

**PERBAIKAN TALANG AIR PADA ATAP TERMINAL DAN
PEKERJAAN TIMBUNAN PADA LUBANG AREA *RUNWAY
STRIP* DI UPBU KELAS III MELALAN KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

GENTA DWIJATI MILATDIENA

NIT 30722010

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PERBAIKAN TALANG AIR PADA ATAP TERMINAL DAN
PEKERJAAN TIMBUNAN PADA LUBANG AREA *RUNWAY
STRIP* DI UPBU KELAS III MELALAN KELIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

GENTA DWIJATI MILATDIENA

NIT 30722010

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN
PERBAIKAN TALANG AIR PADA ATAP TERMINAL DAN
PEKERJAAN TIMBUNAN PADA LUBANG AREA *RUNWAY STRIP* DI
UPBU KELAS III MELALAN KALIMANTAN TIMUR

Oleh :

Genta Dwijati Milatdienan
NIT. 30722010

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan sebagai salah
satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT) 2

Disetujui oleh :

Supervisor OJT

Dosen Pembimbing



Dimas Bayu Daryanto
NIP. 19810903 201012 1 001



Ranatika Purwayudhaningsari,S.T.,M.T.
NIP. 19860707 201012 2 004

Mengetahui,
Kepala Unit Penyelenggara Bandar
Udara kelas III Melalan



Indra Rohman, S.Kom.,M.M.
NIP. 19780703 199903 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim penguji, Ketua



Ranatika P.S.T.,M.T.
NIP. 19860707 201012 2 004

Sekretaris



Fadila Amalia, A.Md
NIP. 20000123 202112 2 003

Anggota



Dimas Bayu Daryanto
NIP. 19810903 201012 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan



LINDA WINIASRI, S.PSI., M.SC
NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Penulis panjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan Laporan OJT (*On the Job Training*) dengan judul **“PERBAIKAN TALANG AIR PADA ATAP TERMINAL DAN PEKERJAAN TIMBUNAN PADA LUBANG AREA RUNWAY STRIP DI UPBU KELAS III MELALAN KUTAI BARAT”** dengan baik tanpa suatu kendala apapun. Laporan ini dibuat untuk gambaran umum dan pertanggung jawaban atas terlaksananya *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII A pada semester 5 (Lima).

Penulis menyusun dan menyampaikan laporan ini sebagai bagian dari catatan selama OJT (*On The Job Training*). Memuat informasi mengenai fasilitas sisi udara dan darat Bandara Melalan Melak, khususnya aktivitas sehari-hari yang kami lakukan di lokasi.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak atas bimbingannya dalam penyusunan laporan OJT (*On The Job Training*) yang merupakan pengalaman baru yang sangat berharga bagi penulis.

Dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada;

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan anugerah dan lindungan
2. Keluarga besar penulis yang senantiasa memberikan dukungan dan doanya demi terselesaikannya kegiatan praktikum serta kegiatan belajar mengajar selama Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Indra Rohman, S.Kom.,Mm, selaku Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Kutai Barat
4. Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. Selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Linda Winiarsri, S.Psi., M.Sc selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya
6. Ranatika Purwayudhaningsari,S.T.,M.T selaku dosen pembimbing sekaligus dosen penguji *On the Job Training*.

7. Aulia Mukti Negara, S.S.T, selaku Ketua Tim TOKPD Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan – Kutai Barat
8. Jeckson Sihombing, S.E. selaku Kepala Urusan Tata Usaha Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan – Kutai Barat
9. Dimas Bayu Daryanto selaku Kepala unit teknisi Bangland Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan – Kutai Barat sekaligus Supervisor
10. Fadila Amalia,A.Md selaku Teknisi Bangland Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan – Kutai Barat sekaligus Supervisor
11. Seluruh Karyawan,Staf dan Teknisi di Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak - Kutai Barat
12. Rekan-rekan TBL VII A, Para Senior, maupun Junior program studi Teknik Bangunan dan Landasan
13. Dan semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On the Job Training*.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan terkait dalam Penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk menyempurnakan laporan ini. berharap laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Kutai Barat, 4 Maret 2025

Genta Dwijati Milatdienan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Melalan	4
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	5
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara Dan Nama	5
2.2.2 Data Geografis Dan Administrasi Bandar Udara Melalan	5
2.2.3 Jam Operasi.....	6
2.2.4 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue And Fire Fighting</i>)	7
2.2.5 <i>Apron, Taxiways And Check Location Data</i>	8
2.2.6 Petunjuk Pergerakan Permukaan Dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu	8
2.2.7 Lokasi Dan <i>Designation Of Standard Taxi Routes</i>	10
2.2.8 Ketersediaan Informasi Meteorologi	10
2.2.9 <i>Parking Stands</i> Pesawat Udara Dan Koordinat	10
2.2.10 Karakteristik <i>Runway</i>	11

2.2.11 <i>Declared Distance</i>	12
2.2.12 <i>Approach And Runway Lighting</i>	12
2.2.13 <i>Helicopter Landing Area</i>	13
2.3 Struktur Organisasi	15
2.4 Tinjauan Pustaka.....	16
BAB III TINJAUAN TEORI	17
3.1 Bandar Udara.....	17
3.2 Fasilitas Sisi Darat	17
3.2.1 Terminal Penumpang	18
3.2.2 Terminal kargo	19
3.2.3 Jalan dan Parkir Kendaraan	19
3.3 Fasilitas Sisi Udara	20
3.3.1 Landasan Pacu (<i>Runway</i>)	20
3.3.2 Landasan Hubung (<i>Taxiway</i>).....	22
3.3.3 Tempat Parkir Pesawat (<i>Apron</i>)	23
3.3.4 Kegiatan Pemeliharaan Perkerasan Prasarana Sisi Udara.....	23
3.4 Talang Air.....	24
3.4.1 Material Talang Air.....	24
3.4.2 Pipa tegak.....	25
3.5 Agregat	26
3.5.1 Agregat Kasar	27
3.5.2 Agregat Halus	27
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	29
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	29
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	29
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara.....	32
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	36

4.3 Permasalahan <i>On the Job Training</i>	37
4.3.1 Kerusakan dan Kebocoran Talang air pada atap Terminal penumpang Bandar Udara Melalan	37
4.3.2 Lubang berukuran 2 X 2 dengan kedalaman 1 meter pada area runway strip Bandar Udara Melalan	37
4.4 Penyelesaian Masalah	37
4.4.1 Perbaikan Talang Air Pada Atap Terminal Penumpang	37
4.4.2 Penimbunan Lubang Area <i>Runway Strip</i>	46
BAB V PENUTUP.....	50
5.1 Kesimpulan	50
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	50
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan	50
5.2 Saran.....	51
5.2.1 Saran Permasalahan	51
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksana Keseluruhan	51
DAFTAR PUSTAKA	52
LAMPIRAN	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Melalan	4
Gambar 2.2 Struktur Organisasi Bandar Udara Melalan	15
Gambar 3.1 Bagan kegiatan pemeliharaan prasarana sisi udara	23
Gambar 3.2 Pipa Tegak.....	25
Gambar 3.3 Batuan Pecah.....	27
Gambar 3.4 Agregat Halus.....	28
Gambar 4.1 Terminal penumpang.....	29
Gambar 4.2 <i>Parking area</i>	30
Gambar 4.3 Kantor administrasi	30
Gambar 4.4 <i>Kantor PKP-PK</i>	31
Gambar 4.5 Gedung <i>Power House</i> serta Bangunan dan landasan	31
Gambar 4.7 Gedung elektronika bandara.....	32
Gambar 4.8 Landasan pacu (<i>Runway</i>)	33
Gambar 4.9 Landasan hubung (<i>Taxiway</i>)	33
Gambar 4.10 <i>Apron</i>	34
Gambar 4.11 <i>Helipad</i>	35
Gambar 4.12 <i>Runway Strip</i>	36
Gambar 4.13 Atap Terminal Bandar Udara Melalan	38
Gambar 4.14 Inspeksi Talang Air	38
Gambar 4.15 Desain Talang.....	39
Gambar 4.16 Desain 3D Talang.....	39
Gambar 4.17 Gunting.....	40
Gambar 4.18 Tangga.....	40
Gambar 4.19 Bor Baterai	41
Gambar 4.20 Tang Buaya	41
Gambar 4.21 Sarung Tangan.....	41
Gambar 4.22 Meteran.....	41
Gambar 4.23 Plat Roll Aluminium	42
Gambar 4.24 Serat Fiber	42

Gambar 4.25 Lem Epoxy	42
Gambar 4.26 Baut Baja Ringan	42
Gambar 4.27 Pengukuran dan Pemotongan Plat Aluminium	43
Gambar 4.28 Pelepasan Baut dan Atap.....	43
Gambar 4.29 Pelepasan Talang Air Lama	44
Gambar 4.30 Pemasangan Plat Aluminium	44
Gambar 4.31 Pemasangan Baut dan Atap.....	45
Gambar 4.32 <i>Finishing</i> Talang Air	45
Gambar 4.33 Cangkul	46
Gambar 4.34 Timba	46
Gambar 4.35 Kendaraan <i>Maintenance</i>	47
Gambar 4.36 Meteran.....	47
Gambar 4.37 Sarung Tangan.....	47
Gambar 4.38 Pengukuran Lubang Area Runway Strip.....	48
Gambar 4.39 Menyiapkan Material Timbunan	48
Gambar 4.40 Proses Penimbunan Lubang	49
Gambar 4.41 <i>Finishing</i> Penimbunan.....	49

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 data Indikator lokasi bandar udara dan nama.....	5
Tabel 2.2 Data Geografis Dan Administrasi Bandar Udara.....	5
Tabel 2.3 Data Jam Operasi	6
Tabel 2.4 Data PKP-PK	7
Tabel 2.5 Data <i>Apron, Taxiways And Check Location</i>	8
Tabel 2.6 Data Petunjuk Pergerakan Permukaan Dan Sistem Kontrol Dan Pemberian Rambu	9
Tabel 2.7 Data <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara Dan Koordinat	10
Tabel 2.8 Data Karakteristik <i>Runway</i>	11
Tabel 2.9 Data <i>Declared Distance</i>	12
Tabel 2.10 <i>Approach And Runway Lighting</i>	12
Tabel 2.11 <i>Helicopter Landing Area</i>	13
Tabel 3.1. Lebar <i>Runway</i> menurut SKEP77	22
Tabel 3.2 beban maksimum yang diizinkan untuk talang atap	26
Tabel 3.8 Syarat Gradasi Agregat Halus Menurut ASTM	27
Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> 1	36
Tabel 4.2 alat dan bahan perbaikan talang	40
Tabel 4.3 alat dan bahan penimbunan lubang	46

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Layout Bandar Udara Melalan</i>	53
Lampiran 2. Desain 3D Talang air	54
Lampiran 3. Desain 2D Talang air	55
Lampiran 4. Laporan Harian Bulan Oktober	56
Lampiran 5. Laporan Harian Bulan November	62
Lampiran 6. Laporan Harian Bulan Desember	68
Lampiran 7. Laporan Harian Bulan Januari.....	74
Lampiran 8. Laporan Harian Bulan Februari.....	80
Lampiran 9. Sertifikat <i>On the Job Training</i>	85

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perhubungan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia yang diberi mandat untuk menyelenggarakan pelatihan diploma profesional di bidang teknik dan keselamatan penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang misi utamanya adalah mengembangkan dan melatih tenaga transportasi udara. Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen kuat dalam menyediakan fasilitas dan tenaga kependidikan yang profesional untuk menunjang tercapainya keselamatan penerbangan.

Program studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) dilaksanakan dengan harapan bisa membentuk tenaga kerja yang terampil dan disiplin pada bidang teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut, Program ini bertujuan untuk membentuk sumber daya manusia yang mempunyai keterampilan dengan menerapkan berbagai macam metode misalnya teori, pelatihan laboratorium, dan pembinaan lapangan pada bidang pengelolaan bandara.

On the Job Training (OJT) merupakan kegiatan Tridharma (pendidikan, penelitian, pengabdian) yang dapat memperoleh pengetahuan dan keterampilan pribadi. Perkembangan dunia penerbangan internasional, regional, dan domestik memberikan dampak yang signifikan terhadap pengadaan dan pertumbuhan transportasi udara di Indonesia. Pada masa ini, sektor penerbangan semakin canggih dan berkembang pesat seiring dengan perkembangan transportasi global yang menjadi kebutuhan utama masyarakat. Di Indonesia sendiri, dunia penerbangan terus mengalami perkembangan, mulai dari bandara-bandara yang sudah ada hingga munculnya pembangunan bandara di berbagai pulau di Indonesia.

Dalam *On The Job Training* diharapkan penulis dapat menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta bisa mendapatkan wawasan dan pengalaman praktis di bidang ini. Dengan memperoleh pengetahuan, mengembangkan keterampilan berpikir, penalaran dan analisis serta

mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab untuk menghadapi berbagai permasalahan yang dihadapi serta pelatihan selama pelaksanaan *On The Job Training*. Dengan tujuan utamanya dapat membantu penulis menjadi lebih kompeten dan siap memasuki dunia kerja.

Selama hampir 5 bulan melaksanakan kegiatan *On The Job Training*, penulis menemukan permasalahan yaitu kebocoran pada atap terminal bandara yang disebabkan karena adanya beberapa lubang, sedimen dan karat pada seluruh area talang. Sehingga perlu dilakukan perbaikan guna meningkatkan layanan dan kenyamanan bagi penumpang. Sedangkan untuk permasalahan kedua yaitu terdapat lubang berukuran 2 X 2 dengan kedalaman 1 meter pada area runway strip Bandar Udara Melalan yang dapat menyebabkan bahaya dan kerusakan bagi pesawat apabila tergelincir pada area tersebut serta kerusakan pada mobil mower pemotong rumput saat beroperasi pada area tersebut, sehingga perlu adanya penimbunan. Maka dari itu penulis mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul laporan *On The Job Training*.

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

1. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 tanggal 10 Agustus 2012 tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
2. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
3. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310).
4. Surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/5/PPSDMPU/2024 perihal Persetujuan Lokasi OJT Mahasiswa tanggal 28 Agustus 2024 tentang Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II

Mahasiswa/i Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

1.2 Maksud dan Manfaat

Dengan menyelesaikan *on the job training* di Bandar udara Melalan Kutai Barat, pasti mendapatkan tujuan yang akan berguna bagi penulis dalam dunia pendidikan dan pekerjaan di masa depan. Maksud dan manfaat tersebut antara lain :

1. Memperoleh pengetahuan tentang kebutuhan pekerjaan di tempat OJT
2. Dapat beradaptasi dan menyesuaikan lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
3. Diharapkan peserta OJT dapat mengaplikasikan ilmu yang diperoleh dari studinya di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Mendorong hubungan yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Beberapa manfaat pelatihan di tempat kerja tercantum di bawah ini :

1. Taruna/Mahasiswa belajar sambil bekerja dan dihadapkan pada situasi kehidupan nyata yang berkaitan dengan pekerjaan sehari-hari.
2. Taruna/Mahasiswa lebih cepat beradaptasi dengan lingkungan kerja dan budaya lembaga tempat kerja.
3. Taruna/Mahasiswa peserta OJT mempunyai kesempatan untuk memajukan karir lebih cepat dengan memperoleh pengalaman praktis dan pengetahuan praktis.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Melalan

Bandar udara Melalan Kutai Barat (IATA: GHS, ICAO: WALE sebelumnya WRLE) merupakan bandara yang terdapat di desa Gemuhan Asa,Kecamatan Barong Tongkok, Kawasan ibu kota kabupaten (Sendawar),Kabupaten Kutai Barat,Provinsi Kalimantan Timur.Jarak dari pusat kota kurang lebih sejauh 8 km. Bandara Melalan terletak di ketinggian 100,5 meter (330 kaki) di atas permukaan laut.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Bandara Melalan ini merupakan salah satu bandara kelas 3 yang dimiliki pemerintah dan dikelola oleh Kementerian Perhubungan. Bandara ini memiliki peranan penting sebagai penghubung daerah terpencil di kalimantan timur sehingga dapat mendukung berkembangnya ekonomi pada sektor pertambangan dan perkebunan wilayah sekitarnya.

Bandar udara Melalan memiliki landasan pacu berukuran 900 m x 23 m dan pada awal 17 juli 2014 telah di perpanjang menjadi 1300 m x 30 m yang bisa didarati oleh pesawat terbesar jenis ATR 72-600. *Runway* di bandara ini memiliki lapis permukaan *flexible* (aspal) dengan sudut/nomor *runway* 03/21,kemudian memiliki apron seluas 170 m x 75 m dan *taxiway* 17 x 75 m.Sedangkan luas terminal sekitar 1000 m persegi dengan kapasitas 200 orang.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Terletak di Kabupaten Kutai Barat, Bandar Udara Melalan merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara milik Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Berikut rincian sarana dan prasarana Bandara Melalan:

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara Dan Nama

Berikut ini merupakan tabel data nama dan indikator lokasi bandar udara

Tabel 2.1 data Indikator lokasi bandar udara dan nama

Indikator lokasi Bandar udara dan nama			
1	Indikator lokasi	:	WALE
2	Nama Bandar Udara	:	Melalan Melak

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.2 Data Geografis Dan Administrasi Bandar Udara Melalan

Berikut ini merupakan tabel data Geografis Dan Administrasi Bandar Udara

Tabel 2.2 Data Geografis Dan Administrasi Bandar Udara

Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara					
1	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	:	00° 12' 20.82" S 115° 45' 37.63" E		
2	Arah dan Jarak Ke Kota	:	Sebelah timur laut (<i>east north</i>) dari pusat kota Barong Tongkok. Dengan jarak tempuh 7 km dari pusat kota Barong Tongkok.		
3	Arah dan Jarak Ke Kota	:	0° E (2020) / 0.06° <i>decreasing</i>		
4	Elevasi/Referensi Temperatur	:	331 ft/ 32 °C		
5	Elevasi masing-masing <i>threshold</i>	:	313ft (RWY 03) 314ft (RWY 21)		
6	Elevasi tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>Precision Approach Runway</i>	:	-		

7	Rincian <i>Rotating Beacon</i>	:	Tersedia Di atas Tower AFIS Warna Hijau – Putih <i>Rotating 12 RPM (24 Flashes per menit) kontrol Ruang AFIS Lt. IV</i>
8	Penyelenggara Bandar Udara	:	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak
9	Alamat	:	Desa Gemuhan Asa, RT.06, Kec Barong Tongkok, Kab. Kutai Barat, Prop. Kalimantan Timur
10	Telepon	:	(0545)4049751
11	Telefax	:	-
12	Telex	:	-
13	E-mail	:	bandaramelak@yahoo.com
14	Tipe lalu lintas yang diizinkan	:	VFR - AFIS
15	Keterangan	:	-

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.3 Jam Operasi

Berikut ini merupakan tabel data Jam Operasi Bandar Udara Melalan

Tabel 2.3 Data Jam Operasi

Jam Operasi			
1	Pelayanan pesawat udara	:	00.00 UTC – 08.00 UTC (08:00 WITA s/d 16:00WITA)
2	Administrasi Bandar Udara	:	Senin s/d Jumat 00.00 UTC – 08.00 UTC (08:00 WITA s/d 16:00 WITA)
3	Bea Cukai dan Imigrasi	:	Tidak tersedia
4	Kesehatan Dan Sanitasi	:	Tidak tersedia

5	<i>Handling</i>	:	00.00 UTC – 08.00 UTC (08:00 WITA s/d 16:00 WITA)
6	Keamanan Bandar udara	:	24 Jam (<i>hours</i>)
7	Keterangan	:	-

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.4 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (*Rescue And Fire Fighting*)

Berikut ini merupakan tabel data PKP-PK Bandar Udara Melalan

Tabel 2.4 Data PKP-PK

Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>)			
1	Kategori PKP-PK (<i>Aerodrome Cat. For Fire Fighting</i>)	:	5
2	Fasilitas PKP-PK (<i>Rescue Equipment</i>)	:	RIV(1 unit) <i>Foam Tender Type V</i> (1 unit) <i>Foam Tender Type IV</i> (1 unit) <i>Ambulance</i> (1 unit) Total Personel 6 Orang Personel berlisensi 3 orang, Belum berlisensi 3 orang
3	Ketersediaan Peralatan pemindahan pesawat udara rusak	:	Tidak tersedia <i>Back up</i> terdekat apabila ada pesawat udara rusak, Dari Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan. Telp (0542) 766886

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.5 Apron, Taxiways And Check Location Data

Berikut ini merupakan tabel data *Apron* dan *Taxiway* Bandar Udara Melalan

Tabel 2.5 Data *Apron, Taxiways And Check Location*

<i>Apron, Taxiways and Check Location Data</i>			
Permukaan Apron dan Kekuatan (<i>strength</i>)			
<i>APRON</i>			
1	Permukaan	:	Aspal
2	Kekuatan (<i>strength</i>)	:	16 F/C/Y/T
3	Dimensi	:	170 m x 75 m
Permukaan <i>Taxiway</i> dan Kekuatan (<i>strength</i>)			
<i>TAXIWAY A</i>			
1	Permukaan	:	Aspal
2	Kekuatan (<i>strength</i>)	:	16 F/C/Y/T
3	Dimensi	:	75 m X 16 m
<i>TAXIWAY B</i>			
1	Permukaan	:	Aspal <i>Hotmix</i>
2	Kekuatan (<i>strength</i>)	:	16 F/C/Y/T
3	Dimensi	:	75 m X 16 m
<i>ACL Location and elevation</i>		:	Tidak tersedia
<i>VOR/Ins Checkpoint</i>		:	Tidak tersedia
Keterangan		:	-

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.6 Petunjuk Pergerakan Permukaan Dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

Berikut ini merupakan tabel petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol dan pemberian rambu Bandar Udara Melalan.

Tabel 2.6 Data Petunjuk Pergerakan Permukaan Dan Sistem Kontrol Dan Pemberian Rambu

Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu	
1	Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, <i>taxiway guide lines, visual docking/parking guidancesystem</i> untuk parkir pesawat udara (<i>System Aircraft Stands</i>)
2	Marka dan Lampu <i>Runway</i> dan <i>Taxiway</i>
3	<i>Stop Bars</i>
4	Keterangan

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.7 Lokasi Dan *Designation Of Standard Taxi Routes*

Bandar Udara Melalan memiliki 2 taxiway dimana *Taxiway A* ataupun *Taxiway B* dapat digunakan untuk keluar dan masuk pesawat.

2.2.8 Ketersediaan Informasi Meteorologi

Bandar Udara Melalan tersedia informasi terkait meteorologi. Informasi Meteorologi. Terdapat *Weather Station Portable* dan terdapat peralatan AWOS di Sisi Udara yang terhubung dan ditampilkan di ruang Tower AFIS.

2.2.9 *Parking Stands* Pesawat Udara Dan Koordinat

Berikut ini merupakan tabel data *Parking Stand* Pesawat Udara Dan Koordinat Bandar Udara Melalan.

Tabel 2.7 Data *Parking Stand* Pesawat Udara Dan Koordinat
Parking Stands pesawat udara dan koordinat

No	<i>Parking Stands</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1	<i>Parking Stand 1</i>	00° 12' 20.19" S	115° 45' 37.26"E	ATR-72
2	<i>Parking Stand 2</i>	00° 12' 21.16" S	115° 45' 36.69"E	ATR-72
3	<i>Parking Stand 3</i>	00° 12' 22.09" S	115° 45' 36.15"E	ATR-72
4	<i>Parking Stand 4</i>	00° 12' 23.02" S	115° 45' 35.59"E	ATR-72

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.10 Karakteristik *Runway*

Berikut ini merupakan tabel Data Karakteristik Runway Bandar Udara Melalan.

Tabel 2.8 Data Karakteristik *Runway*

NO	INDIKATOR	RUNWAY DESIGNATION	
		03	21
1	<i>RWY Designator NR</i>	03	21
2	<i>True & MAG BRG</i>	028.86°	208.86°
3	<i>Dimension of RWY</i>	1.300 x 30 m	
4	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	<i>PCN 18 F/C/Y/TMA Asphalt hotmix</i>	
5	<i>THR Coordinates</i>	S 00°12'30.51" E 115°45'26.37"	S 00°11'57.88" E 115°45'44.23"
6	<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of Precision APP RWY</i>	175.1ft	175.2ft
7	<i>Slope of RWY - SWY</i>	-	-
8	<i>SWY Dimension</i>	-	-
9	<i>CWY Dimension</i>	-	60 x 150 m
10	<i>Strip Dimension</i>	1.400 x 150 m	
11	<i>RESA</i>	90 x 60 m	-
12	<i>OFZ</i>	-	-

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.11 *Declared Distance*

Berikut ini merupakan tabel data *Declared Distance* Bandar Udara Melalan.

Tabel 2.9 Data *Declared Distance*

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
03	1.300	1.360	1.300	1.300
21	1.300	1.360	1.300	1.300

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.12 *Approach And Runway Lighting*

Berikut ini merupakan tabel data *Approach And Runway Lighting* Bandar Udara Melalan.

Tabel 2.10 *Approach And Runway Lighting*

<i>INDIKATOR</i>	<i>RUNWAY DESIGNATOR</i>	
	03	21
<i>App Light Type/Len</i>	<i>NIL</i>	<i>RTIL</i>
<i>Thr Light Colour Wbar</i>	<i>Green Light</i>	<i>Green Light</i>
<i>Vasi (Meht)Papi</i>	<i>Papi 3.00° (Left Side Of Runway)</i>	<i>Papi 3.00° (Left Side Of Runway)</i>
<i>Tdz Lgt Len</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>Runway Centre Line Lgt Length Spacing Colour</i>	-	-
<i>Runway Edge Line Lgt Length Spacing Colour</i>	<i>Spacing 60 M Clear-Clear/Yellow-Clear</i>	<i>Spacing 60 M Clear-Clear/Yellow-Clear</i>
<i>Runway End Lgt Colour Wbar</i>	<i>Red</i>	<i>Red</i>
<i>Swy Lgt Len (M) Colour</i>	-	-
<i>Remarks</i>	-	-

(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

2.2.13 *Helicopter Landing Area*

Berikut ini merupakan tabel data *Helicopter landing area* Bandar Udara Melalan.

Tabel 2.11 *Helicopter Landing Area*

No	Uraian	Keterangan
1	<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	<i>Coordinates TLOF of</i> <i>THR FATO :</i> <i>TH03 :</i> <i>S 00°12'30.51"</i> <i>E 115°45'26.37"</i> <i>TH21 :</i> <i>S 00°11'57.88"</i> <i>E 115°45'44.23"</i>
2	<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	<i>TLOF and/or FATO</i> <i>elevation (M/FT) :</i> <i>TLOF elevation :</i> <i>315 ft</i> <i>FATO elevation :</i> <i>TH03 313 ft</i> <i>TH21 314 ft</i>

3	<i>TLOF and FATO area dimensions surface, strength, marking</i>	<i>TLOF : Dimension : 25 x 25 m Surface : Rigid Strength : Type Bell Dolphin 412 Marking : Available FATO : Dimension : 1.300 x 30 m Surface : Asphalt Marking : Available Identification Marking, Boundary Marking, Touchdown Marking, Maximum Allowable Mass Capacity and Size Marking, Marka Arah Masuk dan Keluar Helideck.</i>
4	<i>True baring and MAG brg of FATO</i>	Mengikuti runway
5	<i>Declared Distance Available</i>	TLOF 25 X 25 m
6	<i>APP and Fato lighting</i>	Tidak tersedia

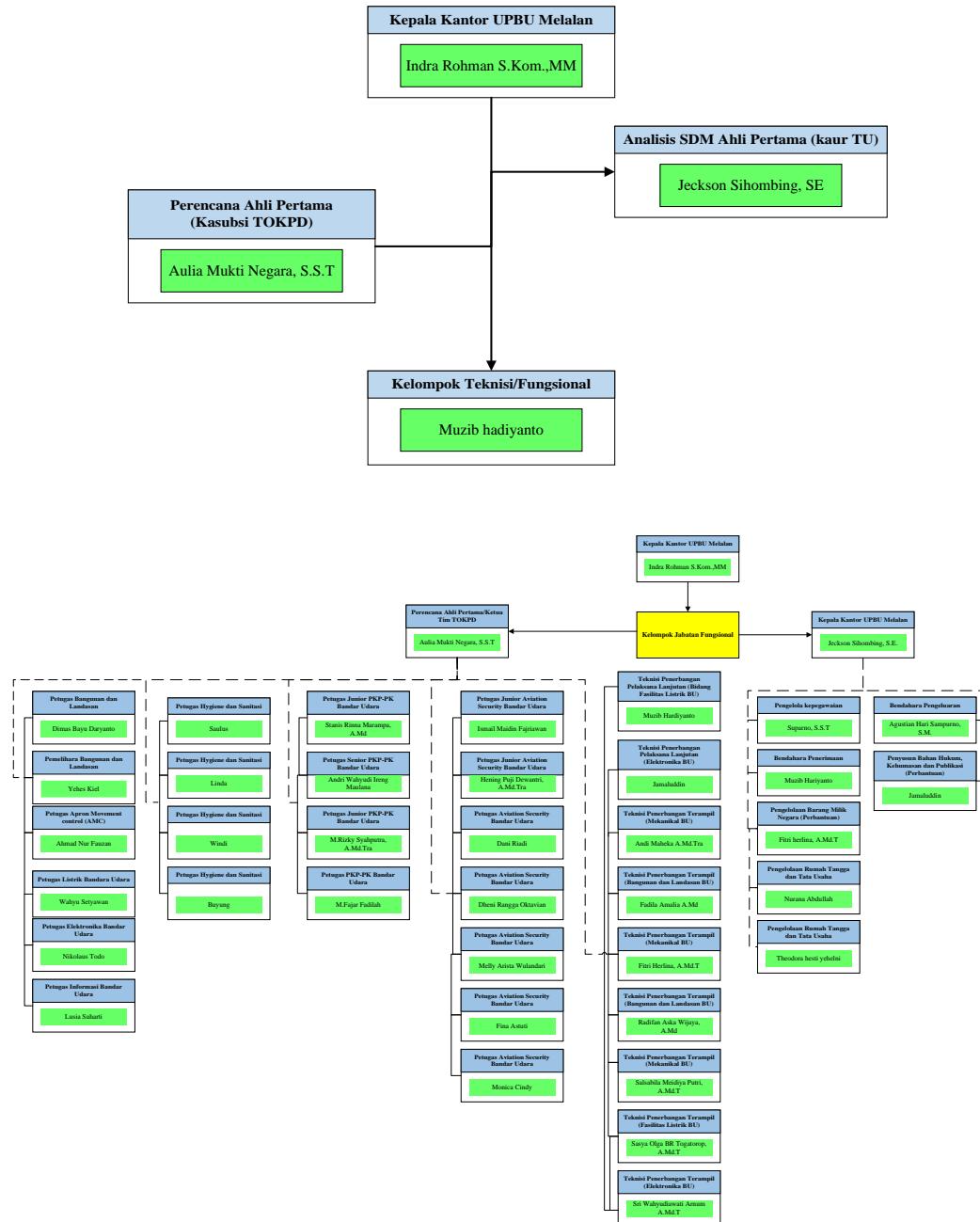
(Sumber: Panduan pengoperasian (aerodrome manual) Melalan)

Keterangan:

Helicopter Landing Area hanya digunakan untuk kegiatan pelayanan *helicopter VVIP* dan *emergency*.

2.3 Struktur Organisasi

Berikut ini merupakan struktur organisasi Bandar Udara Melalan.



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

2.4 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan ini mengacu pada peraturan peraturan yang ada di dalam lingkup kementerian perhubungan. Berikut beberapa acuan yang dipakai oleh penulis sebagai pedoman penulisan laporan On The Job Training :

1. Sofia Silva Cherin R (2025) menerangkan bahwa UPBU Melalan Dapat Tugas Kelola Satpel Bandara IKN Nusantara. Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Melalan, Kabupaten Kutai Barat (Kubar) memperoleh kepercayaan dari Direktorat Jenderal (Dirjen) Perhubungan untuk mengelola operasional Satuan Pelayanan (Satpel) Bandara Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara di Kecamatan Penajam, Kabupaten Penajam Paser Utara (PPU). Kepala UPBU Melalan, Indra Rohman mengatakan kepercayaan ini diberikan oleh Dirjen Perhubungan setelah diterbitkannya Surat Keputusan (SK) pada Juni 2024 lalu dan menerangkan bahwa Bandara Melalan hanya mengurusi operasional sementara dari Satpel Bandara Nusantara, tetapi untuk pembangunan bandara, tetap ditangani oleh kantor pusat. Fungsinya adalah untuk membawahi 37 orang pegawai yang dipilih dari seluruh wilayah Indonesia dan ditempatkan di wilayah tersebut.
2. Andreas Trisno Dewa (2023) menerangkan bahwa penerbangan di Bandara Melalan tetap tiga kali seminggu. Jadwal penerbangan di Bandara Melalan Sendawar kabupaten Kutai Barat, dipastikan tetap dilaksanakan tiga kali seminggu, yakni pada hari Senin, Rabu, dan Jumat dengan rute Kubar-Balikpapan dan sebaliknya. KBRN, Sendawar : Jadwal penerbangan di Bandara Melalan Sendawar kabupaten Kutai Barat, dipastikan tetap dilaksanakan tiga kali seminggu, yakni pada hari Senin, Rabu, dan Jumat dengan rute Kubar - Balikpapan dan sebaliknya. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Bandara Melalan Sendawar, Indra Rohman, menyampaikan jika Maskapai Wings Air telah mengajukan permintaan agar slot penerbangan tambahan di hari Rabu tetap dibuka selama beberapa bulan ke depan.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Berdasarkan PR 21 tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan sipil,bandar udara merupakan kawasan yang dilengkapi standart dan fasilitas keselamatan penerbangan yang berada di darat atau perairan dengan batas-batas tertentu yang diperuntukkan sebagai titik keberangkatan dan pendaratan pesawat udara, naik turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta perpindahan antar kendaraan pengangkut,serta pesawat dengan perlengkapan pangkalan dan perlengkapan pendukung lainnya digunakan (Perhubungan Udara, 2019).

Bandar udara sendiri memiliki fasilitas keamanan dan penunjang yang bersatandart sehingga bisa memberikan pelayanan transportasi penerbangan yang aman dan nyaman. Secara umum fasilitas bandara dibagi menjadi dua bagian, yaitu fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara. Fasilitas sisi darat antaranya landasan pacu (*Runway*),landasan hubung (*Taxiway*) dan tempat parkir pesawat (*Apron*). Sedangkan secara garis besar fasilitas sisi darat yaitu terminal penumpang,terminal kargo dan parkir kendaraan.

3.2 Fasilitas Sisi Darat

Sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan (PM 77 Tahun 2015). Fasilitas sisi darat meliputi Bangunan terminal penumpang dan kargo,bangunan operasional penerbangan,gedung PKP-PK,gedung genset atau *power house*,gedung administrasi atau perkantoran,*acces road*,tempat parkir kendaraan bermotor,marka dan rambu sisi darat. Fasilitas sisi darat harus memenuhi standar teknis untuk bangunan atau jalan dan persyaratan kebutuhan ruang per penumpang (m²) atau standar minimum untuk mobilisasi operasional atau pelayanan. Sehingga untuk menetapkan persyaratan teknis fasilitas pengoperasian darat, satuan yang digunakan sebagai standar didasarkan pada jumlah penumpang yang dilayani. Setiap fasilitas dilengkapi dengan ruang yang cukup untuk memenuhi persyaratan

efisiensi, kecepatan, kenyamanan dan keselamatan sekaligus memastikan kelancaran penerbangan.

3.2.1 Terminal Penumpang

Terminal Penumpang Bandar Udara adalah suatu fasilitas di bandar udara yang digunakan untuk melayani penumpang yang akan naik pesawat atau yang baru turun dari pesawat. Terminal ini biasanya dibagi menjadi beberapa bagian untuk menampung berbagai jenis penerbangan, seperti penerbangan domestik dan internasional.

Fasilitas-fasilitas yang umum ditemui di terminal keberangkatan dan kedatangan bandara antaranya yaitu :

a) *Check-in Counter*

Check-in Counter merupakan fasilitas yang memproses tiket penerbangan. Banyaknya loket dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang menggunakan bandara pada jam sibuk.

b) *Check-in Area*

Check-in area adalah area yang diperlukan untuk menampung sementara *check-in counter*. Besar kecilnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang jam sibuk yang dilayani bandara tersebut.

c) *Rambu/Marka*

Rambu/marka yaitu tanda atau keterangan yang ditempatkan atau dipasang di terminal bandar udara, dibuat secara jelas, mudah dimengerti dan berfungsi menjelaskan atau memberikan suatu petunjuk, peringatan, larangan dan perintah bagi seluruh pemakai atau pengguna jasa di bandar udara (Menteri Perhubungan, 2005).

d) *Baggage Conveyor Belt*

Baggage Conveyor Belt merupakan fasilitas yang membantu penumpang untuk mengambil bagasinya. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang jam sibuk di bandara dan jumlah bagasi penumpang yang diperkirakan dapat ditangani.

e) Hall kedatangan

Ruang kedatangan merupakan ruang yang dapat digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat. Besarnya Ruang Kedatangan dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang ditangani bandara pada jam sibuk. Fasilitas ini memiliki kerb kedatangan dan pengambilan bagasi .

f) Hall Keberangkatan

pada terminal keberangkatan juga terdapat fasilitas Hall keberangkatan, dimana hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan kerb keberangkatan, ruang tunggu penumpang, tempat duduk dan fasilitas umum yaitu toilet (Suharno, 2021).

g) *Custom Imigration Quarantina (CIQ)*

Custom Imigration Quarantina (CIQ) merupakan instansi di kawasan bandar udara yang melakukan pemeriksaan transportasi udara dan memantau pergerakan barang terlarang dan barang yang dibatasi seperti obat-obatan, kosmetik, tekstil, dan uang tunai yang dibawa melalui barang bawaan penumpang maupun kargo ke dalam dan ke luar Daerah Pabean.

3.2.2 Terminal kargo

Terminal kargo merupakan salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam bandar udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara,domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan (Kementerian Perhubungan, 2005). Luas terminal kargo dipengaruhi oleh luasnya gudang airlin dan agen kargo,lebar terminal kargo,luas area sisi udara dan luas area sisi darat,sehingga luas kebutuhan terminal kargo didapatkan dari jumlah luasan area-area tersebut.

3.2.3 Jalan dan Parkir Kendaraan

Jalan merupakan fasilitas yang dibangun untuk memperlancar transportasi darat. Ada berbagai jenis jalan di bandara, yaitu :

- a) Jalan Masuk
 - jalan akses bandar udara digunakan untuk keperluan umum mulai dari bandar udara hingga terminal penumpang.
- b) Jalan Inspeksi
 - Jalan inspeksi dibangun di sekitar batas bandara untuk pemeriksaan berkala terhadap fasilitas dasar bandara. Jalan ini juga digunakan oleh kendaraan darurat seperti kendaraan pemadam kebakaran PKP-PK.
- c) Jalan Operasi
 - Jalan operasi ini dibangun untuk jalur PKP-PK dan lalu lintas kendaraan darurat, serta dapat digunakan sebagai jalan inspeksi fasilitas dasar bandara.
- d) Jalan Servis
 - Jalan servis merupakan jalan yang digunakan oleh kendaraan pengangkut kebutuhan sehari-hari bandar udara. Misalnya jalan yang menghubungkan terminal penumpang dan gedung operasional.
- e) Jalan Lingkungan
 - Jalan lingkungan berada di kawasan perumahan/kompleks yang digunakan oleh kendaraan pemilik perumahan. Kendaraan PK-PPK juga dapat melintas di jalan ini.

3.3 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas 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 (PM 77 Tahun 2015, 2015). Fasilitas sisi udara meliputi :

3.3.1 Landasan Pacu (*Runway*)

Landasan pacu (*Runway*) merupakan daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara (Perhubungan Udara, 2019). Salah satu elemen dasar suatu *runway* adalah perkerasan yang secara struktural mampu menopang beban-beban pesawat yang melalui *runway* tersebut. Dimensi *runway*, termasuk panjang dan lebar

runway. Panjang landasan pacu dipengaruhi oleh kondisi kritis pesawat yang dilayani, suhu lingkungan, ketinggian lokasi, kelembaban bandara, kemiringan landasan pacu, dan karakteristik permukaan landasan pacu.

Berikut bebepara bagian fasilitas *runway*,antaranya :

a) *Clearway*

Bidang persegi yang telah ditentukan di daratan atau permukaan air yang berada di bawah kendali pihak penyelenggara, yang ditentukan atau dipersiapkan dimana sebuah pesawat udara dapat melakukan *initial climb* untuk mencapai ketinggian tertentu (Perhubungan Udara, 2019).

b) *Runway Shoulders*

runway shoulders adalah area batas di tepi *perkerasan runway* yang dipersiapkan untuk menahan erosi akibat hembusan jet dan untuk menampung peralatan pemeliharaan dan kondisi darurat, serta antara Menyediakan area transisi antar strip perkerasan dan *runway*.

c) *Stopway*

Stopway merupakan suatu area berbentuk persegi di tanah di ujung landasan pacu yang ditetapkan sebagai titik pemberhentian pesawat udara ketika lepas landas dibatalkan.

d) *Runway Strip*

Sebuah daerah yang telah ditentukan, termasuk *runway* dan *stopway*, jika ada, dengan tujuan untuk :

- a. Mengurangi resiko kerusakan pada pesawat udara yang melewati batas *runway*; dan
- b. Melindungi pesawat udara yang terbang di atasnya ketika melakukan lepas landas atau pendaratan (Perhubungan Udara, 2019).

e) *Turning Area*

Turning Area atau *Turn Pad* adalah bagian landasan pacu yang digunakan pesawat terbang untuk melakukan gerakan memutar untuk membalikkan arah pesawat atau melakukan pergerakan pesawat mendekati *Apron*

f) *Runway End Safety Area (RESA)*

Runway End Safety Area adalah area simetris pada perpanjangan sumbu runway dan tersambung dengan tepi jalur utama , yang mencegah kerusakan pada pesawat yang masuk atau melewati runway terlalu dini.

g) *Runway Marking*

Marka landasan pacu (*runway marking*) merupakan simbol atau kelompok simbol yang ditampilkan pada permukaan suatu area pergerakan untuk memberikan informasi penerbangan. Standar marka *runway* bandar udara meliputi :

- a. *Runway side stripe marking*
- b. *Runway designation marking*
- c. *Threshold marking*
- d. *Runway centre line marking*
- e. *Aiming point marking*
- f. *Touchdown zone marking*
- g. *Displaced threshold marking*
- h. *Pre-threshold marking*

Lebar Runway tercantum pada tabel berikut ini :

Tabel 3.1. Lebar *Runway* menurut SKEP77

Code Number	Code Letter					
	A	B	C	D	E	F
1a	18 m	18 m	23 m	-	-	-
2	23 m	23 m	30 m	-	-	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m	-	-
4			45 m	45 m	45 m	60 m

(Sumber: (Dirjen Perhubungan Udara, 2005))

3.3.2 Landasan Hubung (*Taxiway*)

Jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan taxi dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya seperti *aircraft parking position* *taxiline*,*apron taxiway*, *dan rapid exit taxiway* (Perhubungan Udara, 2019). *Exit taxiway* harus dirancang untuk meminimalkan jumlah waktu yang

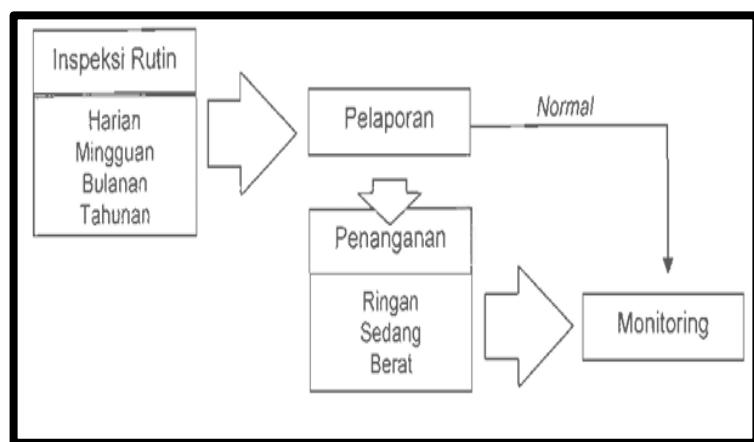
digunakan landasan pacu untuk pendaratan pesawat terbang. *Rapid end taxiway* di ujung *runway* dirancang dengan sudut kemiringan 25° hingga 45° dari sudut *runway* untuk menampung pesawat yang meninggalkan dari *runway* dengan kecepatan tinggi. *Taxiways* harus dirancang sedemikian rupa sehingga jarak antara terminal dan ujung landasan pacu bisa sependek mungkin.

3.3.3 Tempat Parkir Pesawat (*Apron*)

Apron merupakan suatu area khusus suatu bandar udara yang dirancang untuk menampung pesawat udara untuk bongkar muat penumpang, pos dan kargo, parkir, dan pemeliharaan. Dalam arti lain, jika perlu dapat disediakan apron yang memungkinkan penumpang, kargo, surat untuk naik dan turun, dan pesawat untuk dilayani tanpa mengganggu lalu lintas bandara.

3.3.4 Kegiatan Pemeliharaan Perkerasan Prasarana Sisi Udara

Pemeriksaan merupakan bagian yang penting dalam pemeliharaan prasarana perkerasan, oleh karena itu petugas yang akan melaksanakan pemeriksaan harus dilatih untuk mendapatkan pengetahuan yang memadai tentang cara pemeriksaan yang benar. Bagan Alir berikut menerangkan kegiatan pemeliharaan yang dilakukan berkaitan dengan prasarana sisi udara.



Gambar 3.1 Bagan kegiatan pemeliharaan prasarana sisi udara

(Sumber: KP 94 Tahun 2015)

3.4 Talang Air

Talang air merupakan Saluran air yang dirancang untuk mengalirkan air hujan dari atap rumah ke lokasi pengolahan yang ditentukan. Talang merupakan bagian penting dari sistem drainase suatu bangunan.

3.4.1 Material Talang Air

a. Talang air aluminium

Ada banyak manfaat menggunakan bahan aluminium. Salah satu alasannya adalah material ini tahan terhadap korosi dan karat. Selain itu, karena terbuat dari aluminium, bobotnya pun ringan. Karena bahannya yang ringan, pemasangannya otomatis jauh lebih mudah. Akan tetapi, aluminium yang ringan dan tipis ini rawan penyok (<https://www.rucika.co.id/>)

b. Talang air baja ringan

Talang air berbahan baja ringan lebih kuat karena terbuat dari baja ringan dan lebih tahan terhadap benturan. Material baja ringan juga sangat tahan terhadap segala kondisi cuaca. Salah satu kelebihan penggunaan baja ringan untuk talang air hujan adalah kemudahan dalam proses pengecatan. Baja ringan kuat dan tahan terhadap segala kondisi cuaca, tetapi bahan ini tidak tahan terhadap korosi atau karat. Bobotnya yang berat membuat proses pemasangan menjadi lebih rumit. (<https://www.rucika.co.id/>)

c. Talang air seng

Campuran aluminium dan titanium biasa digunakan untuk bahan seng ini. Tetapi ketahanannya terhadap karat dan korosi kurang baik. Akibatnya talang yang terbuat dari bahan seng cenderung lebih cepat bocor. Oleh karena itu, harus sering diganti. Jika tidak, talang seng biasanya dibiarkan dalam bentuk pelat saat dibeli. Sebelum menempatkannya pada atap, perlu membentuknya terlebih dahulu sesuai bentuk dan ukuran. (<https://www.rucika.co.id/>)

d. Talang air galvalum

Bahan Galvalum sendiri merupakan gabungan antara aluminium dan baja. Maka talang ini seringan aluminium dan sekuat baja. Perpaduan kedua material ini meningkatkan ketahanan material talang galvalum. Bahan ini juga tahan panas, sehingga cocok ditempatkan di tempat dengan sinar matahari yang kuat. Semakin tebal talang maka akan semakin tahan lama dan semakin mahal harganya. (<https://www.rucika.co.id/>)

e. Talang air beton

Talang air beton memberikan kebebasan kepada pemilik rumah untuk memilih bentuk dan ukurannya. Hal ini menjadikan material beton dan cor lebih unggul dibandingkan material lainnya. Dengan formulasi yang tepat, bahan ini memiliki daya tahan dan ketahanan benturan yang sangat baik. Tetapi proses Pembuatannya sangat sulit dan relatif memakan waktu dibandingkan jenis material lainnya. (<https://www.rucika.co.id/>)

f. Talang air pvc

Yang paling umum digunakan adalah talang PVC atau Polyvinyl Chloride (plastik). Tidak hanya lebih murah, tetapi juga lebih tahan lama dibandingkan bahan lainnya. Bahan PVC juga tidak korosif dan tahan karat. Daya tahannya merupakan salah satu yang terbaik. Selain itu, bahan PVC ringan dan fleksibel, membuat proses pemasangan jauh lebih mudah. (<https://www.rucika.co.id/>)

3.4.2 Pipa tegak

Pipa tegak atau pipa tegak adalah pipa untuk mengalirkan air hujan dari talang air menuju selokan atau sebagainya. Tujuan dari pipa tegak adalah agar air dari talang mencapai tanah tanpa menetes atau terciprat ke struktur bangunan.



Gambar 3.2 Pipa Tegak

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

Ukuran talang air dan pipa tegak ditentukan dari beberapa hal, antaranya adalah curah hujan dan luas atap. Semakin tinggi curah hujan dan besar luas atap maka semakin volume talang dan pipa tegak juga semakin besar. Pada dasarnya curah hujan di Indonesia adalah 5-8 liter/menit. Apabila atap tersebut mendapat tambahan air hujan dari dinding yang berdekatan harus ditambah dengan memperhitungkan 50% luas dinding terluas yang dianggap sebagai atap (SNI 03-7065, 2005). Berikut merupakan beban maksimum pipa tegak yang diizinkan terhadap air untuk talang atap.

Tabel 3.2 beban maksimum yang diizinkan untuk talang atap (dalam m² Luas Atap)

Ukuran pipa mm	Pipa tegak air hujan	Pipa datar pembuangan air hujan			Talang atap datar terbuka			
		Kemiringan			Kemiringan			
		1%	2%	4%	½%	1%	2%	4%
50	63							
65	120							
80	200	75	105	150	15	20	30	40
100	425	170	245	345	30	45	65	90
125	800	310	435	620	55	80	115	160
150	1290	490	700	990	85	125	175	250
200	2690	1065	1510	2135	180	260	365	520
250		1920	2710	3845	330	470	665	945
300		3090	4365	6185				
350		5525	7800	11055				

(Sumber: badan standarisasi nasional, 2000)

3.5 Agregat

Agregat adalah material dari batu pecah, pasir, kerikil, atau partikel mineral lainnya. Agregat bisa berasal dari alam atau buatan. Dalam industri konstruksi, agregat digunakan sebagai bahan pengisi beton dan mortar. Agregat memberi bentuk dan dimensi pada bahan bangunan.

3.5.1 Agregat Batu Pecah

Agregat batu pecah diproduksi dari bongkahan-bongkahan batuan hasil peledakan (biasanya batuan andesit dan basalt), kemudian dipecah lagi dengan palu atau alat mekanis (*breaker/crusher*) untuk disesuaikan ukurannya dengan kebutuhan konsumen. Secara umum, kegiatan pembuatan agregat batu pecah terdiri dari peremukan, pengayakan dan pengangkutan. Hasil dari pengolahan ini berupa batu pecah dengan ukuran ≤ 10 mm, 10 – 20 mm, 20 – 30 mm, 30 – 50 mm, 50 – 75 mm. Dibawah ini merupakan contoh dari batu pecah :



Gambar 3.3 Batuan pecah

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

3.5.2 Agregat Halus

Agregat halus adalah mineral alami yang berbentuk butiran kecil. Agregat halus berasal dari hasil pelapukan alami batuan atau pasir buatan. Agregat halus harus mempunyai susunan besar butir dalam batas-batas sebagai berikut :

Tabel 3.3 Syarat Gradasi Agregat Halus Menurut ASTM

Ukuran Lubang Ayakan (mm)	Prosentase Lolos Komulatif (%)
9,5	100
4,75	95-100
2,36	80-100
1,18	50-85
0,60	25-60
0,30	10-30
0,15	2-10

(Sumber :Teknologi Bahan I, Riyaldi and Amalia, 2005)

agregat halus tidak boleh lebih mengandung bagian yang lolos lebih dari 45 % pada suatu ukuran ayakan dan tertahan pada ayakan berikutnya. modulus kehalusannya tidak kurang dari 2,3 dan tidak lebih dari 3,1.dibawah ini merupakan contoh dari agregat halus



Gambar 3.4 Agregat Halus
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training*

Ruang lingkup kegiatan *on the job training* (OJT) yang dilaksanakan oleh taruna program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya yang berada pada unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Kutai Barat. Dalam penyusunan laporan ini fokus pada bangunan dan Landasan, yaitu fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat. Jam dinas dimulai pada pukul 08.00 WITA dan berakhir pada pukul 16.00 WITA mulai tanggal 2 Oktober 2024 hingga 21 Februari 2025. Ruang lingkup *On The Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Penulis melaksanakan kegiatan *On the Job Training* pada daerah sisi darat yang meliputi bagunan Terminal Penumpang, area parkir, gedung perkantoran dan gedung operasional. Di lokasi OJT penulis mengenal berbagai macam komponen dan jenis perawatan bangunan.

a. Terminal Penumpang

Terminal penumpang merupakan bangunan di bandara dimana digunakan sebagai tempat penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas tempat mereka naik dan turun dari pesawat.



Gambar 4.1 Terminal penumpang

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Di terminal, penumpang membeli tiket, memeriksa barang bawaannya, dan diperiksa oleh petugas keamanan. Peserta OJT melakukan berbagai

perawatan pada bangunan terminal seperti perbaikan talang air dan perawatan berbagai komponen bangunan.

b. *Parking Area*



Gambar 4.2 *Parking area*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar diatas merupakan area parkir dari bandar udara melalan. Area ini digunakan penumpang untuk memarkir kendaraannya, baik penumpang, petugas pengantaran, maupun penjemputan. Kawasan ini diperuntukkan bagi penumpang yang menggunakan angkutan umum atau mobil pribadi. Sehingga perlu dilakukan perawatan seperti saluran drainasse dan landscape area tersebut.

c. Gedung Perkantoran

- Kantor Administrasi



Gambar 4.3 Kantor administrasi

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar diatas merupakan kantor administrasi dari bandara melalan. kantor administrasi merupakan sebuah gedung tempat koordinator dan staf administrasi bekerja sebagai penjaga data

umum bandara dan mencetak surat-surat penting kepada karyawan. Perawatan atau perbaikan yang telah dilakukan selama kegiatan OJT adalah pengecatan dan perbaikan beberapa titik keruksakan pada rangka atap maupun plafon.

d. Gedung Operasional

- Kantor PKP-PK



Gambar 4.4 *Kantor PKP-PK*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar diatas merupakan bangunan PKP-PK baru di bandar udara melalang. PKP-PK merupakan gedung tempat koordinator petugas PKP-PK dan jajarannya *stanby* selama operasi penerbangan berlangsung dan menjamin keselamatan serta keamanan proses penerbangan tersebut. Telah dilakukan beberapa perawatan pada bangunan PKP-PK antaranya pemotongan rumput sekitar area tersebut dan perbaikan saluran air bersih.

- Gedung *Power House* serta Bangunan dan landasan



Gambar 4.5 Gedung *Power House* serta Bangunan dan landasan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar tersebut merupakan foto dari gedung *power house* Bandar Udara Melalan. Gedung Power House (PH) atau dikenal juga dengan nama Rumah Pembangkit merupakan gedung yang menyediakan tenaga listrik ke seluruh fasilitas di Bandara Melalan. Gedung ini juga digunakan sebagai tempat para teknisi/pekerja bangunan landasan,mekanikal dan teknisi listrik berkumpul untuk berdiskusi atau saling memberi pendapat antara satu dan lainnya. Saat ini Bandar Udara Melalan belum memiliki Gedung/*workshop* Bangunan Landasan , maka saat ini menggunakan Gedung *Power House* sebagai tempat koordinator bersama dengan unit teknisi lain.

- Gedung Elektronika Bandara

Gedung Elektronika Bandara atau gedung Elband adalah gedung yang digunakan sebagai tempat peralatan elektronika bandara dan para teknisi/pekerja Elektronika Bandara berkumpul untuk berdiskusi atau saling memberi pendapat antara satu dan lainnya. Berikut ini merupakan gambar dari gedung elektronika Bandar Udara Melalan



Gambar 4.7 Gedung elektronika bandara
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan seluruh fasilitas penunjang yang merupakan area non-publik dan oleh karena itu semua orang, barang, dan kendaraan yang memasukinya harus menjalani

pemeriksaan keamanan atau memerlukan izin khusus. Berikut fasilitas sisi udara bidang organisasi di Bandara Melalan :

a. Landasan Pacu (*Runway*)



Gambar 4.8 Landasan pacu (*Runway*)

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar diatas merupakan *Runway* 03 di Bandara Melalan. Landasan pacu adalah suatu area berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara yang diperuntukkan untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara di suatu bandar udara. Unit Penyelenggara Bandar udara Melalan memiliki landasan eksisting berukuran 1300 x 30 m. Telah banyak Dilakukan perawatan pada runway bandar udara melalan,antaranya adalah overlay dan pengecatan marka baru pada seluruh permukaan perkerasan

b. Landasan Hubung (*Taxiway*)



Gambar 4.9 Landasan hubung (*Taxiway*)

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar diatas merupakan *Taxiway* Bandar Udara Melalan. *Taxiway* adalah jalan penghubung antara landasan pacu dan apron bandara, hanggar, terminal, atau fasilitas lainnya. Bandara Melalan Kutai Barat

memiliki *taxiway* A dengan perkerasan lentur (fleksibel) sepanjang 75 meter dan lebar 17 meter yang menghubungkan sepenuhnya *runway* dan apron serta dilengkapi dengan PCN 16 F/C/Y/T. *Taxiway* B berukuran panjang 75 mx 17 m dengan perkerasan lentur dan mempunyai PCN yang sama. Telah banyak Dilakukan perawatan pada runway bandar udara melalan,antaranya adalah overlay dan pengecatan marka baru pada seluruh permukaan perkerasan

c. *Apron*

Apron adalah suatu kawasan bandar udara di darat yang diperuntukkan bagi menampung pesawat udara dan berfungsi sebagai tempat naik dan turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau perawatan pesawat udara. Bandara Melalan sendiri memiliki *apron* permukaan fleksibel dengan panjang 170 meter dan lebar 75 meter dengan PCN 16 F/C/Y/T. Telah banyak Dilakukan perawatan pada runway bandar udara melalan,antaranya adalah overlay dan pengecatan marka baru pada seluruh permukaan perkerasan. Berikut adalah gambar dari *Apron* Bandar Udara Melalan



Gambar 4.10 *Apron*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

d. *Helipad*



Gambar 4.11 *Helipad*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Gambar diatas merupakan *Helipad* yang dipunyai oleh Bandara Melalan. *Helipad* adalah pangkalan untuk helikopter. Karena sifat helikopter yang dapat mendarat dan terbang secara vertikal, maka helipad tidak memerlukan banyak ruang dan dapat ditempatkan dimana saja asalkan tersedia ruang yang cukup untuk rotor/baling-baling helikopter. Pada bandar udara Melalan memiliki Helipad berukuran 25 x 25 m dengan perkerasan kaku (*Rigid*). Telah Dilakukan perawatan pada runway bandar udara melalan,antaranya adalah pengecatan marka baru pada seluruh permukaan perkerasan

e. *Runway Strip*

Lingkup pelaksanaan OJT di sisi udara selanjutnya adalah di area *runway strip*. Disini kami melaksanakan standarisasi tinggi rumput, memastikan tidak adanya genangan air dan tidak adannya FOD yang sewaktu waktu dapat memasuki *runway* seperti rumput sisa pemotongan, sampah dan bangkai. *Runway strip* bandar udara Melalan memiliki luas 1.400 x 150 m. Peserta OJT melakukan berbagai perawatan pada area *Runway Strip* seperti pemotongan rumput dan penimbunan beberapa titik lubang yang dapat mengganggu kegiatan operasional Bandara. Berikut ini merupakan gambar area *Runway strip* tampak dari atas



Gambar 4.12 *Runway Strip*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi mahasiswa Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Tahun 2024 di Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan mulai tanggal 2 Oktober 2024 sampai dengan tanggal 21 Februari 2025 yang dilaksanakan di Bandara Melalan Kutai Barat Secara umum ditunjukkan pada Tabel 4.1.

Jam dinas di bandara adalah pukul 08.00 hingga 16.00. Selama OJT, Mahasiswa diawasi dan dibimbing oleh koordinator, Penanggungjawab, dan staf senior di bandara. Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya secara khusus dan secara umum terlampir sebagai berikut :

Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* 1

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	02 Oktober 2024	Taruna On the Job Training (OJT) tiba di Kantor Penyelenggaraan Bandar Udara Melalan – Kutai Barat	
2	02 Oktober 2024 – 28 Februari 2024	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan dinas

			sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3	20 Desember 2024 – 28 Februari 2025	Asistensi Laporan OJT yang pertama ke dosen pembimbing dan supervisor.	-
4	6 Maret 2025	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan sidang laporan.	-

4.3 Permasalahan *On the Job Training*

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Toraja, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut :

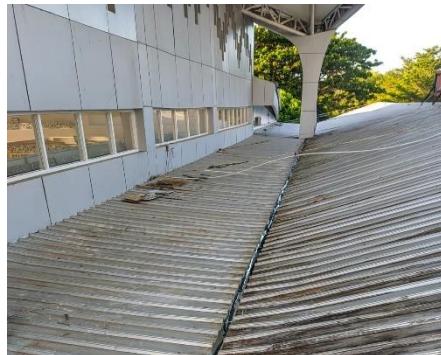
- 4.3.1 Kerusakan dan Kebocoran Talang air pada Terminal penumpang Bandar Udara Melalan sehingga perlu dilakukan perbaikan berupa penggantian talang baru.
- 4.3.2 Terdapat lubang berukuran 2 X 2 dengan kedalaman 1 meter pada area runway strip Bandar Udara Melalan sehingga perlu dilakukan penimbunan.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Perbaikan Talang Air Pada Atap Terminal Penumpang

Bandara Melalan Kutai Barat terus beroperasi dan berkembang dari tahun ke tahun. Berdasarkan data yang ada, kondisi Terminal di bandara ini sangat layak untuk digunakan, namun tetap diperlukan pekerjaan pemeliharaan pada fasilitas sisi darat untuk menjamin pelayanan yang maksimal. Untuk itu dilakukan perbaikan pada talang air di gedung terminal penumpang. Penulis kemudian melakukan observasi dan menyimpulkan langkah-langkah apa saja yang diperlukan untuk penggerjaan perbaikan talang air. Pekerjaan ini dilakukan pada atap terminal penumpang bandara melalan

melak sepanjang 100 meter. Berikut merupakan tahapan penggerjaan perbaikan talang air pada Bandar Udara Melalan :



Gambar 4.13 Atap Terminal Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

1. Pekerjaan persiapan

a. Inspeksi



Gambar 4.14 Inspeksi Talang Air

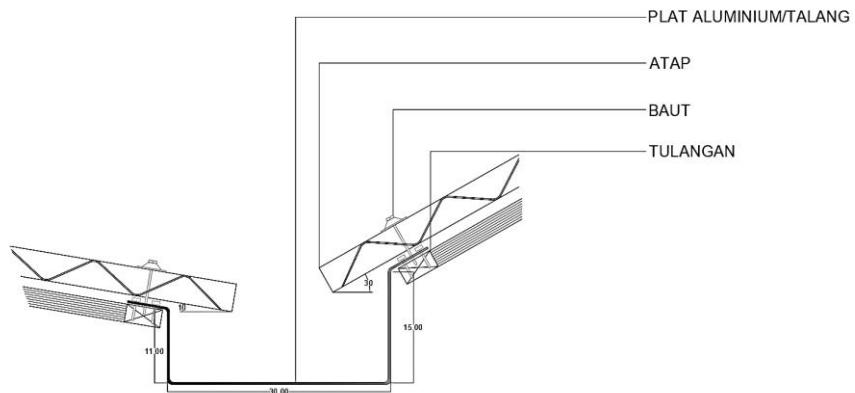
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Tahap ini dilakukan pengecekan dan observasi terhadap kerusakan dan kebocoran terhadap talang air. Kegiatan inspeksi meliputi pengukuran bentuk talang air yang nantinya dapat mendukung tahapan selanjutnya.

b. Pengukuran dan Desain

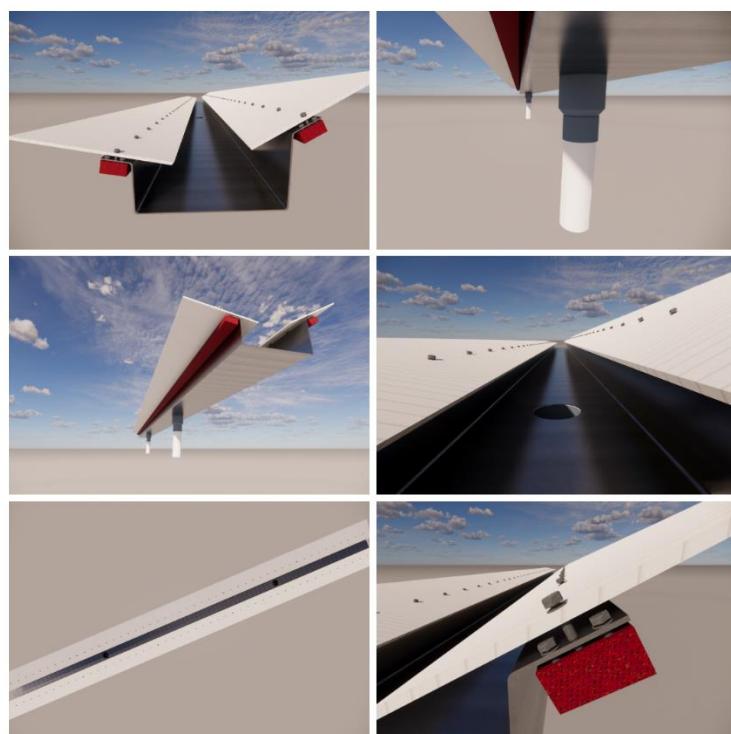
Dilakukan proses desain bentuk talang air menggunakan aplikasi *AutoCAD* 2022 untuk gambar 2D dan *SketchUp Pro* 2022 untuk desain 3D. Pada atap terminal penumpang bandara melalan memiliki kemiringan yang berbeda yaitu 30° dan 10° . Lebar alas talang air adalah 30 cm dan tingginya adalah 11 cm dan 15 cm,

sedangkan untuk bagian yang menempel pada tulangan bangunan membutuhkan 8 cm. Sehingga total kebutuhan lebar talang air adalah 72 cm dengan panjang 100 meter. Berikut merupakan gambaran talang air 2D dan 3D. Berikut ini merupakan sopdrawings dari talang air Terminal Bandar Udara Melalan.



Gambar 4.15 Desain Talang

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)



Gambar 4.16 Desain 3D Talang

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

c. Perhitungan kapasitas talang

- luas atap = $400\text{m}^2 \times 8 \text{ liter/menit} = 3200 \text{ liter/menit}$
- daya tampung talang = $0.3\text{m} \times 0.11\text{m} \times 100\text{m} = 3,3 \text{ m}^3$ atau 3300 liter
- pipa tegak = diameter 6 inch kapasitas (1290 liter/menit)
- talang air yang dibutuhkan adalah $3200/1290 = 2,5$ pipa.

Sedangkan pada terminal ada 2 pipa tegak dan 2 talang area ujung yang terbuka. Ujung talang terbuka ini menyebabkan basah dan licin pada sebagian area lantai terminal karena air yang terciprat dan arah jatuh aliran airnya tidak bisa diperkirakan. Jadi agar efisien, talang air membutuhkan 2 pipa tegak diameter 6 inch dan perlu pembuatan 2 pipa tegak berdiameter 4 inch pada ujung talang agar meminimalkan cipratkan air.

2. Proses Penggerjaan Talang air

a. Persiapan alat dan bahan

Peralatan dan bahan yang digunakan yaitu :

Tabel 4.2 alat dan bahan perbaikan talang

NAMA ALAT DAN BAHAN	FOTO	KETERANGAN
Gunting plat	 Gambar 4.17 Gunting Plat (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)	
Tangga	 Gambar 4.18 Tangga (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)	

Bor listrik/baterai		Gambar 4.19 Bor Baterai (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)	
Sarung tangan		Gambar 4.21 Sarung Tangan (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)	
Alat ukur/meteran		Gambar 4.22 Meteran (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)	
Plat aluminium		Gambar 4.23 Plat Roll Aluminium (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)	

Serat fiber			
	<p>Gambar 4.24 Serat Fiber (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)</p>		
Lem epoxy			
	<p>Gambar 4.25 Lem Epoxy (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)</p>		
Baut baja ringan			
	<p>Gambar 4.26 Baut Baja Ringan (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)</p>		
Tang			
	<p>Gambar 4.20 Tang Buaya (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)</p>		

b. Pengukuran dan pemotongan plat aluminium



Gambar 4.27 Pengukuran dan Pemotongan Plat Aluminium

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Langkah pertama adalah menentukan ukuran plat aluminium yang dibutuhkan. Pengukuran dilakukan berdasarkan dimensi dan bentuk yang memenuhi kebutuhan talang air hujan, seperti panjang, lebar, dan sudut tertentu. Langkah ini dimaksudkan untuk memastikan plat aluminium yang digunakan memenuhi spesifikasi dan lokasi pemasangan talang. Setelah diukur, plat aluminium dipotong sesuai ukuran yang ditentukan yaitu dengan panjang 20 meter dan lebar +- 75 cm. Pemotongan ini biasanya dilakukan dengan menggunakan alat yang sesuai, seperti gunting plat khusus untuk bahan logam. Tujuan pemotongan adalah untuk menghasilkan potongan yang presisi dan rapi sehingga talang dapat terpasang dan berfungsi dengan baik.

c. Melepas baut dan atap



Gambar 4.28 Pelepasan Baut dan Atap

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Melepas baut yang menempel pada talang dan melepas sebagian plat atap agar memudahkan proses pemasangan talang baru. Semua

baut maupun talang yang dilepas sepanjang 100 meter dilakukan secara bertahap karena pekerjaan tidak cukup dilakukan sehari.

d. Melepas talang air lama



Gambar 4.29 Pelepasan Talang Air Lama

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Komponen talang seperti sambungan dan baut dilepas satu per satu. Perhatian khusus diberikan untuk menghindari kerusakan pada atap atau penyangga tempat talang dipasang.

e. Pemasangan plat aluminium pada posisinya



Gambar 4.30 Pemasangan Plat Aluminium

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

memasang dan menempatkan plat aluminium di lokasi yang direncanakan. pemasangan dilakukan secara bertahap karena ukurannya yang panjang yaitu 100 m, sehingga pemasangan harus dibagi menjadi setiap 20 meter. Setelah semua nagian plat terpasang sepanjang 100 meter, dilakukan pengeleman antara potongan atau sambungan dengan serat fiber dan direkatkan oleh lem epoksi. Proses ini mencakup beberapa langkah penting untuk memastikan bahwa hasilnya akurat dan stabil dengan desain yang diinginkan serta kerapatannya diperiksa untuk memastikan pemasangannya rapi, kedap

dan stabil, serta tidak ada celah yang dapat menyebabkan kebocoran dan mempengaruhi fungsinya sebagai komponen kedap air.

f. Proses pemasangan baut dan atap



Gambar 4.31 Pemasangan Baut dan Atap

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

merekatkan talang air dan atap pada tumpuan dengan bantuan baut yang dikencangkan dengan bor listrik atau bor baterai .tahap ini bertujuan untuk memastikan plat aluminium dan atap terpasang dengan kokoh, aman, dan tahan lama. Proses ini sangat penting karena memengaruhi stabilitas dan ketahanan struktur talang dan atap terhadap berbagai kondisi cuaca.

g. *Finishing*



Gambar 4.32 *Finishing* Talang Air

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Tahap ini adalah memastikan bahwa semua baut telah terpasang dengan kuat. Melakukan pembersihan dan memastikan daerah pekerjaan bersih dari peralatan dan sampah yang tersisa.

4.4.2 Penimbunan Lubang Area Runway Strip

Lubang pada area *runway strip* merupakan kerusakan atau cacat pada area yang diperuntukkan bagi keselamatan penerbangan. *Runway strip* adalah area di sekitar *runway* yang dirancang untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat jika terjadi *overrun* (pesawat keluar dari *runway*). Menurut Standar Keselamatan Penerbangan Internasional ICAO (Organisasi Penerbangan Sipil Internasional), *runway strip* harus dijaga dalam kondisi baik dengan permukaan datar dan tidak ada benda asing atau kerusakan. Permukaan harus mampu menahan beban kendaraan darurat ringan tanpa menimbulkan kerusakan lebih lanjut. Jika pesawat keluar dari landasan pacu dan memasuki daerah berlubang, roda pendaratan pesawat dapat terjadi kerusakan. Lubang dapat memengaruhi pengoperasian kendaraan bandara yang sering melintasi, seperti kendaraan pemotong rumput. Maka harus diisi dengan material yang sesuai, seperti tanah padat atau material yang lain. Peralatan yang digunakan untuk penimbunan yaitu :

a. Alat dan bahan

Peralatan dan bahan yang digunakan yaitu :

Tabel 4.3 alat dan bahan penimbunan lubang

NAMA ALAT DAN BAHAN	FOTO	KETERANGAN
Cangkul		<p>Gambar 4.33 Cangkul (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)</p>
Timba ukuran besar		<p>Gambar 4.34 Timba (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)</p>

Kendaraan <i>maintenance</i>	 <p data-bbox="600 639 1171 720"> Gambar 4.35 Kendaraan Maintenance (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024) </p>	
Meteran	 <p data-bbox="600 1066 1171 1147"> Gambar 4.36 Meteran (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024) </p>	
Sarung tangan	 <p data-bbox="600 1470 1171 1551"> Gambar 4.37 Sarung Tangan (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024) </p>	

b. Metode Pelaksanaan

1. Pengukuran dan perhitungan kebutuhan material



Gambar 4.38 Pengukuran Lubang Area Runway Strip

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Memastikan jumlah material yang digunakan sesuai dengan kebutuhan untuk menghindari pemborosan atau kekurangan material yang dapat mempengaruhi waktu pelaksanaan. Pada kasus kali ini, lubang berukuran 2m X 2 m dengan kedalaman 1 m sehingga volumenya adalah 4 m³. Material yang digunakan adalah 70 % batu pecah dan 30 % tanah dan pasir.

2. Menyiapkan material



Gambar 4.39 Menyiapkan Material Timbunan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Menyiapkan material batu pecah dan tanah timbunan kedalam ember cat besar untuk memudahkan distribusi dan perhitungan kebutuhan material. Setelah material terkumpul di ember, selanjutnya adalah mobilisasi material menggunakan kendaraan *maintenance* ke area lubang.

3. Penimbunan lubang



Gambar 4.40 Proses Penimbunan Lubang

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Material pengisi dimasukkan ke dalam lubang secara bertahap. Batu pecah dimasukkan terlebih dahulu setiap 35 cm dan dipadatkan manual dengan cangkul dan linggis sampai ketinggian 70 cm agar kepadatannya lebih kokoh. Setelahnya adalah menimbunnya dengan material tanah dan pasir untuk meratakan permukaannya agar dapat dilewati kendaraan-kendaraan yang melewatinya.

4. *Finishing*



Gambar 4.41 *Finishing* Penimbunan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Meratakan bagian permukaan dengan menggunakan cangkul. Setelah lubang telah tertutup dengan baik. Pemadatan dan pengujian kekuatan timbunan dilakukan dengan melindas timbunan tersebut dengan kendaraan *maintenance* sebanyak 2 kali passing. Setiap passing dihitung bolak balik. selanjutnya adalah pembersihan lokasi pekerjaan dari peralatan dan benda asing.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang penulis temukan, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Karena kebocoran talang air pada atap terminal dan membasahi lantai maka dilakukan perbaikan berupa pergantian plat talang lama dengan plat aluminium sepanjang 100 m.
2. Ditemukan lubang berukuran 2 X 2 dengan kedalaman 1 m pada area *runway strip*, maka dilakukan penimbunan dengan batu, tanah dan pasir dengan komposisi 70% batu dan 30% tanah dan pasir.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu mata kuliah wajib dalam kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Kegiatan *on the job training* dirancang untuk mendukung peningkatan pelatihan, menambah wawasan, dan memperluas pengetahuan.

Kegiatan *On the Job Training* ini bertujuan agar taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan dapat langsung mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama perkuliahan baik teori maupun praktek di laboratorium Politeknik Penerbangan Surabaya.

Dengan demikian taruna dapat memahami keterkaitan ilmu yang dimilikinya dengan keadaan nyata di lapangan, sehingga ketika taruna lulus dan dinyatakan bekerja, mereka dapat dengan mudah beradaptasi dengan lingkungan lapangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang penulis temukan, maka penulis dapat memberikan beberapa saran untuk pemeliharaan *runway* drainase sisi darat,yaitu :

1. melakukan inspeksi sisi darat setiap hari untuk mengamati seluruh bagian gedung dan melakukan perawatan rutin. Pada komponen talang,bisa ditambahkan talang tegak di setiap ujung talang, 2 pipa tegak berdiameter 4 inch agar tidak menyebabkan basah dan licin pada area lantai terminal karena cipratan dan arah aliran air yang tidak bisa diperkirakan.
2. Setelah dilakukan peninjauan maka diperlukannya inspeksi rutin untuk mengecek kondisi fasilitas sisi udara. Memastikan bahwa semua perawatan dan operasi mematuhi regulasi dari otoritas penerbangan, seperti ICAO (*International Civil Aviation Organization*) atau otoritas lokal.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksana Keseluruhan

Dengan dilaksanakannya OJT di Bandara Melalan diharapkan para Mahasiswa dapat lebih aktif memanfaatkan pengalaman dan pembelajaran serta selalu bertanya kepada personel yang berpengalaman karena banyak ilmu-ilmu di lapangan yang tidak dipelajari didalam kelas maupun di laboratorium.

Sangat diharapkan seluruh peserta OJT berani belajar lebih luas. Selain perihal teknis, mahasiswa juga bisa mempelajari terkait keselamatan terutama K3 dan hal-hal mengenai manajemen yang hanya bisa dipelajari di tempat OJT. Dengan demikian, pengetahuan dan pengalaman yang diperoleh melalui kegiatan OJT semakin bertambah.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Standarisasi Nasional. (2000), “Sni 03-6481-2000 Sistem Plumbing”, *Sni 03-6481-2000*, pp. 1–119.

Dirjen Perhubungan Udara, K.P. (2005), “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara”, *Kementerian Perhubungan*, pp. 1–140.

Kementerian Perhubungan. (2005), “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004 Mengenai Terminal Kargo Bandar Udara Sebagai Standar Wajib”.

Melalan, P. pengoperasian (aerodrome manual). (2022), “Panduan pengoperasian (aerodrome manual)”, *Bandar Udara Melalan-Kutai Barat*, pp. 1–8.

Menteri Perhubungan. (2005), “Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 Mengenai Rambu-Rambu Di Terminal Bandar Udara Sebagai Standar Wajib”.

Perhubungan Udara, D.J. (2019), “Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)”, *Kementerian Perhubungan*, Vol. I.

PM 77 Tahun 2015. (2015), “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Faasilitas Bandar Udara”, *PM 77 Perhubungan*, 2015, p. 12.

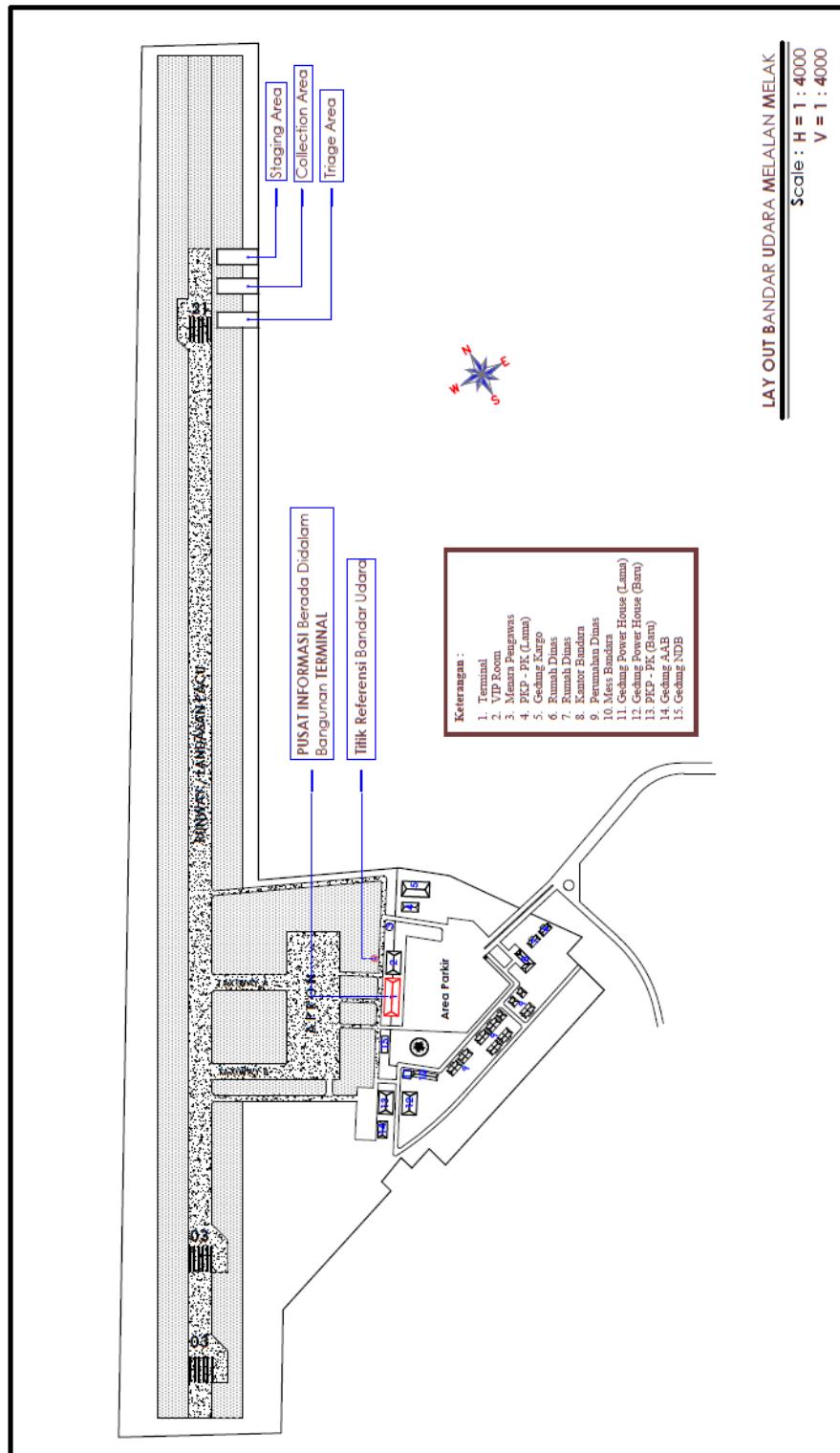
SNI 03-7065. (2005), “Tata cara perencanaan sistem plambing”, *Badan Standar Nasional*, No. SNI 03-7065-2005, p. 23.

Suharno, M., Ratna Sari, D., Abrori, M.I., Laksono, A.D., Pelaksana, U., Pelayanan, T., Kebandarudaraan, J., *et al.* (2021), “Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Kedatangan di Bandar Udara”, *Jurnal Penelitian Politeknik Penerbangan Surabaya Edisi XXXI*, Vol. 6 No. 1, p. 55.

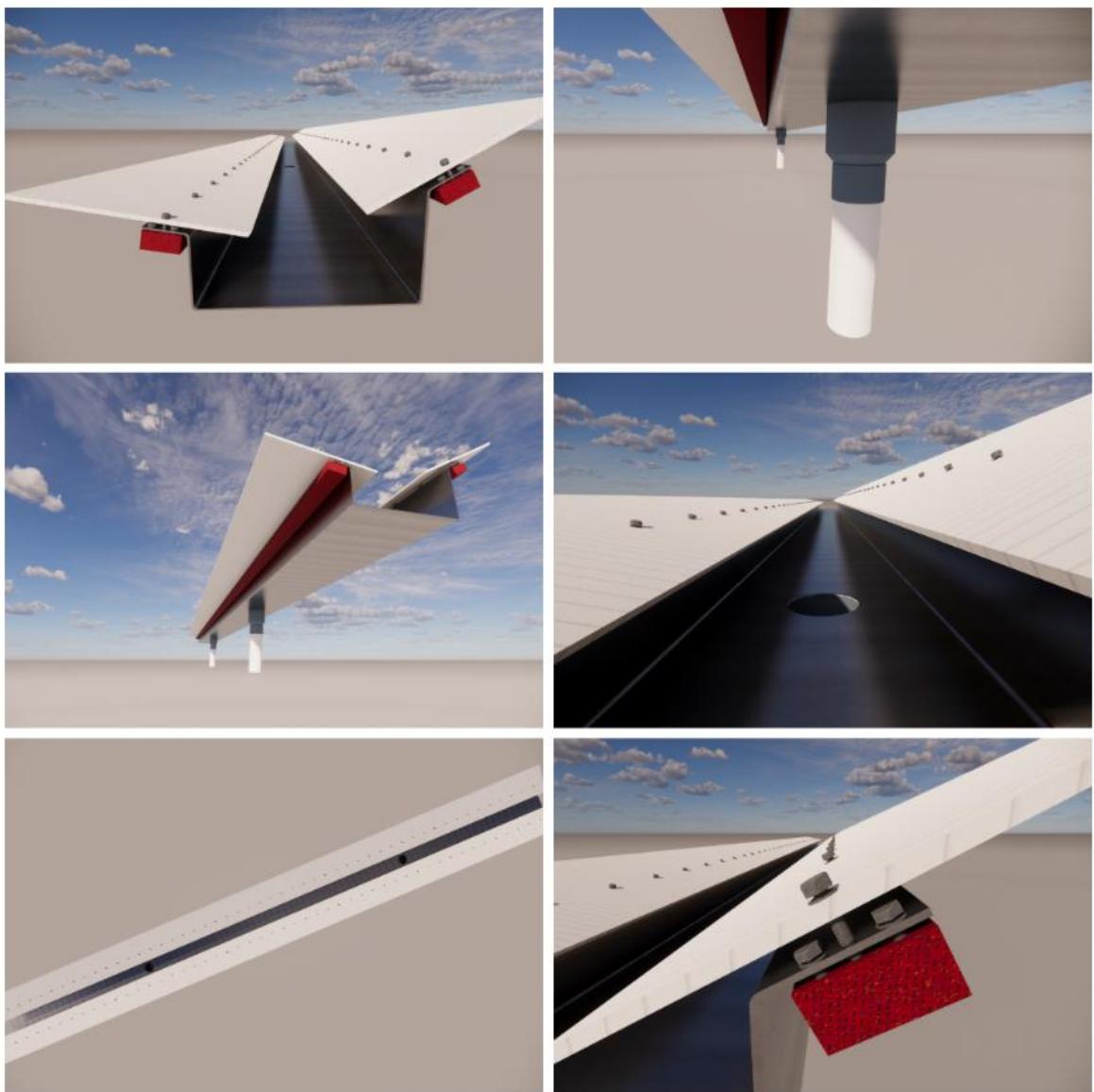
Teknologi Bahan I, Riyaldi, M. and Amalia. (2005), “Teknologi Bahan I”, pp. 11–38.

LAMPIRAN

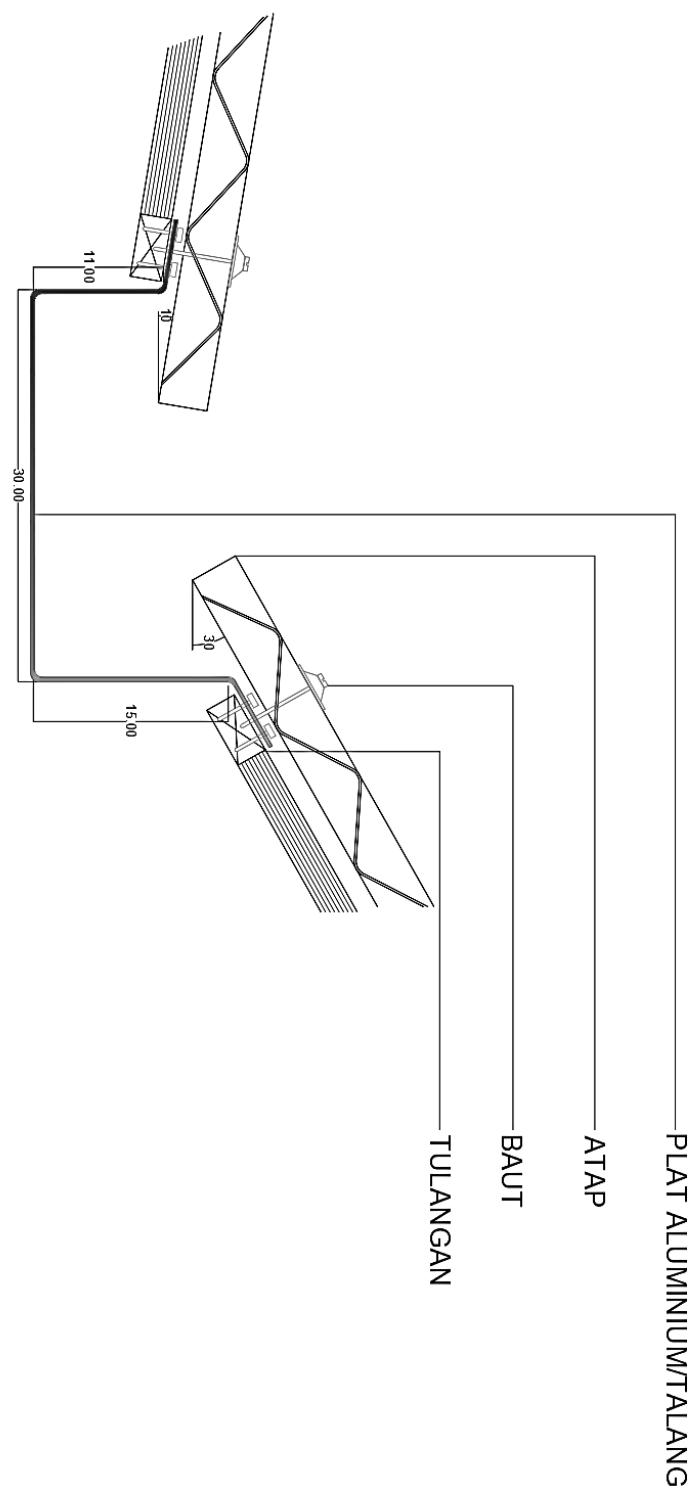
Lampiran 1. Layout Bandar Udara Melalan



Lampiran 2. Desain 3D Talang air



Lampiran 3. Desain 2D Talang air



Lampiran 4. Laporan Harian Bulan Oktober

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Genta Dwijati Milatdien
 NIT : 30722010
 PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
 Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan, Kutai Barat, Kalimantan Timur

N O	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMEN TA SI	PARAF SUPERVISOR
1	1 Oktober 2024			
2	2 Oktober 2024	Tiba di lokasi OJT		
3	3 Oktober 2024	Perbaikan Kloset duduk yang macet		
4	4 Oktober 2024	pemotongan rumput sekitar trotoar		
5	5 Oktober 2024			

6	6 Oktober 2024			
7	7 Oktober 2024	perbaikan kloset jongkok		
8	8 Oktober 2024	pemeliharaan rumput area taman		
9	9 Oktober 2024	mencabut tumbuhan mati dalam kegiatan pemeliharaan taman		
10		perbaikan saluran pembuangan wastafel yang tersumbat		

11		Inspeksi harian		
12	12 Oktober 2024			
13	13 Oktober 2024			
14	14 Oktober 2024	perbaikan engsel pintu kamar mandi yang lepas		
15	15 Oktober 2024	inspeksi harian		
16	16 Oktober 2024	perawatan rumput area taman		

17	17 Oktober 2024	penanaman tumbuhan di lahan kosong		
18	18 Oktober 2024	pembersihan bak kontrol drainase		
19	19 Oktober 2024			
20	20 Oktober 2024			
21	21 Oktober 2024	penggantian pompa air baru		
22	22 Oktober 2024	pemotongan besi penutup drainase		

23	23 Oktober 2024	perbantua pemadaman kebakaran lahan di sekitar pagar parimeter		
24	24 Oktober 2024	perbaikan paving block bergelombang		
25	25 Oktober 2024	pengecatan paving block area taman		
26	26 Oktober 2024			
27	27 Oktober 2024			
28	28 Oktober 2024	pengecatan paving block area taman		

29	29 Oktober 2024	pengecatan kanstin area akses masuk kantor administrasi		
30	30 Oktober 2024	Inspeksi oleh direktorat Bandara Udara		

Supervisor

Kepala Unit Teknik
Bangunan Dan Landasan
UPBU Melalan,Melak



Dimas Bayu Daryanto
NIP. 19810903 201012 1 001

Lampiran 5. Laporan Harian Bulan November

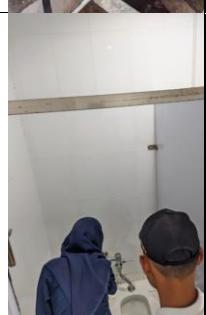
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Genta Dwijati Milatdien
 NIT : 30722010
 PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
 Lokasi OJT : Kantor UPBU Kelas III Melalan, Kutai Barat - Kalimantan Timur

N O	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMEN TASI	PARAF SUPERVISOR
1	1 November 2024	Pengecatan rumah dinas bandara (penggecatan bagian pintu)		
2	2 November 2024			
3	3 November 2024			
4	4 November 2024	Pengecatan rumah dinas bandara (penggecatan bagian jendela)		
5	5 November 2024	Pengecatan Rumah dinas bagian atas rumah dinas (Roof)		

6	6 November 2024	Penanaman Tumbuhan (Kamboja) pada Landscape Terminal bandara		
7	7 November 2024	Pengecatan Profil lampu jalan masuk bandara		
8	8 November 2024	Semenisasi Kerusakan pada area kanstin		
9	9 November 2024			
10	10 November 2024			
11	11 November 2024	Penimbunan Batu terhadap area berlubang pada area jalan inpeksi		

12	12 November 2024	Perbaikan Pintu Fasilitas Terminal		
13	13 November 2024	Perbaikan Pintu Fasilitas Nursery Room Terminal		
14	14 November 2024	Perbaikan Fasilitas lampu akses jalan masuk bandara		
15	15 November 2024	Pengecatan Ulang Pilar Kantor Administrasi		
16	16 November 2024			
17	17 November 2024			

18	18 November 2024	Pengecatan Ulang Pilar Kantor Administrasi		
19	19 November 2024	Penerapan Metode Biopori pada area landscape terminal bandara		
20	20 November 2024	Penanaman Tumbuhan (Kamboja) Pada Lahan kosong samping terminal Bandara		
21	21 November 2024	Pemasangan Plang Rambu Petunjuk Arah		
22	22 November 2024	Inspeksi Kerusakan Toilet Fasilitas Toilet Terminal Bandar		

23	23 November 2024			
24	24 November 2024			
25	25 November 2024	Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
26	26 November 2024	Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
27	27 November 2024	Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
28	28 November 2024	Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
29	29 November 2024	Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		

30	30 November 2024	Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
----	-------------------------	--	--	--

Supervisor
 Kepala Unit Teknik
 Bangunan Dan Landasan
 UPBU Melalan,Melak

Dimas Bayu Daryanto
 NIP. 19810903 201012 1 001

Lampiran 6. Laporan Harian Bulan Desember

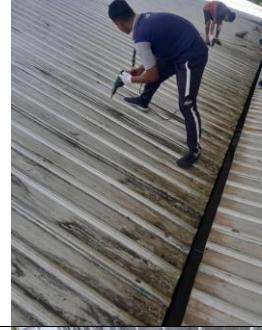
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Genta Dwijati Milatdienia
 NIT : 30722010
 PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
 Lokasi OJT : Kantor UPBU Melalan, Kutai Barat - Kalimantan Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF
1	1 Desember 2024	Inspeksi Jalan Akses Masuk Bandar Udara		
2	2 Desember 2024			
3	3 Desember 2024			
4	4 Desember 2024	Penimbunan Area <i>Runway Strip</i>		
5	5 Desember 2024	Pemotongan Rumput		

6	6 Desember 2024	Pembersihan Drainase		
7	7 Desember 2024	Inspeksi Drainase sisi Udara		
8	8 Desember 2024	Pemotongan pohon area taman		
9	9 Desember 2024			
10	10 Desember 2024			
11	11 Desember 2024	Pemotongan pohon area rumah dinas		

12	12 Desember 2024	Inspeksi Rutin Sisi Udara		
13	13 Desember 2024	Inspeksi Water Ponding		
14	14 Desember 2024	Inspeksi side strip runway		
15	15 Desember 2024	Inspeksi Water Ponding		
16	16 Desember 2024			
17	17 Desember 2024			
18	18 Desember 2024	Inspeksi Rutin Sisi Udara		

19	19 Desember 2024	Pekerjaan Perbaikan Talang Air Terminal		
20	20 Desember 2024	Pekerjaan Perbaikan Talang Air Terminal		
21	21 Desember 2024	Pekerjaan Perbaikan Talang Air Terminal		
22	22 Desember 2024	Inspeksi Rutin Sisi Udara		
23	23 Desember 2024			
24	24 Desember 2024			

25	25 Desember 2024	Inpeksi Drainase Sisi Udara		
26	26 Desember 2024	Kurvey Area Taman		
27	27 Desember 2024	Inpeksi Rutin Sisi Udara		
29	28 Desember 2024	Pembersihan Drainase Rumah Dinas		
28	29 Desember 2024	Inspeksi Rutin Sisi Udara		
29	30 Desember 2024	Pembersihan Area Apron		

30	31 Desember 2024	Pemeliharaan Sisi Darat		
----	-------------------------	-------------------------	--	---

Supervisor

Kepala Unit Teknik
Bangunan Dan Landasan
UPBU Melalan,Melak



Dimas Bayu Daryanto
NIP. 19810903 201012 1 001

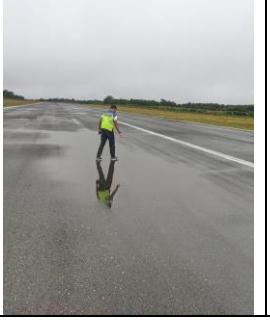
Lampiran 7. Laporan Harian Bulan Januari

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Genta Dwijati Milatdien
 NIT : 30722010
 PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
 Lokasi OJT : Kantor UPBU Melalan, Kutai Barat - Kalimantan Timur

N O	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	1 Januari 2024	Pengecatan Kanstin area parkir kendaraan		
2	2 Januari 2024	Pengecatan Kanstin area Parkir Kendaraan		
3	3 Januari 2024	Pengecatan Kanstin area Parkir Kendaraan		
4	4 Januari 2024			
5	5 Januari 2024			
6	6 Januari 2024	Inspeksi Saluran Drainase		

7	7 Januari 2024	Inspeksi Check Road Air Side		
8	8 Januari 2024	Inspeksi Area Runway Strip 21		
9	9 Januari 2024	Pekerjaan Perbaikan Plafon Kantor Administrasi		
10	10 Januari 2024	Pekerjaan Perbaikan Plafon Kantor Administrasi		
11	11 Januari 2024			
12	12 Januari 2024			

13	13 Januari 2024	Pekerjaan Perbaikan Plafon Kantor Administrasi		
14	14 Januari 2024	Pekerjaan Penggantian Gypsum Kantor Administrasi		
15	15 Januari 2024	Pekerjaan Pembuatan Talang Air area landscape		
16	16 Januari 2024	Pekerjaan Pembuatan Talang Air area landscape		
17	17 Januari 2024	Inspeksi Rutin Runway atau sisi udara		

18	18 Januari 2024			
19	19 Januari 2024			
20	20 Januari 2024	Pengecatan gapura kedatangan		
21	21 Januari 2024	Pengecatan gapura kedatangan		
22	22 Januari 2024	Pengecatan Zebra cross Terminal		
23	23 Januari 2024	Pembersihan Drainase		

24	24 Januari 2024	Inspeksi Rutin Sisi Udara		
25	25 Januari 2024			
26	26 Januari 2024			
27	27 Januari 2024	Pemeliharan rumput Rumah dinas Bandara		
29	28 Januari 2024	Perbaikan Cover Lampu Jalan Akses.		
28	29 Januari 2024	Perbaikan Pagar Perimeter sisi darat.		

29	30 Januari 2024	Pemotongan rumput area Taman		
30	31 Januari 2024	Penyiraman Racun pada runway ligthing		

Supervisor

Kepala Unit Teknik
Bangunan Dan Landasan
UPBU Melalan,Melak



Dimas Bayu Daryanto
NIP. 19810903 201012 1 001

Lampiran 8. Laporan Harian Bulan Februari

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Genta Dwijati Milatdien
 NIT : 30722010
 PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
 Lokasi OJT : Kantor UPBU Kelas III Melalan, Kutai Barat.

HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1 Februari 2025			
2 Februari 2025			
3 Februari 2025	<i>Welding</i>		
4 Februari 2025	Training PKPK		
5 Februari 2025	Inspeksi Drainase Udara Sisi		
6 Februari 2025	Inpesksi Saluran Drainase		

7 Februari 2025	Inpeksi Area <i>Runway Strip</i>		
8 Februari 2025			
9 Februari 2025			
10 Februari 2025	Inspeksi Drainase Sisi Darat		
11 Februari 2025	Pemeliharaan Area Runway Strip		
12 Februari 2025	Apel Pagi Rutin		
13 Februari 2025	Pemeliharaan Rumput		

14 Februari 2025	Perawatan Plang Petunjuk		
15 Februari 2025			
16 Februari 2025			
17 Februari 2025	Pemotongan Pohon Area Taman		
18 Februari 2025	Piket Malam		
19 Februari 2025	Pemeliharaan Rumput		

20 Februari 2025	Inspeksi Rutin Sisi Udara		
21 Februari 2025	Inspeksi Saluran Drainase		
22 Februari 2025			
23 Februari 2025			
24 Februari 2025	Pemeliharaan Area Taman Bandara		
25 Februari 2025	Inspeksi Rutin Sisi Udara		
26 Februari 2025	Pengecatan Kusen Rumah Dinas		

27 Februari 2025	Pengecatan Kusen Jendela Rumah Dinas		
28 Februari 2025	Presentasi Laporan OJT dan Tugas Akhir Kepada Kabandara UPBU Melalan		

Supervisor
 Kepala Unit Teknik
 Bangunan Dan Landasan
 UPBU Melalan,Melak



Dimas Bayu Daryanto
 NIP. 19810903 201012 1 001

Lampiran 9. Sertifikat OJT

