulau Flores dan tempat wisata lainnya. Namun, agar lebih nyaman bandara itu dibenahi dengan cara membangun terminal penumpang yang lebih nyaman. Tak tanggung-tanggung, Presiden Joko Widodo hadir langsung untuk meresmikan tersebut. Hal tersebut dilakukan sebagai bagian dari rangkaian kunjungan kerja ke NTT.

Pada 27 Desember 2015, Presiden Joko Widodo meresmikan terminal modern baru di bandara tersebut. Terminal yang lebih besar akan mampu menyediakan layanan penumpang hingga 1,5 juta per tahun dibandingkan dengan kapasitas terminal lama sekitar 150.000 penumpang per tahun

## 2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Komodo merupakan unit penyelenggara bandar udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Flores tepatnya di Kota Labuan Bajo, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Data sarana dan prasarana Bandar Udara sebagai berikut:

**Tabel 2.1** Data Umum UPBU Komodo

<b>Data Umum UPBU Komodo</b>	
Nama Bandara	UPBU Komodo
Kelas	Kelas 2
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan Aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandara	Otoritas Wilayah IV Bali
Alamat	Jl. Yohanes Sehadun Kec. Komodo - Labuan Bajo, Kab. Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur, 86554
Provinsi	Nusa Tenggara Timur
Telepon	( 0385 ) 41132
Fax	( 0385 ) 41141
Telex	NIL
Email	<a href="mailto:komodo.apo@gmail.com">komodo.apo@gmail.com</a>
Kode ICAO	WATO
Kode IATA	LBJ

Koordinat ARP	S 08° 29' 10,62''"
	E 119° 53' 14,72''"
UTC	+ 6
Jarak	2 km ke/dari Pusat Kota Labuan Bajo
Elevasi	32,89 mdpl (107,89 ft dpl )
Referensi Temperatur	228 Feet MSL 35° C
Elevasi Dari Setiap Threshold	RWY 17 ( 238 ft )
	RWY 35 ( 190 ft )
Variasi Magnetis	1° WEST (2015)
Longitude	122.849204 ( 122° 50' 57,13" BT )
Latitude	0.637014 ( 0° 38' 13.52" LU )
Kategori	Domestik
Hajj Airport	Tidak
Operasi Pesawat	A320, B737, ATR 72, CRJ 1000
Jam Operasi	07.00 - 20.00 Wita
Meteorology	Ada
Layanan Internet	Ada
Fasilitas Publik	Kantin, ATM
Transportasi	Taxi, Mobil Sewa, Travel

Tatanan Kebandarudaraan (PM 69 Tahun 2013)	
Hirarki	P ( Pengumpan )
Klasifikasi	4D (1.800 M <= ARFL) 36 M <= WS, 52 M : 9 M <= OMG < 14 M )
No Urut PM 69 Tahun 2013	XXV 1
KP Rencana Induk	KM 50 Tahun 2004 Tanggal 21 April 2004
SK Register Bandar Udara	NO.: 043 /SBU - DBU/ III/ 2018
RTT Sisi Udara	Ada
RTT Sisi Darat	Ada
Ijin Lingkungan ( AMDAL )	Ada
Fasilitas Navigasi Dan Komunikasi Penerbangan	NDB / VOR / DME / ILS / Glade Path /Localiser
Fasilitas Alat Bantu Visual	Wind Shock / Marka Rambu
Fasilitas Keselamatan Penerbangan	PKP - PK Kategori VI
	Metal Detector
	Bagage Trough Detector

Fasilitas Pokok UPBU Komodo ( Sisi Udara dan Sisi Darat)

Fasilitas Pokok UPBU Komodo Labuan Bajo										
Fasilitas Sisi Udara										
Landas Pacu / <i>Runway</i>										
# <b>Runway</b>										
Ukuran / Dimensi	:	2.650	M	x	45	m				

Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Flexibel				<b>Total</b>	:	<b>119.250</b>	m <sup>2</sup>	
Azimuth	:	17 35								
PCN	:	55 F/C/X/T								
<b>Landas Hubung / Taxiway</b>										
<b># Taxiway A</b>										
Ukuran / Dimensi	:	97	m	x	23	m	<b>Total</b>	:	<b>2.231</b>	m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Flexibel								
PCN	:	55 F/C/X/T								
<b># Taxiway B</b>										
Ukuran / Dimensi	:	359	M	x	23	m	<b>Total</b>	:	<b>8.257</b>	m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Flexibel								
PCN	:	55 F/C/X/T								
<b>Landas Parkir / Apron</b>										
<b># Apron Flexible</b>										
Ukuran / Dimensi	:	220	M	x	100	m	<b>Total</b>	:	<b>22.000</b>	m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Flexibel								
PCN	:	55 F/C/X/T								
<b># Apron Concrete</b>										
Ukuran / Dimensi	:	91	M	x	100	m	<b>Total</b>	:	<b>9.100</b>	m <sup>2</sup>
Konstruksi / Surface	:	Beton / Rigid								
PCN	:	54 R/B/X/T								

<b>Daerah RESA ( Runway Safety Area )</b>										
<b># Resa 17</b>										
Ukuran / Dimensi	:	90	M	x	90	m	<b>Total</b>	:	<b>8.100</b>	
Konstruksi / Surface	:	Tanah Di Perkeras								
<b># Resa 35</b>										
Ukuran / Dimensi	:	90	M	x	90	m	<b>Total</b>	:	<b>8.100</b>	
Konstruksi / Surface	:	Tanah Di Perkeras								
<b>Daerah Runway Strip ( Shoulder )</b>										
<b># Runway Strip</b>										
Ukuran / Dimensi	:	2.770	M	x	150	m	<b>Total</b>	:	<b>415.500</b>	
Konstruksi / Surface	:	Tanah Di Perkeras								
<b>Fasilitas Pokok UPBU Komodo Labuan Bajo</b>										
<b>Fasilitas Sisi Darat</b>										
<b>Terminal Penumpang</b>										
<b># Terminal</b>										
Kategori	:	Domestik								
Luas Terminal	:	72								m <sup>2</sup>
<b>Gudang Cargo</b>										
<b># Cargo</b>										
Ukuran / Dimensi	:	211								m <sup>2</sup>
<b>Gedung Perkantoran</b>										

<b># Gedung Administrasi</b>			
Ukuran / Dimensi	:	385	m <sup>2</sup>
<b># Gedung Operasional</b>			
Ukuran / Dimensi	:	385	m <sup>2</sup>
<b># Gedung Keamanan</b>			
Ukuran / Dimensi	:	200	m <sup>2</sup>
<b># Fire Station (PKP-PK)</b>			
Ukuran / Dimensi	:	744	m <sup>2</sup>
Kategori		VI	
Jumlah Garasi		4	
<b># Gedung Alat - Alat Besar</b>			
Ukuran / Dimensi	:	200	m <sup>2</sup>
<b># Power House</b>			
Ukuran / Dimensi	:	300	m <sup>2</sup>
<b># Tower ATC</b>			
Ukuran / Dimensi	:	150	m <sup>2</sup>
<b># DME / DVOR</b>			
Ukuran / Dimensi	:	64	m <sup>2</sup>

### 2.2.2 Tugas Pokok

Unit Penyelenggara Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

### 2.2.3 Fungsi

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud diatas, Bandar Udara menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyelenggaraan dan pengendalian pelaksanaan lalu lintas angkutan udara
- b. Penyelenggaraan dan pengaturan keamanan dan keselamatan lalu lintas udara
- c. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas Bandar Udara, telekomunikasi, navigasi, dan listrik.
- d. Penyelenggaraan dan pengaturan kegiatan penunjang Bandar Udara untuk kelancaran arus penumpang dan barang
- e. Penyelenggaraan dan pengendalian keamanan dan ketertiban umum
- f. Penyelenggaraan kegiatan kepegawaian, keuangan, perlengkapan, tata usaha dan rumah tangga.
- g. Pelaksanaan penyusunan rencana dan program.
- h. Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang.
- i. Pelaksanaan perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang.
- j. Penyiapan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*) serta penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*).
- k. Pelaksanaan pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang

berbahaya dan senjata.

- l. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara.
- m. Pelaksanaan kerjasama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandara udara.
- n. Pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan fasilitas dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi. terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelola.

#### **2.2.4 Peranan Bandar Udara**

Bandar Udara memiliki peranan sebagai :

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi
- D. Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan perdagangan.
- E. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana
- F. Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan Kedaulatan Negara.



## 2.4 Statistik Angkutan Udara

Tabel 2.2 Data Statistik Angkutan Udara

TAHUN	PESAWAT	PENUMPANG	BARANG	POS
2023	8.858	887.144	1.697.883	
2022	7.386	613.291	2.218.265	
2021	5.888	364.331	2.143.365	
2020	5.798	332.707	662.843	
2019	10.872	711.965	777.381	
2018	10.102	619.847	802.308	

## 2.5 Tinjauan Pustaka

1. *Aerodrome Manual (AM) Version Edisi 2.0* Tahun 2022 Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.
2. Keputusan Menteri Perhubungan. Nomor KM No 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
3. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Kp 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 {*Manual Of Standard CASR - Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).
4. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar Udara.
5. PM. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
6. PP No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.
7. Undang Undang Republik Indonesia No 01 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
8. Undang Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.
9. KP 212 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Staff Instruction 139 – 11) Tentang Prosedur Pengawasan Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System).
10. KP 94 Tahun 2015 Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR Part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System).

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Bandar Udara**

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 (PM. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional). 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.

#### **3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara**

Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal barang(kargo), bangunan operasi, fasilitas penunjang bandar udara.

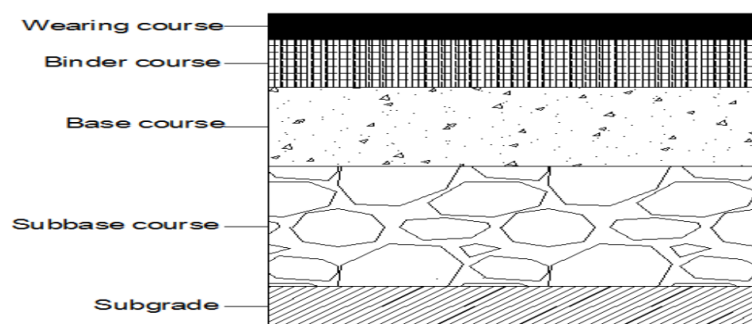
### 3.2.1 Fasilitas Penunjang Bandar Udara

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.

### 3.3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Fasilitas Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi udara ini sangat terkait erat dengan karakteristik pesawat dan senantiasa harus dapat menunjang terciptanya jaminan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan yang dilayani. Fasilitas Sisi Udara terdiri atas: Landas Pacu (*Runway*), Landas penghubung (*Taxiway*), Area Parkir Pesawat (*Apron*).

### 3.4 Perkerasan Lentur



Gambar 3.1 Struktur Lapisan Perkerasan Lentur

Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1987) yang dimaksud dengan perkerasan lentur adalah perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapis di bawahnya. Bagian perkerasan jalan umumnya terdiri dari lapis pondasi bawah

(*sub base course*), lapis pondasi atas (*base course*) dan lapis permukaan (*surface course*).

### 3.5 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur

Kerusakan pada perkerasan dapat dilihat dari kegagalan fungsional dan struktural. Kegagalan fungsional adalah apabila perkerasan tidak dapat berfungsi lagi sesuai dengan yang di rencanakan dan menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Sedangkan kegagalan struktural terjadi ditandai dengan adanya rusak pada satu atau lebih bagian dari struktur perkerasan yang disebabkan oleh tanah dasar yang tidak stabil, beban lalu lintas, kelelahan permukaan dan pengaruh kondisi lingkungan sekitar.

#### 3.5.1 Deformasi

Deformasi adalah perubahan jalan dari profil aslinya. Deformasi merupakan kerusakan penting dari kondisi perkerasan. Karena mempengaruhi kualitas kenyamanan lalu lintas. Berikut ini beberapa tipe deformasi perkerasan lentur.

1. Bergelombang (*corrugation*)

Bergelombang atau keriting adalah kerusakan akibat terjadinya deformasi plastis yang menghasilkan gelombang-gelombang melintang arah tegak lurus arah perkerasan. Keriting sering terjadi pada titik-titik yang banyak mengalami tegangan horizontal tinggi, dimana lalu lintas mulai bergerak dan berhenti.

2. Alur (*rutting*)

Alur adalah deformasi permukaan aspal dalam bentuk turunya perkerasan kearah memanjang pada lintasan roda kendaraan. Distorsi permukaan jalan yang membentuk alur-alur terjadi akibat beban lalu lintas yang berulang-ulang pada lintasan roda sejajar dengan as jalan. Alur biasanya baru nampak jelas ketika hujan dan terjadi genangan.

3. Ambles (*depression*)

Ambles adalah penurunan perkerasan yang terjadi pada area terbatas yang mungkin dapat diikuti dengan retakan. Penurunan ditandai dengan adanya genangan air pada permukaan perkerasan.

4. Sungkur (*shoving*)

Sungkur adalah perpindahan permanen secara lokal dan memanjang dari permukaan perkerasan yang disebabkan oleh lalu lintas.

5. Mengembang (*swell*)

Mengembang adalah gerakan ke atas lokal akibat pengembangan (pembekuan air) dari tanah dasar atau dari bagian struktur perkerasan. Perkerasan yang naik akibat tanah dasar yang mengembang ini dapat menyebabkan retaknya permukaan aspal.

6. Benjol dan turun (*bump & sags*)

Benjol adalah gerakan atau perpindahan ke atas, bersifat lokal dan kecil dari permukaan perkerasan aspal, sedangkan penurunan (*sags*) yang juga berukuran kecil, merupakan gerakan ke bawah dari permukaan perkerasan (Shahin, 1994)

### 3.5.2 Retak (*crack*)

Retak dapat terjadi dalam berbagai bentuk. Hal ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor dan melibatkan mekanisme yang kompleks. Secara teoritis, retak dapat terjadi bila tegangan tarik yang terjadi pada lapisan aspal melampaui tegangan tarik maksimum yang dapat ditahan oleh perkerasan tersebut. Mengacu pada *Austroads* (1987) dalam Hardiyatmo (2007), retak pada perkerasan lentur dapat dibedakan menurut bentuknya, yaitu:

1. Retak memanjang (*longitudinal cracks*)

Retak berbentuk memanjang pada perkerasan jalan, dapat terjadi dalam bentuk tunggal atau berderet yang sejajar, dan kadang-kadang sedikit bercabang. Retak memanjang dapat terjadi oleh labilnya lapisan pendukung struktur perkerasan.

2. Retak melintang (*transverse cracks*)

Retak melintang merupakan retak tunggal (tidak bersambung satu sama lain) yang melintang perkerasan. Perkerasan retak ketika temperature atau lalu lintas menimbulkan tegangan dan regangan yang melampaui kuat tarik atas kelelahan dari campuran aspal padat.

3. Retak diagonal (*diagonal cracks*)

Retak diagonal adalah retakan yang tidak bersambung satu sama lain yang arahnya diagonal terhadap perkerasan.

4. Retak berkelok-kelok (*meandering*)

Retak berkelok-kelok adalah retak yang tidak saling berhubungan, polanya tidak teratur, dan arahnya bervariasi biasanya sendiri-sendiri.

5. Retak reflektif sambungan (*joint reflective cracks*)

Kerusakan ini umumnya terjadi pada permukaan perkerasan aspal yang dihamparkan di atas perkerasan beton semen Portland. Retak terjadi pada lapis tambahan aspal yang mencerminkan pola retak dalam perkerasan beton lama yang berada dibawahnya. Pola retak dapat ke arah memanjang, melintang, diagonal, atau membentuk blok.

6. Retak Blok (*block cracks*)

Retak blok ini membentuk blok-blok besar yang saling bersambungan dengan ukuran sisi blok 0,2-3 meter, dan dapat membentuk sudut atau pojokan yang tajam. Kerusakan ini bukan karena beban lalu lintas. Retak blok biasanya terjadi pada area yang luas pada perkerasan aspal, tapi kadang-kadang hanya terjadi pada area yang jarang dilalui lalu lintas.

7. Retak kulit buaya (*alligator cracks*)

Retak kulit buaya adalah retak yang berbentuk sebuah jaringan dari bidang bersegi banyak kecil-kecil menyerupai kulit buaya, dengan lebar selah  $\geq 3$  mm, retak ini disebabkan oleh kelelahan akibat beban lalu lintas berulang-ulang.

8. Retak slip (*slippage cracks*)

Retak slip atau retak berbentuk bulan sabit yang diakibatkan oleh gaya-gaya horizontal yang berasal dari kendaraan. Retak ini diakibatkan oleh kurangnya ikatan antara lapisan permukaan dengan lapisan dibawahnya, sehingga terjadi penggelinciran. Jarak retakan sering berdekatan dan berkelompok secara paralel.

### 3.5.3 Kerusakan Tekstur Permukaan

Kerusakan tekstur permukaan merupakan kehilangan material perkerasan secara berangsur-angsur dari lapisan permukaan ke arah bawah. Perkerasan nampak seakan pecah menjadi bagian-bagian kecil, seperti pengelupasan akibat terbakar sinar matahari, atau mempunyai garis-garis goresan yang sejajar. Butiran lepas dapat terjadi di atas seluruh permukaan dengan lokasi terburuk di jalur lalu lintas.

Kerusakan tekstur permukaan aspal dapat dibedakan menjadi:

1. Pelapukan dan Butiran Lepas (*weathering and raveling*)

Pelapukan dan butiran lepas adalah disintegrasi permukaan perkerasan aspal melalui pelepasan partikel agregat yang berkelanjutan, berawal dari permukaan perkerasan menuju ke bawah atau dari pinggir ke dalam. Butiran agregat berangsur-angsur lepas dari permukaan perkerasan, akibat lemahnya pengikat antara partikel agregat.

2. Kegemukan (*Bleeding/Flushing*)

Kegemukan adalah hasil dari aspal pengikat yang berlebihan yang bermigrasi ke atas permukaan perkerasan. Kelebihan kadar aspal atau terlalu rendahnya kadar udara dalam campuran, dapat menyebabkan tenggelamnya agregat ke dalam pengikat aspal yang menyebabkan berkurangnya kontak antara ban kendaraan dan batuan. Kerusakan ini menyebabkan permukaan jalan menjadi licin. Pada temperature tinggi aspal menjadi lunak dan akan terjadi jejak roda.

3. Agregat licin (*Polished Aggregate*)

Agregat licin adalah licinnya permukaan bagian atas perkerasan, akibat ausnya agregat di permukaan. Kecenderungan perkerasan menjadi licin dipengaruhi oleh sifat-sifat geologi dari agregat. Akibat pelicinan agregat oleh lalu lintas, aspal pengikat akan hilang dan permukaan jalan menjadi licin, terutama sesudah hujan.

4. Terkelupas (*Delamination*)

Kerusakan permukaan terjadi akibat terkelupasnya lapisan aus dari permukaan perkerasan.

### 5. *Stripping*

adalah suatu kondisi hilangnya agregat kasar dari bahan penutup yang disemprotkan, yang menyebabkan bahan pengikat dalam kontak langsung dengan ban. Pada musim panas, aspal dapat tercabut dan melekat pada ban kendaraan.

#### **3.5.4 Lubang (*pothole*)**

Lubang adalah lekukan permukaan perkerasan akibat hilangnya lapisan aus dan material lapis pondasi (*base*). Kerusakan berbentuk lubang kecil biasanya berdiameter kurang dari 0,9 m dan berbentuk mangkuk yang dapat berhubungan atau tidak berhubungan dengan kerusakan permukaan lainnya.

#### **3.5.5 Erosi Jet Blast (*Jet Blast Erosion*)**

Erosi jet blast adalah kerusakan perkerasan beton aspal pada bandara. Kerusakan ini menyebabkan area permukaan aspal menjadi gelap, ketika pengikat aspal telah terbakar atau terkarbonasi. Area terbakar mempunyai kedalaman yang bervariasi sampai 0,5 in (Shahin, 1994). Erosi jet blast diukur dalam satuan luas, feet persegi atau meter persegi.

#### **3.5.6 Tumpahan Minyak (*Oil Spillage*)**

Tumpahan minyak adalah kerusakan atau pelunakan permukaan perkerasan aspal di bandara yang disebabkan oleh tumpahan minyak, pelumas, atau cairan yang lain. Tipe kerusakan seperti ini, terutama terjadi pada perkerasan beton aspal bandara. Kerusakan diukur dalam satuan luas, feet persegi atau meter persegi.

### **3.6 Patching (Penambalan Permukaan)**

Adalah suatu proses pembuangan atau penggantian bagian perkerasan jalan yang rusak maupun penambahan material untuk menutup area yang mengalami kerusakan. (Caltrans, 2007)

Patching biasanya digunakan pada jalan dengan kerusakan sebagai berikut:

1. Sungkur
2. Retak alur
3. Amblas
4. Pelapukan dan butiran lepas
5. Retak kulit buaya

Pekerjaan utama pada patching adalah penggantian bahan yang telah hilang karena perkerasan setempat atau pemisahan material, pembuangan struktur perkerasan secara menyeluruh (penggalian) dan penggantian segmen menerus perkerasan yang rusak/gagal tersebut, atau peleburan lapisan tipis diatas segmen perkerasan yang menunjukkan kerusakan pada permukaan. *Patching* dapat bersifat perbaikan sementara, semi permanen atau permanen. Pemilihan metode perbaikan yang tepat tergantung pada tingkat lalu lintas, waktu dilakukan perbaikan pada tahun anggaran berjalan, lama waktu sampai jatuh tempo perbaikan, dan ketersediaan peralatan personil. *Patching* biasanya menggunakan material utama yaitu campuran aspal panas (*hotmix*).

Aspal beton (*hotmix*) adalah campuran agregat halus dengan agregat kasar, dan bahan pengisi (*Filler*) dengan bahan pengikat aspal dalam kondisi suhu panas tinggi. Dengan komposisi yang diteliti dan diatur oleh spesifikasi teknis. Aspal beton secara luas digunakan sebagai lapisan permukaan konstruksi jalan dengan lalu lintas berat, sedang, ringan dan lapangan terbang, dalam kondisi segala macam cuaca.

Kelebihan aspal beton antara lain :

1. Waktu pekerjaan yang relatif sangat cepat sehingga terciptanya efisiensi waktu.
2. Lapisan konstruksi aspal beton tidak peka terhadap air (kedap air)
3. Dapat dilalui kendaraan setelah pelaksanaan penghamparan.
4. Mempunyai sifat *flexible* sehingga mempunyai kenyamanan bagi pengendara.
5. Pemeliharaan yang relative mudah murah.
6. Stabilitas yang tinggi sehingga dapat menahan beban lalu lintas tanpa terjadinya deformasi.

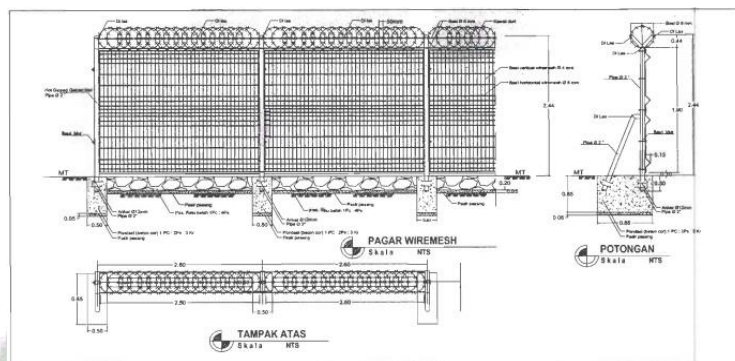
### **3.7 Jenis-Jenis Pagar**

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

#### **3.7.1 Pagar Wiremesh**

Besi *wiremesh* merupakan besi kawat dengan ukuran tertentu yang

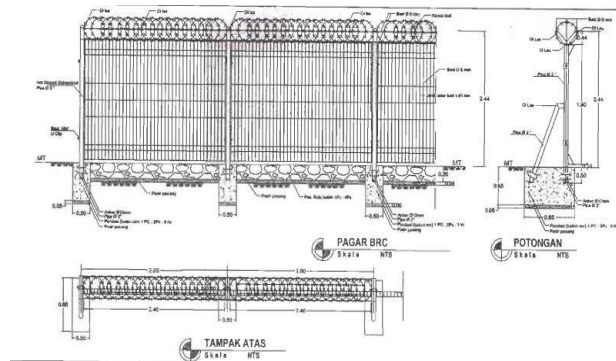
dianyam kotak-kotak membentuk lembaran seperti jaring yang direkatkan dengan sistem las. Di Indonesia sendiri, *wiremesh* lebih dikenal sebagai besi anyam. Besi *wiremesh* yang digunakan sebagai pagar dilapisi dengan sistem lapisan *galvanis hot dip*. Pagar *wiremesh* menggunakan jenis pondasi setempat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



**Gambar 3.2** Pagar Wiremesh

### 3.7.2 Pagar BRC

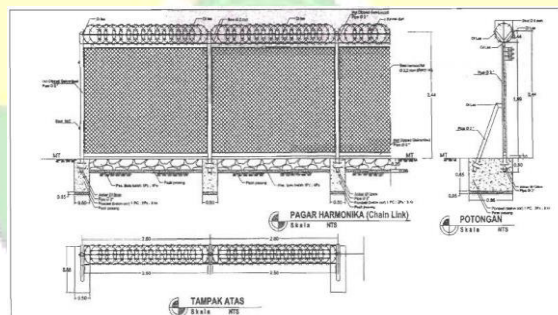
BRC (*British Reinforced Concrete*), pagar dengan diameter 5mm sampai 8mm (tergantung dari ketinggian pagar, semakin tinggi semakin besar diameternya) terbuat dari besi dengan material besi U50 yang dilapisi galvani dengan cara *hotdip*. Dalam pemasangannya, setiap sambungan antara besi disekrup dengan baut, sedangkan sambungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup/diklem dengan *u-clip*. Tiang besi pagar harus mengalami pelapisan dengan metode *Hot Dipped Galvanized*. Metode ini merupakan suatu proses pelapisan dimana logam pelapisnya (zn) dipanaskan terlebih dahulu hingga mencair, kemudian baja atau besi yang akan dilapisi dicelupkan ke dalam bak *galvaniz* yang telah berisi seng (zn) cair tadi, sehingga dalam beberapa saat baja/besi tersebut akan terlapisi oleh lapisan berupa lapisan paduan antara logam pelapis (seng / zn) dengan baja/besi dalam bentuk ikatan metalurgi yang kuat dan tersusun secara berlapis-lapis (fasa).



**Gambar 3.3** Pagar BRC

### 3.7.3 Pagar Harmonika

Pagar Harmonika adalah jenis pagar dengan material kawat harmonika yang dilapisi galvani dengan cara *hot dip* sedangkan untuk tiang pagar menggunakan metode *hot dipped galvanized*. Diatas kawat harmonika dipasang kawat duri melingkar setinggi 88cm. Untuk menyangga lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang tipe Y3.



**Gambar 3.4** Pagar Harmonika

## BAB IV

### PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

#### 4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan di Unit Pelayanan Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo. Pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung selama kurang lebih 5 bulan dimulai pada tanggal 01 Oktober 2023 sampai dengan 29 Februari 2024. Wilayah kerja Taruna *On The Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan ditempat dimana pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo:

##### 4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas sisi darat merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* pada sisi darat:

##### 1. Terminal Penumpang



**Gambar 4.1** Terminal

Fasilitas Bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima

bagi pengguna jasa angkutan udara. Pihak bandar udara menyediakan area dengan luas 13.366 meter persegi. Terminal Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo tempat penulis melaksanakan *On The Job Training* di dalamnya memuat bagian- bagian seperti:

a. *Hall* Keberangkatan



**Gambar 4.2** *Hall* Keberangkatan

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

b. Ruang *Check In*



**Gambar 4.3** Ruang *Check In*

Ruang *Check In* merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Untuk di Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo ini area *Check In* berada satu

ruangan dengan tempat *Security Check Point* (SCP) yang menyediakan area *Check In* untuk maskapai penerbangan.

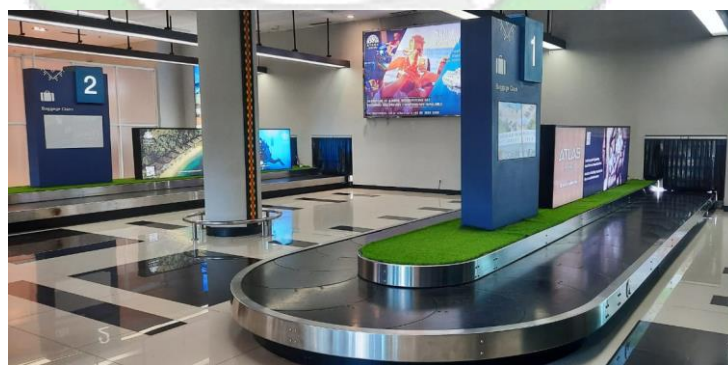
c. Ruang Tunggu Keberangkatan



**Gambar 4.4** Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat. Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk ke dalam pesawat, setelah melewati *Security Check Point* (SCP) terakhir, sehingga penumpang benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.

d. Area Pengambilan Bagasi



**Gambar 4.5** Area Pengambilan Bagasi

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

e. *Hall* Kedatangan



**Gambar 4.6** *Hall* Kedatangan

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

f. *Parking Area*

*Parking Area* merupakan area yang digunakan untuk memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Pihak bandar udara menyediakan lahan dengan luas 4.571,05 meter persegi yang diperuntukkan untuk kendaraan baik mobil, motor ataupun kendaraan umum.



**Gambar 4.7** *Parking Area*

#### 4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara didarat tetapi tidak termasuk *apron (maneuvering area)* dan pergerakan pesawat udara yang ada di darat (*movement area*).

Fasilitas yang diberikan oleh pengelola Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo, untuk sisi udara antara lain sebagai berikut :

##### 1. *Runway (Landasan Pacu)*



Gambar 4.8 *Runway*

*Runway* adalah suatu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar, dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu penerangan sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang ditetapkan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara.

*Runway* Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo memiliki ukuran panjang 2.650 x 45 M dengan nilai Asphalt AC/PCN 55/F/C/X/T. *Runway designator* di masing-masing ujung landasan adalah 17 dan 35.

## 2. Apron



**Gambar 4.9** *Apron Flexible*



**Gambar 4.10** *Apron Rigid*

*Apron* adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, dan pemeliharaan pesawat udara.

Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo sendiri memiliki 2 (dua) jenis *apron* dengan perkerasan lentur (*Flexible*) dan perkerasan kaku (*Rigid*) yang mempunyai ukuran panjang :

Apron Fleksible : 220 x 100 M (Aspalt AC/PCN 55/F/C/X/T)

Apron Rigid : 91 x 100 M (Beton/PCN 54/R/B/X/T)

### 3. Taxiway



**Gambar 4.11** *Taxiway Alpha*



**Gambar 4.12** *Taxiway bravo*

*Taxiway* adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, *hangar*, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara.

Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo memiliki dua *taxiway* menggunakan perkerasan lentur (*Flexible*) dengan panjang :

Taxiway A : 97 x 23 M (Aspalt AC/PCN 55/F/C/X/T)

Taxiway B : 359 x 23 M (Aspalt AC/PCN 55/F/C/X/T)

### 4.1.3 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI tahun 2023 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 01 Oktober 2023 – 29 Februari 2024 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Untuk waktu pelaksanaannya dimulai dari pukul 06.00 – 17.00 WITA. Selama proses OJT berlangsung taruna dibimbing dan diawasi oleh *Supervisor* yang ada di bandar udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), Taruna D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo secara spesifik terlampir di lampiran 2 dan secara umum sebagai berikut:

Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	01 Oktober 2023	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo	-
2.	02 Oktober 2023	Pendamping taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) menyerahkan taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) kepada <i>Supervisor</i> Dilanjutkan dengan orientasi lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT).	-

3.	02 Oktober 2023 – 29 Februari 2024	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
4.	22 Februari 2024	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang laporan <i>On The Job Training</i> (OJT).	

## 4.2 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya :

1. Terjadinya kerusakan penurunan aspal (*depression*) akibat roda garba rata pada area apron di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.
2. Terjadinya kerusakan pada salah satu pagar perimeter di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

### 4.2.1 Pekerjaan Patching

Bandar Udara Komodo Labuan Bajo yang sejak tahun 2015 sudah beroperasi, terus mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Dibalik perkembangannya muncul juga berbagai permasalahan seperti terjadinya kerusakan penurunan aspal (*depression*) akibat beban roda garba rata di area apron. Diketahui terjadinya kerusakan akibat campuran agregat halus yang terlalu banyak, semen aspal terlalu lunak, kadar air dalam lapis pondasi granuler (granular base) juga terlalu banyak. Dengan adanya penambalan (patching) diharapkan permasalahan terjadinya kerusakan *depression* dapat teratasi guna

menjaga dan merawat area apron agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya.



**Gambar 4.13** Lokasi Pekerjaan Perbaikan *Patching*

#### **4.2.2 Perbaikan Pagar Perimeter**

Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah - daerah tertentu di dalam Bandar Udara maupun di luar Bandar Udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggaraan Bandar Udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan. Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) harus dilindungi dengan pembatas fisik berupa pagar.

Kondisi pagar perimeter pada Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo cukup baik. Namun ada beberapa titik lokasi yang mengalami kerusakan akibat hilangnya baut pengikat pagar dan sedikit terbuka/terlepas. Kerusakan ini sebagian besar terjadi dikarenakan warga yang dengan sengaja merusak pagar tersebut untuk mengambil rumput untuk pakan ternaknya dan akibat dari kerusakan tersebut pernah terjadi hewan ternak seperti sapi yang memasuki area sisi udara. Dari permasalahan tersebut, dilakukan pengerjaan perbaikan pagar perimeter.

### **4.3 Penyelesaian Masalah**

#### **4.3.1 Pekerjaan Penambalan (*Patching*)**

Apron merupakan salah satu bagian terpenting dalam suatu penerbangan. Oleh karenanya, keberadaan apron perlu dijaga dan dirawat agar bisa berfungsi sebagaimana mestinya. Salah satu cara untuk menjaga dan merawat apron adalah

dengan kegiatan penambalan (*patching*) untuk memperbaiki adanya kerusakan depression. Pekerjaan ini dilakukan setelah seluruh aktivitas penerbangan selesai atau berakhir. Sebelum melaksanakan pekerjaan penambalan (*patching*) tentunya perlu mempelajari aturan-aturan sebelum memasuki wilayah sisi udara, dikarenakan pekerjaan ini akan menggunakan alat-alat berat, berikut adalah peraturan yang harus dilakukan sebelum memasuki wilayah sisi udara :

1. Memiliki izin dari petugas *Air Traffic Controller* (ATC).
2. Mengkoordinasikan kegiatan dengan pihak lain, seperti *Avsec* guna menghindari ada kesalah pahaman antar pihak satu dan lainnya.

Selanjutnya adalah langkah-langkah pekerjaan setelah melakukan prosedur dengan benar :

#### 1. Pekerjaan Persiapan

- a) Melakukan pengamatan terhadap lokasi penurunan aspal (*depression*).
- b) Mengidentifikasi serta pengukuran lokasi kerusakan yang akan dilakukan penambalan (*patching*), lokasi diberi tanda dengan semprotan pilox sepanjang 4,1m dan lebar 3,2m.
- c) Pengadaan bahan dan material. Bahan yang dipakai untuk pekerjaan penambalan (*patching*) di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.
- d) Mempersiapkan alat – alat berat yang akan digunakan.



**Gambar 4.14** Kondisi Kerusakan Penurunan Aspal *Depression*

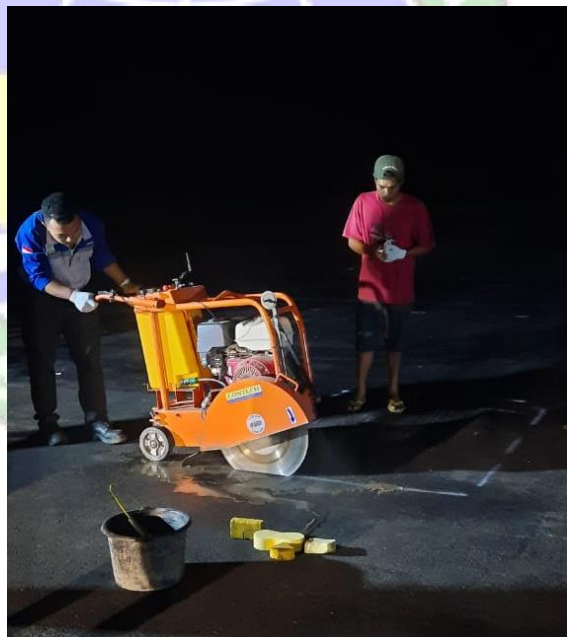
Setelah pekerjaan persiapan dan menyiapkan mobilisasi alat untuk

memastikan alat dan bahan dalam kondisi siap digunakan, selanjutnya yaitu proses pelaksanaan.

## 2. Proses Pelaksanaan Pekerjaan Penambalan (*Patching*)

### a. Proses pekerjaan pembongkaran dan pembersihan lokasi penambalan (*Patching*)

Sebelum proses penghamparan, diadakan pembongkaran dengan alat yaitu asphalt cutter, pembongkaran dilakukan sesuai dengan titik yang telah ditandai setelah diukur sebelumnya, dan telah mendapat persetujuan dari Teknisi Bangunan Landasan Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo, Kemudian hasil bongkaran langsung dibuang pada dump truck. Kemudian, lapisan di bawahnya dibersihkan sehingga terbebas dari debu atau debris material.



**Gambar 4.15** Pembongkaran dengan *Asphalt Cutter*



**Gambar 4.16** Pembersihan lokasi penambalan (*Patching*)



**Gambar 4.17** Pembersihan lokasi penambalan (*patching*) dengan compressor

b. Proses pekerjaan penghambaran *tack coat*

Take coat digunakan sebagai lapis resap pengikat antara lapisan aspal dengan lapisan base dibawah *AC-Base*.



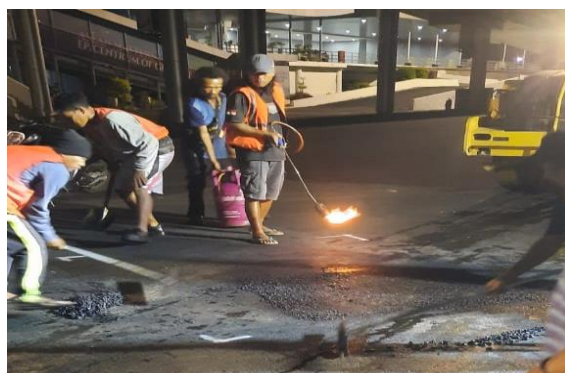
**Gambar 4.18** Penghamparan *Take Coat*

c. Proses pekerjaan penghamparan *asphalt hotmix ACWC*

Proses penghamparan aspal secara manual untuk menghamparkan *asphalt hotmix ACWC* yang dibawa oleh *dump truck* dari lokasi AMP (*Asphalt Mixing Plan*) dengan suhu dari amp yaitu 135 derajat celcius dan suhu hampar rata-rata yakni 120-150 derajat celcius, tebal hamparan aspal disesuaikan dengan ketinggian area yang akan di patching yaitu 5cm.



**Gambar 4.19** Penghamparan *asphalt hotmix*



**Gambar 4.20** Proses penghamparan *asphalt hotmix*

d. Proses pekerjaan pemadatan pertama

Pemadatan awal menggunakan alat berat yaitu tandem roller yang memiliki berat 6 sampai dengan 8 ton. Penggilasan dimulai segera setelah penghamparan. Pemadatan awal ini menggunakan tandem roller bertujuan untuk memadatkan *asphalt*. Pada jalur hamparan pertama penggilasan dimulai pada kedua tepinya dan diteruskan kearah tengah jalur.

Pada penghamparan pertama, kecepatan tandem roller berkecepatan maksimal 4 km/jam dengan 2x passing, yang dimaksud passing yaitu setiap 1x passing dihitung bolak balik dari awal sampai kembali keawal lagi. Temperature rata-rata saat pemadatan adalah minimal 115-120 derajat celcius.



Gambar 4.21 Proses pemadatan pertama

e. Proses pemadatan kedua

Saat pemadatan pertama berlangsung, diikuti alat *pneumatic tire roller* (PTR) dengan operating weight tiap ban sebesar 300 psi sampai 450 psi dan berat total minimum 10 ton, dengan gilasan mengikuti hasil trial seperti yang telah dijelaskan pada pemadatan awal.

*Pneumatic Tire Roller* (PTR) adalah alat pemadat yang memiliki 5 (lima) roda dari karet. Kecepatan maksimum alat PTR ini antara 10 km/jam dimana banyaknya passing yang digunakan dalam

pekerjaan patching di Bandara Komodo ini sebanyak 18 kali passing.



Gambar 4.22 Proses pemadatan kedua

#### 4.3.2 Perbaikan Pagar Perimeter

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dilakukan pekerjaan perbaikan pagar perimeter menggunakan jenis pagar *BRC*. Pagar *BRC* yang digunakan berupa lembaran pagar dengan ukuran 2,44m x 2,50m.



Gambar 4.23 Kerusakan pagar yang terlepas

Dari permasalahan tersebut, dilakukan pengerjaan perbaikan pagar dengan langkah – langkah sebagai berikut:

a) Mempersiapkan alat dan bahan yang dibutuhkan

Alat dan bahan yang digunakan untuk proses perbaikan pagar perimeter yang terlepas yaitu tang dan kawat sebagai pengikat pagar dengan tiang.

b) Proses pemasangan kembali pagar yang terlepas

Pagar perimeter yang terlepas dipasang kembali menggunakan kawat yang sudah dipotong dengan alat tang, pengikatan dilakukan sebanyak 3 (tiga) sisi agar pagar dapat kembali terpasang.



**Gambar 4.24** Proses Perbaikan Pagar Terlepas

c) Hasil dari perbaikan pagar perimeter



**Gambar 4.25** Hasil Perbaikan Pagar

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

#### **5.1.1 Kesimpulan Permasalahan**

Berdasarkan permasalahan pekerjaan penambalan (*patching*) dan perbaikan pagar perimeter, maka penulis dapat memberikan kesimpulan yaitu :

1. Adanya kerusakan penurunan aspal (*depression*) akibat beban roda garba rata di area apron akibat campuran agregat halus yang terlalu banyak, agregat berbentuk bulat, semen aspal terlalu lunak, kadar air dalam lapis pondasi granuler (*granular base*) juga terlalu banyak. Maka dari itu, dilakukan pekerjaan penambalan (*patching*) sepanjang 4,1m dan lebar 3,2m diharapkan perbaikan dengan penambalan (*patching*) ini dapat mengatasi kerusakan penurunan aspal (*depression*) sehingga, dapat memperlancar kegiatan penerbangan serta menciptakan keselamatan dan keamanan penerbangan.
2. Pekerjaan perbaikan pagar perimeter dengan ukuran 2,44m x 2,50m ini bertujuan untuk menjaga dan memelihara pagar agar tetap berfungsi sebagai keamanan bandar udara. Selain itu, pagar perimeter bisa mencegah masuknya hewan liar (*hazard*) yang dapat menimbulkan kecelakaan transportasi udara bila berada di area terlarang atau vital.

#### **5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan**

*On The Job Training* (OJT) atau praktek kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum pendidikan program studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya. *On The Job Training* sangatlah diperlukan, agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktek kerja lapangan di dunia penerbangan, para taruna memiliki kemampuan yang dapat diandalkan.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan terkait pekerjaan penambalan (*patching*) dan perbaikan pagar perimeter, maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

1. Sebaiknya selalu menjaga dan memperhatikan kondisi perkerasan di area sisi udara dengan melaksanakan inspeksi secara rutin agar saat terjadi kerusakan dapat segera diatasi untuk menunjang keselamatan dan keamanan jalannya lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.
2. Demi meningkatkan keamanan Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo sebaiknya dilaksanakan pengecekan rutin sesuai standar dan kriteria keamanan yang ada demi memenuhi persyaratan *safety factor* yang akan dicapai.

### 5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan Keseluruhan

Dalam *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Komodo Labuan Bajo diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan yang sebanyak banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.

Demikian laporan hasil *On The Job Training* ini, telah dipaparkan saran dan masukan. Agar semuanya dapat menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka diharapkan setiap solusi yang telah ditawarkan agar dapat di pertimbangkan dan diaplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam hal pelayanan, teknis, dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu diharapkan saran – saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.

## Daftar Pustaka

*Aerodrome Manual (AM) Version Edisi 2.0* Tahun 2022 Bandar Udara Komodo Labuan Bajo.

Keputusan Menteri Perhubungan. Nomor KM No 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.

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

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar Udara.

PM. 69 Tahun 2013 tentang Tata n K e b a n d a r u d a r a a n N a s i o n a l

PP No. 70 Tahun 2001 Tentang K e b a n d a r u d a r a a n .

Undang Undang Republik Indonesia No 01 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Undang Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

KP 212 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11 (Staff Instruction 139 – 11) Tentang Prosedur Pengawasan Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System).

KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR Part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System).



**PEMBERIAN TANDA TERJADINYA WATER POUNDING**



**PEMASANGAN PLANG PEMBATAS AREA BANDAR UDARA**



**PENGUKURAN TANAH MILIK BANDARA**



PERBAIKAN KACA PATRI PADA RUANG TUNGGU TERMINAL



KEGIATAN LAB SAAT PROYEK OVERLAY



TES CORE DRILL



OVERLAY AREA APRON



INSPEKSI TERJADINYA LENDUTAN ASPAL DI APRON



OBSERVASI SURVEYOR DI RUNWAY




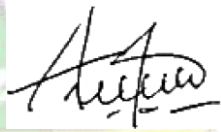











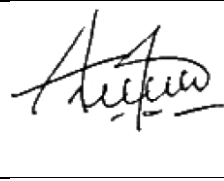








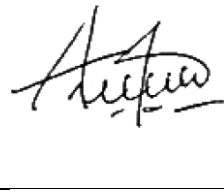


KEGIATAN CUTTING DAN PATCHING PERKERASAN FLEXIBLE






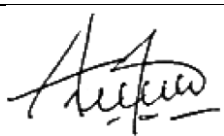

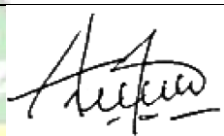

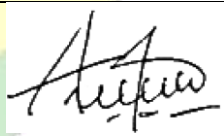

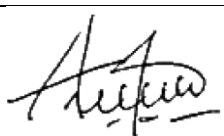

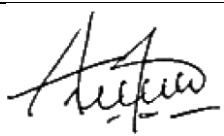









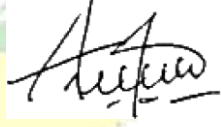






## FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Ni Made Ayu Dewi Lestari  
 NIT : 30721015  
 Prodi : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha  
 Lokasi OJT : Bandar Udara Komodo Labuan Bajo


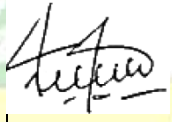






NO	HARI/T ANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Selasa, 3 Oktober 2023	Pengukuran lahan milik bandara		
2	Rabu, 4 Oktober 2023	Pengecekan Water Ponding pada sisi udara		
3	Kamis, 5 Oktober 2023	Inspeksi Rutin sisi udara		
4	Jum'at, 6 Oktober 2023	Pengecekan kerataan permukaan sisi udara		
5	Sabtu, 7 Oktober 2023	Persiapan pemasangan plang kepemilikan tanah bandara		
6	Minggu, 8 Oktober 2023	Persiapan pengecatan marka apron		




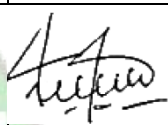

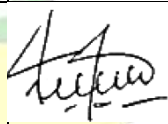

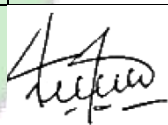
7	Senin, 9 Oktober 2023	Pemeriksaan pagar parameter bandara		
8	Selasa, 10 Oktober 2023	Pemindahan gapura paska ASEAN		
9	Rabu, 11 Oktober 2023	Persiapan pengecatan marka apron		
10	Kamis, 12 Oktober 2023	Perbaikan karpet area kedatangan terminal		
11	Jum'at, 13 Oktober 2023	Perbaikan trails pada tiang		
12	Sabtu, 14 Oktober 2023	Pembesihan kotoran sapi pada runway		
13	Minggu, 15 Oktober 2023	Perbaikan penurunan aspal pada area parking stan apron		

14	Senin, 16 Oktober 2023	Inspeksi rutin sisi darat		
15	Selasa, 17 Oktober 2023	Pengecekan rain droof atap terminal		
16	Rabu, 18 Oktober 2023	Perbaikan pagar parameter		
17	Kamis, 19 Oktober 2023	Pembersihan Water Pounding		
18	Jum'at, 20 Oktober 2023	Pengecekan rumah dinas		
19	Sabtu, 21 Oktober 2023	Pengecekan drainase area terminal		
20	Minggu, 22 Oktober 2023	Pembongkaran gapura		




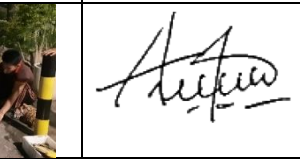


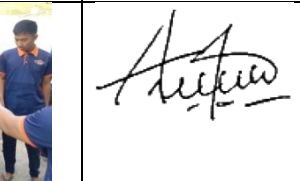
21	Senin, 23 Oktober 2023	Pemeliharaan terminal		
22	Selasa, 24 Oktober 2023	Perbaikan pagar parimeter bandara		
23	Rabu, 25 Oktober 2023	Perbaikan pagar parimeter bandara		
24	Kamis, 26 Oktober 2023	Perbaikan pagar parimeter bandara		
25	Jum'at, 27 Oktober 2023	Perbaikan pagar parimeter bandara		
26	Sabtu, 28 Oktober 2023	Perbaikan pagar parimeter		
27	Minggu, 29 Oktober 2023	Pengecekan pagar parimeter bandara		




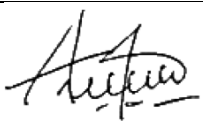

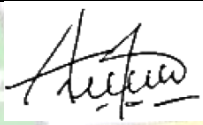



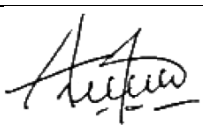
28	Senin, 30 Oktober 2023	Inspeksi rutin sisi darat		
29	Selasa, 31 Oktober 2023	Perbaikan karpet terminal		

NO	ARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATA N	DKUMENTASI	RAF SUPERVISOR
30	Rabu 01 November 2023	Inspeksi Terminal		
31	Kamis 02 November 2023	speksi Pagar Pembatas		
32	Jumat 03 November 2023	Perbaikan Karpet		
33	Sabtu 04 November 2023	speksi Rutin Terminal Bandara		









34	Minggu 05 November 2023	Pembuatan Saluran Air		
35	Senin 06 November 2023	Inspeksi Pagar Pembatas		
36	Selasa 07 November 2023	Inspeksi Terminal		
37	Rabu 08 November 2023	Perawatan Kendaraan Operasional	 	

38	Kamis 09 November 2023	Perbaikan Karpas Area Keberangka tan Yang Terlepas		
39	Jumat 10 November 2023	Inspeksi Rutin Pagar Pembatas		
40	Sabtu 11 November 2023	Penambalan Kerusakan Lantai Dengan Semen		
41	Minggu 12 November 2023	Demontasi Banner ASEAN		
42	Senin 13 November 2023	Perbaikan keramik pada halte		

43	Selasa 14 November 2023	Pemeriksaan serta pengukuran lokasi tumpahan bahan bakar avtur		
44	Rabu 15 November 2023	Pembuatan Polisi Tidur Di Area Terminal		
				
45	Kamis 16 November 2023	Pembuatan Gapura Untuk Posko Natal Dan Tahun Baru		
46	Jumat 17 November 2023	Perbaikan Mobil Operasional		






47	Sabtu 18 November 2023	Pengukuran Area Tower Ainrav		
				
48	Minggu 19 November 2023	Pengukuran daerah DVOR		
49	Senin 20 November 2023	Perbaikan pagar pembatas		
50	Selasa 21 November 2023	Perbaikan Kebocoran Atap Rumah Dinas		










51	Rabu 22 November 2023	Perbaikan Keretakan Dinding di Gedung		
52	Kamis 23 November 2023	Test Core Drill Pada Asphalt Setelah		
53	Jumat 24 November 2023	Kegiatan Overlay Runway 17		
54	Kamis 25 November 2023	Kegiatan Overlay Runway		
55	Jumat 26 November 2023	Pengecekan rutin di AMP		




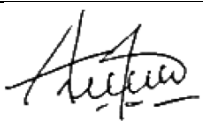

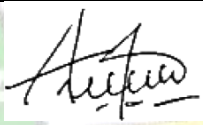



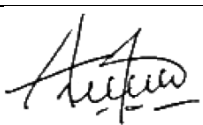
56	Sabtu 27 November 2023	Pengecatan Marka Touchdown		
57	Minggu 28 November 2023	Kegiatan Overlay Pada Runway		
58	Senin 29 November 2023	Pengecatan Marka Touchdown		
59	Selasa 30 November 2023	Perbaikan Karpas Terminal Yang Terlepas		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	RAFAEL SUPERVISOR
30	Rabu 01 November 2023	Inspeksi Terminal		
31	Kamis 02 November 2023	Inspeksi Pagar Pembatas		
32	Jumat 03 November 2023	Perbaikan Karpét		
33	Sabtu 04 November 2023	Inspeksi Rutin Terminal Bandara		
34	Minggu 05 November 2023	Pembuatan Saluran Air		







35	Senin 06 November 2023	Inspeksi Pagar Pembatas		
36	Selasa 07 November 2023	Inspeksi Terminal		
37	Rabu 08 November 2023	Perawatan Kendaraan Operasional	 	
38	Kamis 09 November 2023	Perbaikan Karpét Area Keberangka tan Yang Terlepas		

39	Jumat 10 November 2023	Inspeksi Rutin Pagar Pembatas		
40	Sabtu 11 November 2023	Penambalan Kerusakan Lantai Dengan Semen		
41	Minggu 12 November 2023	Pembongkaran Banner ASEAN		
42	Senin 13 November 2023	Perbaikan keramik pada halte		
43	Selasa 14 November 2023	Pemeriksaan serta pengukuran lokasi tumpahan bahan bakar avtur		

44	Rabu 15 November 2023	Pembuatan Polisi Tidur Di Area Terminal		
				
45	Kamis 16 November 2023	Pembuatan Gapura Untuk Posko Natal Dan Tahun Baru	 	
46	Jumat 17 November 2023	Perbaikan Mobil Operasional		

47	Sabtu 18 November 2023	Pengukuran Area Tower Airnav		
				
48	Minggu 19 November 2023	Pengukuran daerah DVOR		
49	Senin 20 November 2023	Perbaikan pagar pembatas		
50	Selasa 21 November 2023	Perbaikan Kebocoran Atap Rumah Dinas		

51	Rabu 22 November 2023	Perbaikan Keretakan Dinding di Gedung		
52	Kamis 23 November 2023	Test Core Drill Pada Asphalt Setelah		
53	Jumat 24 November 2023	Kegiatan Overlay Runway 17		
54	Kamis 25 November 2023	Kegiatan Overlay Runway		
55	Jumat 26 November 2023	Pengecekan rutin di AMP		

56	Sabtu 27 November 2023	Pengecatan Marka Touchdown		
57	Minggu 28 November 2023	Kegiatan Overlay Pada Runway		
58	Senin 29 November 2023	Pengecatan Marka Touchdown		
59	Selasa 30 November 2023	Perbaikan Karpas Terminal Yang Terlepas	