

**PEKERJAAN PELAPISAN ULANG (*OVERLAY*) PADA
RUNWAY 22 DAN PENGECATAN RUANG *APRON*
MOVEMENT CONTROL (AMC) DI UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA SYUKURAN AMINUDDIN AMIR LUWUK
SULAWESI TENGAH**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (*OJT*)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

NANDA PERMATASARI

NIT. 30722042

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

**PEKERJAAN PELAPISAN ULANG (*OVERLAY*) PADA
RUNWAY 22 DAN PENGECATAN RUANG *APRON*
MOVEMENT CONTROL (AMC) DI UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA SYUKURAN AMINUDDIN AMIR LUWUK
SULAWESI TENGAH**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING II (OJT II)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

NANDA PERMATASARI
NIT. 30722042

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

LEMBAR PERSETUJUAN
PEKERJAAN PELAPISAN ULANG (*OVERLAY*) PADA
RUNWAY* 22 DAN PENGECATAN RUANG *APRON
***MOVEMENT CONTROL* (AMC) DI UNIT PENYELENGGARA**
BANDAR UDARA SYUKURAN AMINUDDIN AMIR LUWUK
SULAWESI TENGAH

Oleh :

NANDA PERMATASARI
NIT. 30722042

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

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJT



LUSI KUSWATI, A.Md.
NIP. 19991027 202210 2 001

Dosen Pembimbing



DR. SITI FATIMAH, S.T., M.T.
NIP. 19660214 1990032 001

Mengetahui,

General Manager/Pimpinan Instansi Lokasi OJT



NURUL ANWAR, S.SiT.
NIP. 19741122 199602 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim penguji
Pada tanggal 5 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu
komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

Ketua



DR. SITI FATIMAH, S.T., M.T.
NIP. 19660214 1990032 001

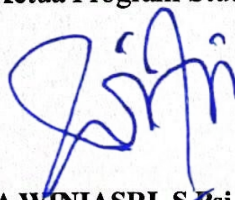
Sekretaris



LUSI KUSWATI, A.Md.
NIP. 1991027 202210 2 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi



LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training (OJT)* dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* Teknik Bangunan Landasan angkatan VII di Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.

Laporan *On the Job Training (OJT)* ini disusun untuk melaksanakan program studi semester V taruna D.III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. Bahan-bahan dalam laporan ini diperoleh dari pengumpulan data-data dan analisa yang dilakukan di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh seluruh karyawan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.

Dalam praktek kerja di lapangan, penulis diberikan banyak pengalaman yang secara nyata akan dihadapi di dunia kerja nantinya. Selain itu di tempat *On the Job Training (OJT)* penulis juga dapat mempraktekkan pembelajaran yang telah diterima secara teori untuk dipraktekkan secara nyata di dunia kerja tentang ke bandar udaraan yang nantinya akan menjadi bekal di dunia kerja yang sesungguhnya.

Dengan selesainya penyusunan laporan ini, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Bapak Teguh Setya Budi dan Ibunda Sukirnah serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Nurul Anwar, S.SiT. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.

4. Bapak Arjat, selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.
5. Kak Lusi Kuswati, A.Md. selaku *supervisor* dalam pelaksanaan *On the Job Training II*.
6. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
8. Ibu Dr. Siti Fatimah, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dalam penyusunan laporan *On the Job Training* sehingga laporan dapat selesai dengan baik.
9. Seluruh pegawai di Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan tentang bangunan landasan di bandar udara selama *On the Job Training (OJT)*.
10. Seluruh karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.

Dalam laporan *On the Job Training (OJT)* ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini dapat memberikan manfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan.

Luwuk, 28 Februari 2025

Nanda Permatasari
NIT. 30722042

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	4
2.2 Data Umum Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	4
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama	5
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	5
2.2.3 Jam Operasi	6
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	6
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>).....	6
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran	7
2.2.7 <i>Seasonal Availibilty Cleaning</i>	7
2.2.8 <i>Apron, Taxiway, dan Check Location Data</i>	8
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu	8
2.2.10 <i>Aerodrome Obstacle</i>	9
2.2.11 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	9
2.2.12 <i>Declared Distance</i>	10
2.3 Struktur Organisasi	11
BAB III TINJAUAN TEORI	12
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	12

3.2 Landas Pacu.....	13
3.3 Perkerasan	14
3.3.1 Perkerasan Lentur (<i>Flexible Pavement</i>)	14
3.3.2 Perkerasan Kaku (<i>Rigid Pavement</i>)	16
3.4 Pelapisan Ulang (<i>Overlay</i>)	18
3.4.1 Spesifikasi Material	19
3.5 Pengertian Kantor <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	23
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING (OJT)</i>.....	25
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	25
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara	25
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	26
4.2 Jadwal <i>On The Job Training</i>	30
4.3 Permasalahan <i>On The Job Training</i>	31
4.4 Penyelesaian Masalah.....	31
4.4.1 Pelapisan Ulang (<i>Overlay</i>) <i>Runway</i>	31
4.4.2 Pengecatan Ruang Kerja <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	43
BAB V PENUTUP	47
5.1 Kesimpulan.....	47
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	47
5.2 Saran.....	48
5.2.1 Saran Permasalahan.....	48
DAFTAR PUSTAKA.....	49

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	9
Tabel 2. 2 <i>Declared Distance</i>	10
Tabel 3. 1 Persyaratan <i>Asphalt</i> Penetrasi 60-70.....	20
Tabel 3. 2 Persyaratan Agregat Kasar	21
Tabel 3. 3 Persyaratan Agregat Halus	22
Tabel 3. 4 Persyaratan <i>Filler</i>	23
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	30



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Apron</i> Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	4
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Syukuran Aminuddin Amir	11
Gambar 4. 1 <i>Runway</i> Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	26
Gambar 4. 2 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	26
Gambar 4. 3 <i>Apron</i> Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	26
Gambar 4. 4 Terminal Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	27
Gambar 4. 5 Parkir Kendaraan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	27
Gambar 4. 6 Gedung Administrasi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	28
Gambar 4. 7 Gedung <i>Power House</i> Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir...	28
Gambar 4. 8 Gedung PKP-PK Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	29
Gambar 4. 9 <i>Tower ATC</i> Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	29
Gambar 4. 10 Kantor Unit Bangunan dan Landasan serta Alat Berat Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir	30
Gambar 4. 11 <i>Mobile Asphalt Sprayer</i>	32
Gambar 4. 12 <i>Asphalt Finisher</i>	32
Gambar 4. 13 <i>Tandem Roller</i>	33
Gambar 4. 14 <i>Pneumatic Tire Roller</i>	33
Gambar 4. 15 <i>Dump Truck</i>	34
Gambar 4. 16 <i>Mobile Compressor</i>	34
Gambar 4. 17 <i>Asphalt Mixing Plant</i>	35
Gambar 4. 18 Tali <i>Slink</i>	35
Gambar 4. 19 Dudukan <i>Slink</i>	36
Gambar 4. 20 Lampu Penerangan	36
Gambar 4. 21 Genset	36
Gambar 4. 22 Sekop	37
Gambar 4. 23 Garu	37
Gambar 4. 24 Gerobak Dorong	37
Gambar 4. 25 Sepatu <i>Safety</i>	38
Gambar 4. 26 Rompi	38
Gambar 4. 27 Sarung Tangan	38
Gambar 4. 28 Helm	39
Gambar 4. 29 Pemasangan <i>Marking</i>	39
Gambar 4. 30 Penyiraman <i>Tack Coat</i>	40
Gambar 4. 31 Penghamparan <i>Asphalt</i>	40
Gambar 4. 32 Pemadatan Menggunakan <i>Tandem Roller</i>	41
Gambar 4. 33 Pemadatan Menggunakan <i>Pneumatic Tired Roller</i>	41
Gambar 4. 34 Pembersihan Area Pasca <i>Overlay</i>	42
Gambar 4. 35 Kuas Cat	43
Gambar 4. 36 Tangga	43
Gambar 4. 37 <i>Paint Roller</i>	44
Gambar 4. 38 Bambu	44
Gambar 4. 39 Cat Dinding	44

Gambar 4. 40 <i>Roller Tray</i>	45
Gambar 4. 41 Pencampuran Cat dengan Air.....	45
Gambar 4. 42 Proses Pengecatan	46



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Penerbangan telah menjadi salah satu moda transportasi yang sangat penting di Indonesia. Dengan pulau-pulau yang tersebar luas, penerbangan memainkan peran penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah yang terpisah oleh laut dan pegunungan. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya jumlah penduduk, permintaan akan perjalanan udara semakin meningkat. Untuk mengatasi hal ini, pemerintah Indonesia telah mengembangkan sejumlah undang-undang dan peraturan yang mengatur industri penerbangan, seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Salah satu lembaga pendidikan yang berperan penting dalam mencetak tenaga kerja yang berkualitas di industri penerbangan adalah Politeknik Penerbangan Surabaya. Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan kepada para taruna secara profesional di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Dengan kurikulum yang komprehensif dan fasilitas yang memadai, Politeknik Penerbangan Surabaya telah berhasil menghasilkan lulusan-lulusan yang siap bekerja di industri penerbangan.

Salah satu program studi yang ditawarkan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya bertujuan untuk melahirkan teknisi bangunan dan landasan yang berkualitas di industri penerbangan. Para taruna/i program studi ini mempelajari pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk merancang, membangun, dan memelihara infrastruktur bandara, termasuk landasan pacu, *taxiway*, *apron*, dan bangunan pendukung lainnya. Dalam menjalankan program pendidikan, Politeknik Penerbangan Surabaya mengacu pada peraturan terkini seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2020 tentang Standar Teknis Bandar Udara.

On the Job Training (OJT) di suatu Bandar Udara merupakan kewajiban bagi para peserta *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan pada semester IV dan V, termasuk bagi taruna/i program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Dengan adanya *On the Job Training* (OJT), diharapkan Taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Teori – teori yang didapat di perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya masing-masing.

Dengan demikian, *On the Job Training* (OJT) sangat mutlak untuk diselenggarakan kepada taruna/i, khususnya taruna/i program studi Teknik Bangunan dan Landasan yang sedang menempuh pendidikan, agar setelah mendapat segala materi dan kurikulum yang terdapat dalam silabus masing masing program studi, para taruna memiliki kemampuan praktek yang cukup mumpuni dan siap untuk dipakai pada berbagai industri penerbangan yang membutuhkan.

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Adapun maksud dan manfaat dilaksanakannya program *On the Job Training* (OJT) kepada taruna-taruni Politeknik Penerbangan Surabaya adalah:

1. Sebagai sarana terwujudnya lulusan yang mempunyai keahlian kompetensi sesuai standar.
2. Sebagai sarana untuk memperoleh pengalaman nyata dari perusahaan atau industri sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan.
3. Sebagai sarana untuk menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di program studi Teknik Bangunan dan Landasan.
4. Sebagai sarana untuk memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja di suatu Bandar Udara.
5. Sebagai sarana untuk mengenal tipe-tipe organisasi, manajemen dan operasi kerja Bandar Udara serta budaya Bandar udara.
6. Sebagai sarana untuk melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.

7. Sebagai sarana untuk membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).
8. Sebagai sarana untuk menyajikan hasil-hasil yang diperoleh selama *On the Job Training* (OJT) dalam bentuk laporan.



BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir



Gambar 2. 1 *Apron* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Dokumen Pribadi, Tahun 2024)

Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir pertama kali dibangun pada tahun 1972 di Kota Luwuk, Kabupaten Banggai, Sulawesi Tengah dengan nama Bandar Udara Luwuk dengan panjang landasan pacu 850 x 30 meter dan luas *apron* 50 x 40 meter. Pada tahun 2008, pemerintah mengganti nama Bandar Udara Luwuk menjadi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk seperti sekarang. Nama Syukuran Aminuddin Amir diambil dari nama Raja Banggai terakhir sebagai bentuk penghormatan terhadap raja tersebut.

Sejak diubah nama, bandara mulai dikembangkan secara bertahap. Kini landasan pacu memiliki panjang 2250 x 50 meter, *apron* dengan luas 315 x 70 meter, serta taxiway 60 x 18 meter sehingga mampu didarati pesawat sejenis Boeing 737. Luas gedung terminal adalah 5500 m² dan mampu menampung hingga 500 penumpang per hari di waktu sibuk. Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir diresmikan oleh Presiden RI, Bapak Ir. Joko Widodo pada tanggal 23 Desember 2018.

2.2 Data Umum Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir

Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir merupakan Bandar udara yang terletak di Pulau Sulawesi tepatnya di Kota Luwuk, Kabupaten Banggai, Provinsi Sulawesi Tengah dengan kode IATA: LUW dan kode ICAO: WAFW. Berikut

adalah data umum Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir yang ditunjukkan pada *aerodrome manual*:

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WAFW
2. Nama Bandar Udara : Syukuran Aminuddin Amir
3. Lokasi : Luwuk

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat ARP *Aerodrome* : 01°02'26"S ; 122°46'21"E
2. Arah dan Jarak ke Kota : 191.35° dan 11,5 km dari Kota Luwuk
3. *Magnet* Var/Tahun : 0°E (2020) / 0.1° *Decreasing*
Perubahan
4. Elevasi/Referensi Temperatur : 64 ft/32°C
5. Elevasi masing-masing : RWY 04 : 62 ft
threshold RWY 22 : 56 ft
6. Elevasi tertinggi Touch : NIL
Down Zone pada Precision
Approach Runway
7. Rincian Rotating Beacon : HBM 1502-2/One clear lens and
one *aviation green lens*/12 RPM/Ada di
Tower
8. Penyelenggara Bandar Udara : Kantor Unit Penyelenggara Bandar
Udara Syukuran Aminuddin Amir
Luwuk
9. Alamat : Jalan Mandapar No. 02 Luwuk,
Sulawesi Tengah
10. Telepon : NIL
11. Fax : NIL

- | | |
|----------------------|--|
| 12. Telex | : NIL |
| 13. Email | : bandara_syukuran@yahoo.co.id |
| 14. Tipe Lalu Lintas | : IFR dan VFR |
| 15. Keterangan | : NIL |

2.2.3 Jam Operasi

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Pelayanan Pesawat Udara | : 06.00 – 17.00 LT / 22.00 – 09.00 UTC |
| 2. Administrasi Bandar Udara | : Mon - Fri : 08.00-16.00 LT
/00.00- 08.00 UTC
Sat, Sun, Hol : <i>Closed</i> |
| 3. Bea Cukai dan Imigrasi | : NIL |
| 4. Kesehatan dan Sanitasi | :05.30-14.30 LT/21.30-06.30 UTC |
| 5. Handling | :06.00 – 17.00 LT/22.00 – 09.00 UTC |
| 6. Keamanan Bandar Udara | : 24 Jam |
| 7. Keterangan | : - <i>Local Time : UTC +8 HR</i>
- <i>AIS Availabe at Makassar</i>
- <i>Regional Office H24</i>
- <i>Outside Operating Hours On Request</i> |

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

- | | |
|--|---|
| 1. Fasilitas penanganan kargo | : Tersedia |
| 2. Bahan bakar/Oli/tipe | : Avtur |
| 3. Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas | : - 2 unit Refueller 12.000 lt
- 1 unit Dispencer 4.000 lt |
| 4. Ruang Hangar | : NIL |
| 5. Fasilitas Perbaikan Pesawat | : NIL |
| 6. Keterangan | : Pertamina Tlp: (0461) 21602 |

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

- | | |
|----------|--------------------|
| 1. Hotel | : Tersedia di Kota |
|----------|--------------------|

- | | |
|------------------------|--|
| 2. Restaurant | : Tersedia |
| 3. Transportasi | : Tersedia |
| 4. Fasilitas Kesehatan | : Tersedia di Kota |
| 5. Bank dan Kantor Pos | : Tersedia di Kota, ATM tersedia di Bandar Udara |
| 6. Kantor Pariwisata | : Tersedia di Kota |
| 7. Pelayanan Bagasi | : Tersedia |
| 8. Keterangan | : NIL |

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

- | | |
|--|---|
| 1. Kategori PKP-PK | : Kategori 6 |
| 2. Fasilitas PKP-PK | : - 1 unit <i>Foam Tender Type III</i>
- 1 unit <i>Foam Tender Type IV</i>
- 1 unit Ambulance
- 1 unit Commando Car
- 1 personel Kompetensi Senior
- 2 personel Kompetensi Junior
- 12 personel Kompetensi Basic
- 6 personel non Kompetensi |
| 3. Ketersediaan Peralatan Pemindahan Pesawat Udara | : Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar, Telp: (+62411) 3656000 ext. 6917 |
| 4. Keterangan | : NIL |

2.2.7 Seasonal Availibilty Cleaning

- | | |
|-------------------------------|-------|
| 1. Type of Clearing Equipment | : NIL |
| 2. Clearance | : NIL |
| 3. Keterangan | : NIL |

2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data

Permukaan *Apron* dan Kekuatan (*strength*)

a. Permukaan *Flexible*

1. Kekuatan (*strength*) : PCN 51 F/C/X/T
2. Dimensi : 235 m x 75 m
75 m x 45 m

b. Permukaan Rigid

1. Kekuatan (*strength*) : PCN 45 F/C/X/T
2. Dimensi : 185 m x 15 m
45 m x 55 m
10 m x 10 m

Permukaan *Taxiway* dan Kekuatan (*strength*)

TAXIWAY

1. Permukaan : *Flexible*
2. Kekuatan (*strength*) : - *Taxiway A* = PCN 51 F/C/X/T
- *Taxiway B* = PCN 51 F/C/X/T
3. Dimensi
 - *Taxiway A* : 55 m x 18 m
 - *Taxiway B* : 55 m x 18 m
4. *ACL Location and Elevation* : NIL

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu

1. Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, *taxiway guide lines*, visual *docking/parking guidance system* untuk parkir pesawat udara (sistem aircraft stands) : - Tersedia pesawat udara, *taxiway guide lines*, *ID sidgne of aircraft*(1,2,3,4)
- *TWY Guideline* (tersedia)
- *VDGS* (tidak tersedia)
2. Marka dan lampu *Runway* :

dan *Taxiway*

a. Marka *Runway*:

*Centerline, Side Stripe,
THR, Designation. TDZ,
Aiming Point.*

b. Marka *Taxiway*:

Centerline, Side Strip

c. Lampu *Runway*:

*RWY Edge, Turning Area,
RTIL, RWY End, THR*

d. Lampu *Taxiway*:

TWY Edge

3. *Stop Bars* : NIL

4. Keterangan : NIL

2.2.10 *Aerodrome Obstacle*

- Terdapat *obstacle* berupa tebing pada area transisi (di *runway strip* dengan *slope* >20% disisi utara *runway*)
- Terdapat bangunan terminal pada area transisi (di *runway strip* dengan *slope* >20% disisi selatan *runway*)

2.2.11 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik *Runway*

1	2	3	4	5
<i>RWY Designation</i>	<i>True Bearing</i>	<i>Dimensions (M)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface</i>	<i>Threshold Coordinates</i>
04	035.27°	2250 x 45	51/F/C/X/T <i>Flexible</i>	01°02'37,17"S 122°46'06.63"E
22	215.27°	2250 x 45	51/F/C/X/T <i>Flexible</i>	01°01'37.41"S 122°46'48.62"E

6	7	8	9	10	11	12
<i>Slope Runway - Stopway</i>	<i>Dimensi Stopway</i>	<i>Dimensi Clearway</i>	<i>Dimensi Runway Strip</i>	<i>RESA</i>	<i>OFZ</i>	<i>Remarks</i>
<i>Longitudinal</i> 0.0265 – 0.4% <i>Transverse</i> 1 – 1.5%	60 m x 45 m	NIL	2430 m x 120 m	90 m x 90 m	NIL	NIL
<i>Longitudinal</i> 0.0265 – 0.4% <i>Transverse</i> 1 – 1.5%	NIL	NIL	2430 m x 120 m	90 m x 90 m	NIL	NIL

(Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir)

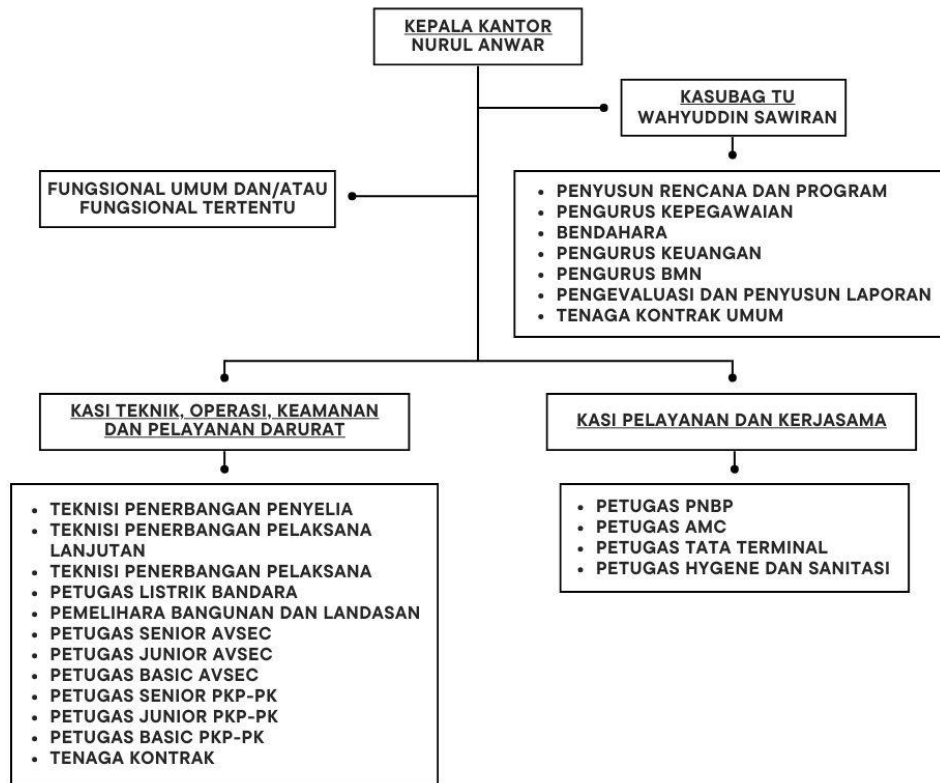
2.2.12 Declared Distance

Tabel 2. 2 Declared Distance

1	2	3	4	5
<i>Runway Designation</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
04	2250 m	2250 m	2310 m	2250 m
22	2250 m	2250 m	2310 m	2250 m

(Sumber: Aerodrome Manual Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir)

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Syukuran Aminuddin Amir

(Sumber: *Aerodrome Manual* Bandara Syukuran Aminuddin Amir)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14 dari (*International Civil Aviation Organization*), Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkann baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi Bandar udara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Adapun kebandarudaraan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2013 Tentang Tataan Kebandaraudaraan Nasional, kebandarudaraan merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. Bandar udara kebanyakan digunakan untuk tujuan komersial namun ada beberapa bandar udara yang berfungsi sebagai landasan pesawat militer. Pedoman perencanaan Bandar udara secara detail ada pada peraturan-peraturan yang dikeluarkan FAA dan ICAO.

3.2 Landas Pacu

Landas pacu atau *runway* merupakan wilayah pada bandar udara yang memiliki perkerasan yang digunakan aktivitas pendaratan atau lepas landas pesawat udara. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang memiliki kekuatan yang mampu untuk menahan beban pesawat. Landas pacu memiliki dimensi yang dipengaruhi oleh pesawat terkritis, suhu udara sekitar, elevasi lokasi, tingkah kelembapan, dan kemiringan.

Fasilitas pada landas pacu meliputi:

1. *Runway Shoulders*

Runway shoulders merupakan daerah pada area pembatas tepi perkerasan landas pacu yang dipersiapkan untuk menahan erosi dan menjadi daerah peralihan antara bagian perkerasan landas pacu dan *runway strip*.

2. *Clearway*

Clearway adalah daerah ujung pada masing-masing landas pacu berupa permukaan tanah yang dipilih sebagai daerah yang aman bagi pesawat saat mencapai ketinggian tertentu untuk melindungi pesawat saat melakukan pergerakan saat pendaratan atau lepas landas.

3. *Stopway*

Stopway adalah daerah berupa permukaan tanah yang terletak di ujung masing-masing landas pacu yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan lepas landas

4. *Turning Area*

Turning area atau *turn pad* adalah bagian dari landas pacu yang berada di ujung masing-masing landas pacu yang berfungsi sebagai lokasi pesawat untuk melakukan gerakan memutar baik untuk membalik arah maupun gerakan pesawat saat akan menuju apron.

5. *Runway Strip*

Runway strip adalah area yang ditentukan pada samping landas pacu dengan tujuan untuk mengurangi risiko kerusakan pada pesawat apabila melewati batas perkerasan landas pacu

6. *Runway end Safety Area (RESA)*

Runway end safety area adalah area simetris pada perpanjangan *runway* dan menyambung dengan akhir dari jalur yang digunakan untuk mengurangi risiko kerusakan pada pesawat apabila melewati landas pacu.

3.3 Perkerasan

Konstruksi perkerasan didesain, dibangun dan dipelihara untuk menahan beban yang bekerja di atasnya dan membuat kerataan, kekesatan dan keselamatan operasi penerbangan. Konstruksi perkerasan harus memiliki ketebalan dan kualitas yang cukup untuk menahan hambatan atau memiliki daya dukung yang bertujuan untuk dapat menahan beban kerja dalam berbagai cuaca dan efek berbahaya lainnya. Jenis perkerasan terdiri dari dua jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible*) dan perkerasan kaku (*rigid*).

3.3.1 Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan lentur adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, maksudnya adalah perkerasan akan melendut saat diberi pembebanan. Konstruksi perkerasan lentur mendukung beban berdasarkan batasan beban, bukan berdasarkan tegangan lentur. Konstruksi tersebut menggabungkan beberapa lapisan material pilihan yang didesain untuk mendistribusikan beban dari permukaan konstruksi perkerasan ke lapisan dibawahnya. Desain harus menjamin bahwa beban disalurkan pada setiap lapisan dibawahnya tidak melebihi kemampuan atau daya dukung lapisan tersebut. Keseluruhan struktur perkerasan lentur didukung sepenuhnya oleh tanah dasar. Adapun struktur lapisan perkerasan *flexible* sebagai berikut :

1. Tanah dasar (*Subgrade*)

Tanah dasar adalah permukaan tanah semua atau permukaan galian atau permukaan tanah, timbunan, yang dipadatkan dan merupakan permukaan dasar untuk perletakan bagian – bagian perkerasan lainnya. Banyak metode yang digunakan untuk menentukan daya dukung tanah dasar, dari cara yang sederhana sampai kepada cara yang rumit seperti CBR (*California Bearing Ratio*), MR

(*Resilient Modulus*), dan K (Modulus Reaksi Tanah Dasar). Permasalahan yang menyangkut tanah dasar adalah sebagai berikut :

- Daya dukung tanah yang tidak merata dan sukar ditentukan secara pasti pada daerah dengan jenis tanah yang sangat berbeda sifat dan kedudukannya, atau akibat pelaksanaan.
- Perubahan bentuk tetap dari jenis tanah tertentu akibat beban lalu lintas.
- Lendutan selama dan sesudah pembebanan lalu lintas dari jenis tanah tertentu.
- Sifat mengembang dan menyusut dari tanah tertentu akibat perubahan kadar tertentu.

2. Lapisan Pondasi Bawah (*Sub Base Course*)

Lapisan pondasi ini merupakan bagian perkerasan yang terletak antara lapis permukaan dengan lapis pondasi bawah atau dengan tanah dasar bila tidak menggunakan lapis pondasi bawah. Fungsi lapis pondasi antara lain yaitu :

- Sebagai bagian perkerasan yang menahan beban roda.
- Sebagai perletakan terhadap lapis permukaan.

Bahan – bahan untuk lapis pondasi umumnya harus cukup kuat dan awet sehingga dapat menahan beban – beban roda. Sebelum menentukan suatu bahan untuk digunakan sebagai bahan pondasi hendaknya dilakukan pertimbangan sebaik-baiknya sehubungan dengan persyaratan teknik. bermacam-macam bahan alam atau bahan setempat ($CBR > 50\%$, $PI < 4\%$) dapat digunakan sebagai bahan lapis pondasi, antara lain : batu pecah, kerikil pecah dan stabilisasi tanah dengan semen atau kapur.

3. Lapisan Pondasi Atas (*Base Course*)

Lapisan pondasi atas merupakan bagian dari perkerasan landas pacu yang berada diantara lapisan pondasi bawah dan lapisan permukaan. Fungsi dari lapisan pondasi adalah sebagai berikut :

- Lapisan peresapan untuk lapisan pondasi bawah.
- Bantalan terhadap lapisan pondasi bawah.
- Bagian perkerasan yang menahan gaya lintang dari beban roda dan menyebarkan beban lapisan dibawahnya.

4. Lapisan Permukaan (*Surface Course*)

Lapisan permukaan merupakan bagian yang terletak paling atas dan lapisan ini memiliki fungsi sebagai berikut :

- Lapisan yang menyebabkan beban kelapisan bawah, sehingga lapisan bawah yang memikul daya dukung lebih kecil akan menerima beban yang kecil juga.
- Lapisan perkerasan menahan beban roda, lapisan yang memiliki stabilitas paling tinggi untuk menahan beban roda selama masa penggunaan.
- Lapisan kedap air, sehingga air hujan yang berada di atasnya tidak meresap ke lapisan bawahnya. Lapis aus (*Wearing Course*), lapisan yang langsung menerima gesekan akibat pengereman atau gesekan antara ban dan lapis aus yang menyebabkan aus.

Bahan untuk lapis permukaan umumnya adalah sama dengan bahan untuk lapis pondasi, dengan persyaratan yang lebih tinggi. Penggunaan bahan aspal diperlukan agar lapisan dapat bersifat kedap air. Disamping itu bahan aspal sendiri memberikan bantuan tegangan tarik, yang berarti mempertinggi daya dukung lapisan terhadap beban roda lalu lintas. Pemilihan bahan untuk lapis permukaan perlu dipertimbangkan kegunaan, umur rencana serta tahapan konstruksi, agar dicapai manfaat yang besar dari biaya yang dikeluarkan.

3.3.2 Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*)

Menurut KP 94 Tahun 2015, perkerasan kaku atau perkerasan beton semen adalah suatu konstruksi (perkerasan) dengan bahan baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutama diperoleh dari pelat beton. Hal ini terkait dengan sifat pelat beton yang cukup kaku, sehingga dapat menyebarkan benda pada bidang yang luas dan menghasilkan tegangan yang rendah pada lapisan-lapisan dibawahnya. Pada konstruksi perkerasan beton semen, sebagai konstruksi utama adalah berupa satu lapis beton semen mutu tinggi. Sedangkan lapis pondasi bawah (*subbase* berupa *cement treated subbase* maupun *granular subbase*) berfungsi sebagai konstruksi pendukung atau pelengkap perkerasan rigid yaitu:

1. Tanah Dasar (*Subgrade*)

Bahan-bahan *subgrade* di bawah perkerasan rigid harus dipadatkan agar didapat stabilitas yang memadai dan dukungan yang seragam. Pemadatan dapat meningkatkan density, tentunya dengan *moisture content* yang tepat. Kedua factor tersebut dapat meningkatkan kekuatan tanah dasar. Pemadatan yang dibutuhkan untuk perkerasan rigid tidaklah seketat dan serumit pada perkerasan fleksible. FAA menganjurkan bagi tanah kohesif yang dipakai untuk penimbunan, seluruh timbunannya agar dipadatkan 90% *maximum density* dengan menggunakan salah satu prosedur dari: FAA-T-611, AASHTO T 180, ASTM-D-1557 atau Bina Marga PB-0112-76. Untuk tanah kohesif pada tanah galian, bagian atas setebal 15 cm = 6 in *subgrade* agar dipadatkan sebesar 90% *maximum density*. Untuk tanah non kohesif yang dipakai pada penimbunan, bagian atas timbunan 15 cm (6 in) harus dipadatkan 100% *maximum density*, dan lapisan timbunan lainnya dipadatkan 95% *maximum density*. Untuk daerah galian, jenis tanah yang sama, lapisan bagian atas 15 cm (6 in) harus dipadatkan 100% *maximum density*, lapisan bawahnya setebal 46 cm (18 in) harus dipadatkan 95% *maximum density*.

2. Lapisan Pondasi Bawah (*Sub Base Course*)

Maksud dari penggunaan lapisan pondasi perkerasan kaku adalah untuk meningkatkan daya dukung terhadap pelat beton dan memberikan ketahanan terhadap pencegahan erosi pada lapisan pondasi akibat beban lalu lintas, bisa bermacam-macam salah satu dari ketiga jenis ini :

- Batu pecah yang distabilisasi semen dengan kondisi tidak lebih kecil dari 5% (perbandingan berat) untuk mencegah erosi, bahan 12 *centimentitious* bisa mengandung semen, kapur, abu terbang dan atau *granulated blast furnace slag*.
- Campuran beraspal bergradasi rapat.
- *Lean concrete* yang mempunyai kekuatan tekan pada umur 28 hari, antara 80 dan 110 kg/cm². Pada perkerasan baru yang akan digunakan pesawat dengan berat 100.000 kb (45.400 kg) lapisan pondasi bawah perlu di stabilisasi.

Berikut adalah jenis-jenis stabilisasi lapisan pondasi bawah :

- P-304 *Cement treated base course*.
- P-306 *Econocrete subbase course*.
- P-401 *Plant mix bituminous pavement*.

3. Beton

Kekuatan beton harus dinyatakan dalam nilai kuat tarik lentur (*flexural strength*) umur 28 hari, yang didapat dari hasil pengujian balok dengan pembebanan tiga titik (ASTM C-78) yang besarnya secara tipikal sekitar 3-5 Mpa (30-50 kg/cm²). Lapisan permukaan beton harus memberikan permukaan yang kesat, menjaga masuknya air permukaan dan memberikan dukungan struktur. Kategori material standar adalah P-501 *Cement concrete pavement*. Perkerasan kaku bisa dipilih untuk ujung landasan, pertemuan antara *runway* dengan *taxiway*, *apron* dan daerah-daerah lain yang dipakai untuk parkir pesawat atau daerah-daerah yang mendapat pengaruh panas *jet blast* dan limpahan minyak.

3.4 Pelapisan Ulang (*Overlay*)

Pelapisan ulang (*overlay*) landasan adalah perbaikan perkerasan pada landasan dengan teknik menghamparkan perkerasan baru di atas permukaan perkerasan lama. Sesuai dengan KP 94 tahun 2015 tentang Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement Management System*) pelapisan ulang dilakukan dengan beberapa pertimbangan diantaranya adalah:

- Umur perkerasan yang sudah atau akan terlampau; atau
- Terjandinya kerusakan dan adanya perubahan asumsi desain sehingga perlu dilakukan rekonstruksi, hal ini lebih disebabkan karena penggunaan prasarana sisi udara yang melebihi kapasitas sehingga perlu dilakukan pemulihan dan peningkatan.
- Apabila kondisi prasarana sisi udara masih dalam kondisi baik dan layak digunakan namun diperlukan pelapisan tambahan dalam rangka peningkatan pelayanan terhadap jenis pesawat yang lebih berat yang akan beroperasi.

Berdasarkan KP 94 Tahun 2015 tentang pemeliharaan konstruksi perkerasan, untuk perbaikan kerusakan pada konstruksi perkerasan terhadap beberapa tingkatan sebagai berikut:

- Kondisi ringan (tidak menyebabkan retakan pada area non kritis) keadaan dimana cukup melakukan kegiatan pembersihan dan *monitoring* secara terjadwal.
- Kondisi sedang sampai berat pada area sedang, dapat dilakukan pemotongan secara local (*patching*) tegak lurus sesuai lapis tebal permukaan dengan campuran (*hotmix asphalt*) sesuai spesifikasi teknik dan metode pelaksanaan.
- Kondisi berat jika permukaan mengalami *Loss material* dan kerusakan yang lainnya pada sebagian besar permukaan landas pacu hal tersebut dapat dilakukan pekerjaan pelapisan ulang (*overlay*) dengan terlebih dahulu melakukan *treatment* pada keadaan eksisting.

3.4.1 Spesifikasi Material

Adapun pengujian dan spesifikasi material dan campuran antara lain:

1. Aspal

Aspal adalah material berwarna hitam sampai coklat tua dimana pada temperature ruang berbentuk padat sampai semi padat. Jika temperature tinggi aspal akan mencair dan pada saat temperature menurun aspal akan kembali menjadi padat. Umumnya aspal yang digunakan pada konstruksi landas pacu memiliki sifat fisik antara lain kepekatan, ketahanan terhadap pelapukan akibat cuaca, derajat pengerasan, dan ketahanan terhadap air. Untuk jenis aspal yang digunakan pada pekerjaan *overlay* yaitu aspal dengan penetrasi 60-70 dikarenakan spesifikasi yang sesuai dengan kondisi iklim Indonesia. Aspal dengan penetrasi rendah digunakan di daerah bercuaca panas atau lalu lintas dengan volume tinggi, sedangkan aspal semen dengan penetrasi tinggi digunakan untuk daerah bercuaca dingin atau lalu lintas dengan volume rendah.

Tabel 3. 1 Persyaratan Asphalt Penetrasi 60-70

Pengujian	Persyaratan	Standar Pengujian
Penetrasi pada 25°, 100g, 5 detik	60-70 (dmm)	ASTM D5
Titik Lembek	Min 48 (°C)	ASTM D36
Titik nyala (COC)	Min 232 (°C)	ASTM D92
Daktilitas pada 25°C, 5 cm/menit	Min 100 cm	ASTM D113
Berat jenis	1,01-1,06	ASTM D70
Kelarutan dalam C ₂ HCl ₃	Min 99%	ASTM D2042
Kehilangan berat (TFOT)	Maks 0,2%	ASTM D1754
Penetrasi setelah TFOT	Min 80%	ASTM D
Daktilitas setelah TFOT	Min 100 cm	ASTM D113
Kadar parafin	0-2%	SNI 03-3639

(Sumber: KP 14 Tahun 2021)

Lapisan beton aspal (*asphalt concrete*) terdiri dari 2 (dua) jenis tergantung dari ukuran maksimum agregat dan gradasinya, yaitu *Asphalt Concrete – Wearing Course* yang selanjutnya disebut AC-WC dan *Asphalt Concrete – Binder Course* yang selanjutnya disebut AC – BC.

- *Asphalt Concrete Wearing Course (AC-WC)*

Lapisan aus (*Wearing Course*) adalah lapisan perkerasan yang berhubungan langsung dengan ban kendaraan, merupakan lapisan yang kedap air, tahan terhadap cuaca, dan mempunyai kekesatan yang disyaratkan dengan tebal nominal minimum 4 cm. Lapisan lapisan tersebut berfungsi untuk menerima beban lalu lintas dan menyebarkan ke lapisan dibawahnya berupa muatan kendaraan (gaya vertikal), gaya rem (Horizontal) dan pukulan Roda kendaraan (getaran). Karena sifat penyebaran beban, maka beban yang diterima oleh masing-masing lapisan berbeda dan semakin kebawah semakin besar. Lapisan yang paling atas disebut lapisan permukaan dimana lapisan permukaan ini harus mampu menerima seluruh jenis beban yang bekerja.

- *Asphalt Concrete Binder Course (AC-BC)*

Lapisan ini merupakan lapisan perkerasan yang terletak dibawah lapisan aus

(wearing course) dan di atas lapisan pondasi (base course). Lapisan ini tidak berhubungan langsung dengan cuaca, tetapi harus mempunyai ketebalan dan kekakuan yang cukup untuk mengurangi tegangan/regangan akibat beban lalu lintas yang akan diteruskan ke lapisan di bawahnya yaitu base dan sub grade (tanah dasar). Karakteristik yang terpenting pada campuran ini adalah stabilitas.

2. Agregat

Agregat adalah sekumpulan butir-butir batu pecah, kerikil, pasir, atau mineral lainnya baik berupa hasil alam maupun buatan (SNI No: 1737-1989-F). Agregat merupakan komponen utama dari struktur perkerasan jalan, yaitu 90-95 % agregat berdasarkan persentase berat, atau 75-85% agregat berdasarkan persentase volume. Dengan demikian kualitas perkerasan jalan ditentukan juga dari sifat agregat dan hasil campuran agregat dengan material lain. Sifat agregat merupakan salah satu faktor penentu kemampuan perkerasan jalan memikul beban lalu lintas dan daya tahan terhadap cuaca. Agregat terdiri dari agregat kasar dan agregat halus.

a. Agregat Kasar

Agregat kasar terdiri dari bahan yang tahan cuaca, keras, awet, terbebas dari bahan yang dapat mengurangi gaya rekat terhadap aspal, bebas dari bahan organik dan bahan lain yang tidak dikehendaki. Agregat kasar halus memenuhi kriteria sebagaimana tercantum dalam tabel berikut.

Tabel 3. 2 Persyaratan Agregat Kasar

Pengujian	Persyaratan	Standar Pengujian
Abrasi dengan mesin Los Angeles	Maksimum 30%	ASTM C131
Kekekalan bentuk agregat terhadap larutan (<i>Soundness</i>)	Kehilangan setelah 5 putaran: Maks 12% jika menggunakan <i>Sodium</i> <i>Sulfat</i> atau maks 18% jika menggunakan <i>Magnesium Sulfat</i>	ASTM C88

Gumpalan lempung, bahan organik dan bahan mudah pecah dalam agregat (<i>Clay Lumps and Friable Particles</i>)	Maksimum 0,3%	ASTM C142
Butir pecah pada agregat kasar (<i>Percentage of Fractured Particles</i>)	Minimum 75% agregat memiliki bidang pecah dua atau lebih dan 85% agregat memiliki bidang pecah satu atau lebih	ASTM D5821
Partikel pipih dan lonjong	Maks 8% maximum, dengan perbandingan 5:1	ASTM D4791

(Sumber: KP 14 Tahun 2021)

b. Agregat Halus

Agregat halus terdiri dari bahan yang bersih, tanah, cuaca, keras, awet, bersudut (hasil produksi *stone crusher*) yang memenuhi persyaratan sebagai agregat halus. Agregat halus harus terbebas dari tanah lempung, lumpur dan bahan lain yang tidak dikehendaki serta tidak diperkenankan menggunakan pasir alam. Persyaratan agregat halus ditampilkan dalam tabel berikut.

Tabel 3. 3 Persyaratan Agregat Halus

Pengujian	Persyaratan	Standar Pengujian
Lolos Saringan 200	Maksimum 3%	ASTM C4079
Batas Cair	Non Plastis	ASTM D4318
Indeks Plastisitas	Non Plastis	ASTM D4318
Kekekalan bentuk agregat terhadap larutan (<i>Soundness</i>)	Kandungan lempung, material organik dan bahan mudah pecah/rapuh dalam agregat (<i>Clay lumps</i>)	ASTM C88

	<i>and friable particles)</i>	
Kandungan lempung, material organik dan bahan mudah pecah/rapuh dalam agregat (<i>Clay lumps and friable particles</i>)	Maksimum 0,3%	ASTM C142
Nilai setara pasir (<i>Sand Equivalent</i>)	Minimum 45	ASTM D2419
<i>Fine Agregate Angularity</i>	Menyesuaikan Bina Marga	

(Sumber: KP 14 Tahun 2021)

3. *Filler*

Filler merupakan tambahan yang diperlukan pada agregat yang ada dan terdiri dari debu batu pecah, *Portland Cement* atau bahan lain yang telah disetujui. *Filler* harus memenuhi persyaratan pada ASTM D242. Pemilihan material *filler* atas persetujuan pengawas pekerjaan dan direksi teknis. Khusus pada aspal penetrasi 60/70 *filler* yang dapat digunakan adalah semen. Persyaratan material harus sesuai dengan ketentuan yang ditampilkan dalam tabel berikut.

Tabel 3. 4 Persyaratan *Filler*

Pengujian	Persyaratan	Standard
Indeks Plastisitas	Non Plastis	ASTM D4318

(Sumber: KP 14 Tahun 2021)

3.5 Pengertian Kantor *Apron Movement Control* (AMC)

Kantor *Apron Movement Control* (AMC) adalah fasilitas operasional di bandara yang menjadi pusat pengendalian pergerakan di area apron, yaitu tempat parkir pesawat dan aktivitas pendukung operasional. AMC memiliki tanggung jawab utama untuk memastikan kelancaran, keamanan, dan efisiensi aktivitas di apron. Berikut adalah fungsi utama dari unit AMC:

1. Koordinasi Parkir Pesawat

Mengatur lokasi parkir pesawat sesuai jadwal dan kebutuhan operasional, termasuk memaksimalkan penggunaan ruang apron.

2. Pengaturan Lalu Lintas Kendaraan

Mengawasi dan mengatur lalu lintas kendaraan *ground handling* seperti tangga pesawat, truk catering dan bagasi serta kendaraan operasional agar tidak mengganggu pergerakan pesawat dan keselamatan personel.

3. Pemantauan Area *Apron*

Memastikan pengawasan menyeluruh terhadap seluruh aktivitas di apron untuk menjaga ketertiban dan mengidentifikasi potensi masalah sejak dini.

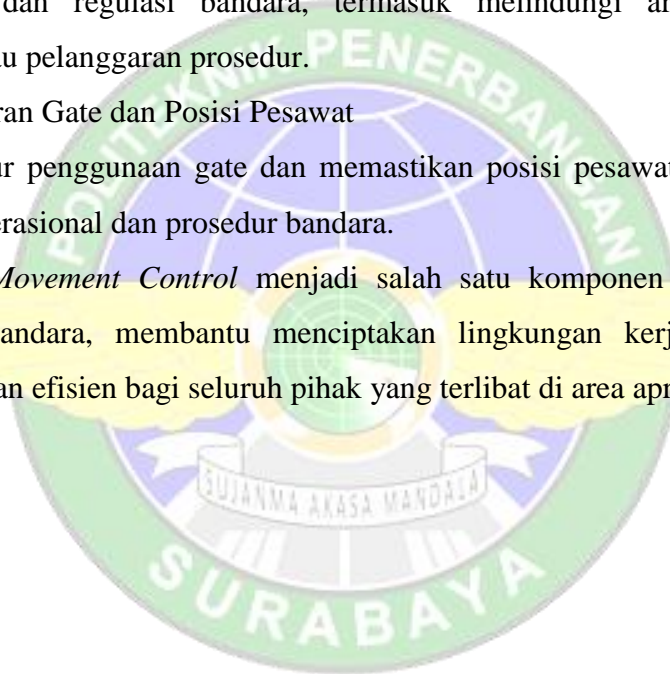
4. Keamanan dan Keselamatan *Apron*

Memastikan seluruh aktivitas di apron sesuai dengan standar keselamatan penerbangan dan regulasi bandara, termasuk melindungi area dari risiko kecelakaan atau pelanggaran prosedur.

5. Pengaturan Gate dan Posisi Pesawat

Mengatur penggunaan gate dan memastikan posisi pesawat sesuai dengan kebutuhan operasional dan prosedur bandara.

Apron Movement Control menjadi salah satu komponen penting dalam operasional bandara, membantu menciptakan lingkungan kerja yang aman, terorganisir, dan efisien bagi seluruh pihak yang terlibat di area apron.



BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT) II

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* II yang dilaksanakan oleh taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, Sulawesi Tengah. *On The Job Training* II dilaksanakan selama 6 bulan, mulai 02 Oktober 2024 sampai 31 Maret 2025. Penyusunan laporan ini difokuskan pada unit Bangunan dan Landasan, yakni Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Berikut adalah peta ruang lingkup pelaksanaan On The Job Training II:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

Menurut PM 20 tentang tata cara dan prosedur penetapan lokasi Bandar udara menyebutkan bahwa 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. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk.

a. 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.



Gambar 4. 1 *Runway* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber : Google Earth, Tahun 2023)

b. Taxiway

Taxiway adalah area yang ditentukan di *aerodrome* dimana pesawat akan meluncur dari *apron* ke landas pacu (*runway*) ataupun sebaliknya.



Gambar 4. 2 *Taxiway* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Google Earth, Tahun 2023)

c. Apron

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.



Gambar 4. 3 *Apron* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Google Earth, Tahun 2023)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan fasilitas sisi darat di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk:

a. Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Gedung terminal juga merupakan bagian dari bandara yang difungsikan untuk memenuhi berbagai keperluan penumpang dan penitipan barang bagasi, mulai dari tempat pelaporan tiket, penjualan tiket, ruang tunggu, penjualan cinderamata dan oleh-oleh, restoran, ATM, toilet, informasi, komunikasi, dan sebagainya.



Gambar 4. 4 Terminal Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

b. Parkir Kendaraan

Area parkir kendaraan digunakan untuk memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar maupun penjemput. Area parkir Bandar udara tidak hanya untuk para pengantar/penjemput saja, juga diperuntukkan kepada penumpang yang membawa kendaraan sendiri. Penumpang dapat menitipkan kendaraan pribadinya di area parkir bandara namun tetap mengikuti prosedur yang telah ditentukan oleh pihak bandara.



Gambar 4. 5 Parkir Kendaraan Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

c. Gedung Administrasi

Gedung administrasi digunakan untuk pengurusan administrasi bandar udara di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir.



Gambar 4. 6 Gedung Administrasi Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

d. Gedung Power House

Gedung Power House (PH) merupakan Gedung yang digunakan untuk instalasi listrik, dimana didalam gedung terdapat genset (*generator set*), AKI (Akumulator), UPS (*Uninterruptible Power Supply*), Panel, dan lain sebagainya.



Gambar 4. 7 Gedung *Power House* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

e. Gedung PKP-PK (*Fire Station*)

Gedung PKP-PK atau Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran merupakan bagian dari Bandar udara yang menangani penanggulangan keadaan darurat di bandar udara.



Gambar 4. 8 Gedung PKP-PK Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

f. *Control Tower ATC*

Fungsi menara pengawas (*Control Tower*) di suatu bandar udara untuk mempermudah kinerja dari *Air Traffic Controller (ATC)*. Menara pengawas di bandara ini berada di lantai 2 gedung PKP-PK.



Gambar 4. 9 *Tower ATC* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

g. Kantor Unit Bangunan dan Landasan serta Alat-Alat Berat

Unit bangunan landasan dan alat berat merupakan tempat yang digunakan sebagai pusat pengendalian kegiatan unit bangunan dan landasan serta alat berat juga sebagai tempat menyimpan alat-alat yang digunakan untuk perbaikan maupun pemeliharaan di bandar udara.



Gambar 4. 10 Kantor Unit Bangunan dan Landasan serta Alat Berat Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir
(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

4.2 Jadwal On The Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) II bagi taruna Program Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk secara umum dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	2 Oktober 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk.	Pembukaan PAS bandara.
2	2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025	Pengenalan di lingkungan Bandar udara dan melaksanakan dinas harian.	Melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah ditentukan
3	5 Maret 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang OJT	

(Sumber: Olahan Penulis)

4.3 Permasalahan On The Job Training

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, penulis menemukan beberapa permasalahan dan beberapa hal yang tidak sesuai dengan regulasi yang ada, akan tetapi hal tersebut terus dilakukan perbaikan dan pemeliharaan. Berikut adalah temuan permasalahan yang terjadi di fasilitas sisi udara dan sisi darat:

1. Fasilitas Sisi Udara (Pelapisan Ulang *Runway* 22)

Ditemukan banyak kerusakan di sepanjang *runway* berupa penurunan setempat, retak, lepasnya butiran *aggregate*, adanya beda elevasi, serta permukaan *runway* yang bergelombang. Oleh karena itu, perlu dilaksanakannya pelapisan ulang (*overlay*) perkerasan lentur (*flexible*) pada *runway* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk Sulawesi Tengah.

2. Fasilitas Sisi Darat (Pekerjaan Pengecatan Ruang *Apron Movement Control*)

Salah satu fasilitas penunjang yang ada di lingkungan bandar udara adalah ruang kerja unit *Apron Movement Control* (AMC). Gedung ini digunakan sebagai penunjang kegiatan operasional di area apron. Ditemukan banyak dinding yang terkelupas dan adanya warna dinding yang luntur maka perlu dilaksanakan pengecatan pada ruang kerja unit *Apron Movement Control* (AMC).

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pelapisan Ulang (*Overlay*) *Runway*.

Berdasarkan data yang tersedia di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk, Sulawesi Tengah, sejak diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, pada tahun 2018, *runway* bandara ini belum pernah dilakukan pelapisan ulang (*overlay*). Berdasarkan hasil inspeksi dan pengamatan menunjukkan banyak kerusakan, seperti adanya penurunan di beberapa titik, retakan, pelepasan butiran agregat, perbedaan elevasi, serta permukaan *runway* yang bergelombang. Kondisi *runway* yang rusak dapat menyebabkan genangan air

dan berpotensi mengganggu aktivitas penerbangan. Sebagai tindak lanjut dari kondisi tersebut, dilakukan pelapisan ulang (*overlay*) pada *runway* Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk. Berikut tahapan proses pelapisan ulang (*overlay*):

1. Pekerjaan Persiapan

Pekerjaan pelapisan ulang (*overlay*) dilaksanakan setelah jam operasional bandar udara, yaitu pukul 17.00 WITA. Pekerjaan persiapan meliputi mobilitas peralatan dan tenaga kerja serta pembersihan area yang akan dilapis ulang.

2. Mempersiapkan Peralatan dan Perlengkapan

- A. Peralatan

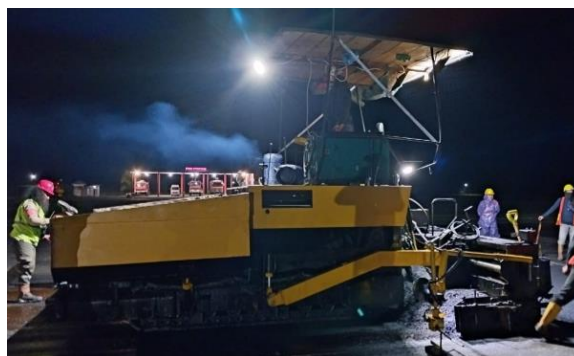
- *Mobile Asphalt Sprayer*



Gambar 4. 11 *Mobile Asphalt Sprayer*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Mobile Asphalt Sprayer berfungsi untuk menyiramkan *tack coat* pada permukaan perkerasan yang akan dilakukan *overlay*.

- *Asphalt Finisher*



Gambar 4. 12 *Asphalt Finisher*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Asphalt Finisher berfungsi untuk menghamparkan campuran aspal sekaligus meratakan lapisan aspal sesuai dengan ketebalan, kemiringan, dan kerataan yang ditentukan. Alat ini juga dilengkapi dengan *auto level* yang berfungsi untuk mengetahui dan mengatur elevasi. Alat ini memiliki bukaan selebar 4,5 meter.

- *Tandem Roller*



Gambar 4. 13 Tandem Roller
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Tandem Roller berfungsi untuk memadatkan dan meratakan hamparan aspal dengan dua roda penggilas berbahan baja 8 ton.

- *Pneumatic Tire Roller*



Gambar 4. 14 Pneumatic Tire Roller
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Pneumatic Tire Roller berfungsi untuk memadatkan lapisan aspal dengan menggunakan roda penggilas berbahan karet dan memiliki berat 12 ton. Alat ini dirancang khusus untuk menghasilkan

pemadatan yang lebih lembut dan mengurangi risiko merusak lapisan permukaan aspal yang baru dihamparkan.

- *Dump Truck*



Gambar 4. 15 *Dump Truck*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Dump Truck berfungsi untuk mengangkut campuran aspal yang akan dihamparkan. Truk ini dilengkapi dengan penutup pada bak untuk mempertahankan suhu aspal agar tetap stabil dan memiliki kapasitas maksimal 10 ton.

- *Mobile Compressor*



Gambar 4. 16 *Mobile Compressor*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Mobile Compressor berfungsi untuk membersihkan permukaan landasan yang akan dioverlay dari FOD. Alat ini digunakan sebelum dan sesudah proses overlay.

- *Asphalt Mixing Plant*



Gambar 4. 17 *Asphalt Mixing Plant*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Asphalt Mixing Plant berfungsi untuk memproduksi bahan pelapisan permukaan lentur yaitu berupa aspal dan *aggregate* panas. Material yang digunakan dalam pekerjaan *overlay* ini meliputi *aggregate* kasar, *aggregate* halus, abu batu, serta *asphalt concrete wearing course* (AC-WC).

B. Perlengkapan

- *Tali Slink*



Gambar 4. 18 *Tali Slink*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Tali Slink berfungsi untuk acuan guna menentukan ketebalan dan elevasi campuran aspal yang dihamparkan oleh *asphalt finisher*.

- Dudukan *Slink*



Gambar 4. 19 Dudukan Slink
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Dudukan *slink* berfungsi untuk dudukan tali *slink* dan sebagai penentu ketebalan serta elevasi yang ditentukan.

- Lampu Penerangan



Gambar 4. 20 Lampu Penerangan
(Sumber: Google.com, 2025)

Lampu ini berfungsi sebagai sumber penerangan saat malam hari.

- Genset



Gambar 4. 21 Genset
(Sumber: Google.com, 2025)

Genset berfungsi sebagai sumber energy listrik untuk alat-alat yang membutuhkan energy listrik saat *overlay*.

- Sekop



Gambar 4. 22 Sekop
(Sumber: Google.com, 2025)

Sekop berfungsi untuk mengambil sisa aspal yang dihamparkan.

- Garu



Gambar 4. 23 Garu
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Garu berfungsi untuk meratakan hamparan aspal secara manual agar lebih merata.

- Gerobak Dorong



Gambar 4. 24 Gerobak Dorong
(Sumber: Google.com, 2025)

Alat ini digunakan untuk mengangkat sisa aspal yang sudah dihamparkan.

- Sepatu *Safety*



Gambar 4. 25 Sepatu *Safety*
(Sumber: Google.com, 2025)

Sepatu ini digunakan untuk melindungi area kaki saat proses pekerjaan.

- Rompi



Gambar 4. 26 Rompi
(Sumber: Google.com, 2025)

Rompi digunakan sebagai penanda bagi pekerja yang melaksanakan proses pekerjaan *overlay*.

- Sarung Tangan



Gambar 4. 27 Sarung Tangan
(Sumber: Google.com, 2025)

Sarung tangan digunakan untuk melindungi tangan dari aspal panas maupun benda lainnya yang dapat membahayakan.

- Helm Proyek



Gambar 4. 28 Helm
(Sumber: Google.com, 2025)

Helm digunakan untuk melindungi area kepala dari benda-benda yang dapat membahayakan keselamatan pekerja.

3. Pemasangan *Marking*



Gambar 4. 29 Pemasangan *Marking*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Pemasangan *marking* bertujuan untuk menandai area landasan yang akan dioverlay, memastikan kelurusan *runway*, serta menyesuaikan ketinggianudukan *slink* terhadap elevasi yang telah ditentukan. Luasan pelaksanaan overlay yaitu 2 x 4 m x 50 m.

4. Penyiraman *Tack Cout*



Gambar 4. 30 Penyiraman *Tack Cout*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Penyiraman *Tack Cout* berfungsi sebagai perekat antara lapisan aspal baru dengan lapisan perkerasan eksisting. Proses penyiraman dilakukan menggunakan *mobile asphalt sprayer*. *Tack Cout* yang telah disiramkan memiliki ketahanan maksimal 4 jam setelah penyiraman, apabila melebihi maka tidak dapat digunakan lagi sebagai perekat.

5. Penghamparan Aspal



Gambar 4. 31 Penghamparan Asphalt
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Hotmix Asphalt yang diangkut dari AMP menggunakan *dump truck* dituang ke dalam bak *asphalt finisher*. Posisi *dump truck* berada didepan bak *asphalt finisher* dan bergerak secara beriringan dengan kecepatan menyesuaikan *asphalt finisher*. Proses penghamparan dilakukan pada suhu gelar yang harus berada dalam rentang maksimal 165°C dan minimal 100°C.

6. Proses Pemadatan

a. Pemadatan Pertama



Gambar 4. 32 Pemadatan Menggunakan *Tandem Roller*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Pemadatan awal dilakukan menggunakan *tandem roller* yang melintasi *asphalt hotmix* yang baru saja dihamparkan oleh *asphalt finisher*. *Tandem roller* melakukan 4 lintasan optimal (*pacing*) dengan kecepatan maksimal 6 km/jam. Tujuan dari pemadatan awal ini adalah untuk meratakan lapisan *asphalt hotmix* agar permukaannya menjadi lebih rata dan padat.

b. Pemadatan Kedua



Gambar 4. 33 Pemadatan Menggunakan *Pneumatic Tired Roller*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Pemadatan kedua dilakukan menggunakan *pneumatic tired roller* (PTR) yang melintasi lapisan *asphalt hotmix* yang sebelumnya telah diratakan oleh *tandem roller* pada pemadatan pertama. Pemadatan ini bertujuan untuk mencapai kepadatan dan ketebalan lapisan *overlay* sesuai spesifikasi yang telah ditentukan. PTR melakukan 18 lintasan optimal

(*pacing*) dengan kecepatan maksimal 6 km/jam untuk memastikan hasil yang optimal.

7. Pembersihan Area



Gambar 4. 34 Pembersihan Area Pasca *Overlay*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Pembersihan dilakukan menggunakan alat kompresor dan peralatan konvensional seperti sapu lidi. Proses ini bertujuan untuk membersihkan *runway* dari FOD (*Foreign Object Debris*) setelah pelaksanaan *overlay*, sehingga *runway* dapat siap digunakan kembali untuk melayani penerbangan.

8. Diagram Alur Pelapisan Ulang (*overlay*) Runway 22.



Gambar 4. 35 Diagram Alur Pekerjaan *Overlay*

4.4.2 Pengecatan Ruang Kerja *Apron Movement Control* (AMC)

Ruang kerja *Apron Movement Control* (AMC) berada di area terminal yang dekat dengan *apron*. Pada tahap sebelumnya telah dilaksanakan perluasan karena kurang memenuhinya kapasitas pegawai pada unit ini. Setelah pelaksanaan perluasan ditemukan pengelupasan serta tidak meratanya warna dinding pada bagian luar dan dalam ruangan, sehingga perlu dilakukan pekerjaan pengecatan ulang. Berikut merupakan tahapan pekerjaan pengecatan ulang dinding ruang *apron movement control*:

1. Mempersiapkan Alat dan Bahan

a. Kuas Cat



Gambar 4. 36 Kuas Cat
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

b. Tangga



Gambar 4. 37 Tangga
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

c. *Paint Roller*



Gambar 4. 38 *Paint Roller*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

d. *Bambu*



Gambar 4. 39 *Bambu*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

e. *Cat Dinding*



Gambar 4. 40 *Cat Dinding*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

f. *Roller Tray*



Gambar 4. 41 *Roller Tray*
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

2. Pekerjaan Pengecatan

- a. Tahap awal pengecatan yaitu pemindahan barang-barang yang ada didekat dinding yang akan dicat.
- b. Pencampuran Cat

Tahap selanjutnya yaitu melakukan pencampuran antara cat dinding dengan air. Pencampuran ini bertujuan untuk mendapatkan konsistensi cat yang baik. Air yang digunakan untuk mencampur cat sejumlah 2,5 liter untuk 25 kg cat dinding.



Gambar 4. 42 Pencampuran Cat dengan Air
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

- c. Pengecatan

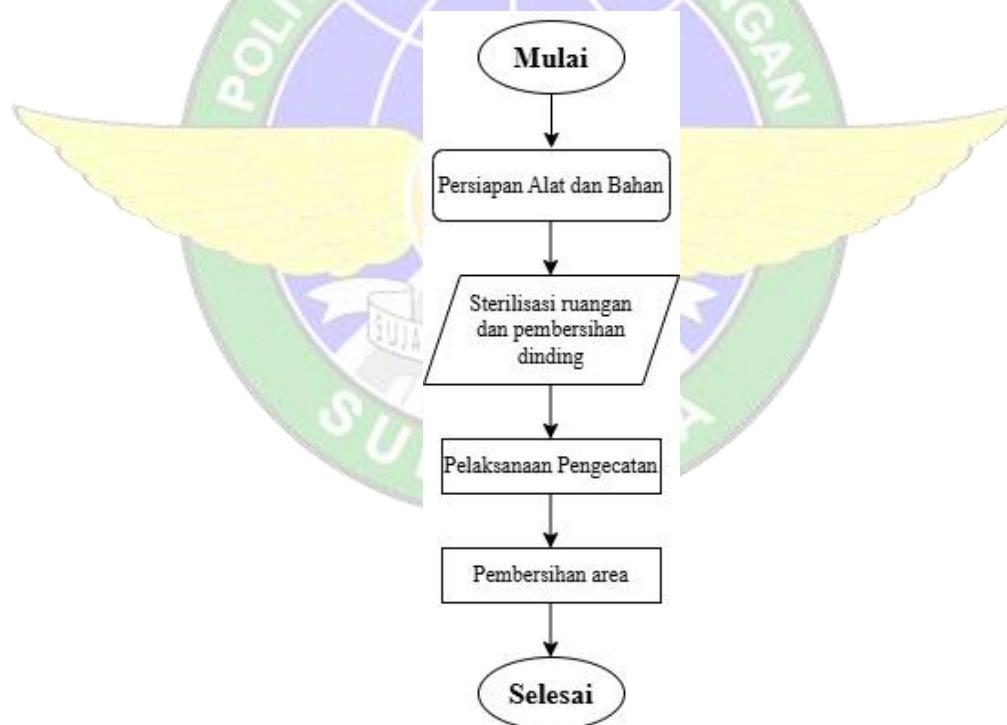
Setelah cat tercampur merata, selanjutnya dilakukan pengecatan pada dinding yang akan diwarnai. Luasan dinding yang di cat yaitu 4 meter x 8,5 meter. Dalam pelaksanaan pengecatan dilakukan setelah jam

operasional bandara sehingga tidak mengganggu kegiatan operasional bandara.



Gambar 4. 43 Proses pengecatan
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

3. Diagram Alur pengecatan Ulang Dinding Ruang *Apron Movement Control* (AMC)



Gambar 4. 44 Diagram Alur pengecatan Ulang Dinding AMC

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan pada saat pelaksanaan kegiatan *On the Job Training II (OJT II)* di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir, penulis dapat menyimpulkan:

1. Pekerjaan pelapisan ulang (*overlay*) yang telah dilaksanakan pada *runway* dengan luasan setiap sesi yaitu panjang 50 meter dan lebar 4 meter pada setiap sisi telah terlaksana dengan baik. Pelapisan ulang ini dilaksanakan karena banyak ditemukan permukaan *runway* yang mengalami kerusakan seperti penurunan setempat, retak, lepasnya butiran agregat, adanya beda elevasi, dan terdapat permukaan *runway* yang bergelombang. Dengan adanya pekerjaan *overlay*, diharapkan dapat meningkatkan kekuatan struktur perkerasan sehingga tercipta keselamatan dan kenyamanan lalu lintas penerbangan yang lebih baik.
2. Pekerjaan pengecatan ruang kerja unit *Apron Movement Control (AMC)* dilakukan karena ditemukan warna cat yang memudar dan tidak meratanya warna pada dinding ruangan. Pengecatan ini merupakan langkah penting untuk menjaga estetika, kenyamanan, dan ketahanan bangunan terhadap kerusakan.

5.1.2 Kesimpulan On the Job Training (OJT)

Unit Penyelenggara Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir merupakan salah satu bandar udara yang terletak di Provinsi Sulawesi Tengah tepatnya di Kota Luwuk, Banggai. Kegiatan *On the Job Training (OJT)* pada unit Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir berlangsung selama kurang lebih 5 bulan. Selama pelaksanaan kegiatan penulis mendapatkan banyak pembelajaran dari semua pihak Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir yang selalu memberikan bantuan, dukungan baik serta fasilitas yang diperlukan kepada

penulis sehingga kegiatan *On the Job Training* dapat berjalan dengan baik dan lancar.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan terkait pekerjaan pelapisan ulang (*overlay*) pada *runway* dan pengecatan ruang kerja unit *Apron Movement Control (AMC)*, maka penulis dapat memberikan saran yaitu:

1. Pelaksanaan *overlay* pada *runway* harus dilakukan sesuai dengan prosedur operasional standar (SOP) yang berlaku. Setelah pekerjaan selesai, perlu dilakukan pengecekan dan pemeliharaan perkerasan secara rutin untuk mendeteksi dini potensi kerusakan dan menentukan langkah-langkah yang tepat untuk penanganannya.
2. Pekerjaan pengecatan pada ruang unit *Apron Movement Control (AMC)* harus dilakukan dengan perencanaan matang, termasuk pemilihan warna, penggunaan cat berkualitas, serta perbaikan kerusakan pada dinding sebelum pengecatan. Setelah pengecatan, penting untuk melakukan evaluasi, dokumentasi, serta perawatan berkala guna mempertahankan kebersihan dan keawetan cat.

5.2.2 Saran Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training (OJT)* diharapkan taruna dapat mengambil ilmu yang didapatkan sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan bertanya kepada narasumber sehingga nantinya dapat diterapkan untuk menunjang karir di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 1 Pasal 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil - Bagian 139 (Manual of Standard CASR – Part 139), Volume I Bandar Udara (Aerodrome).

Annex 14 (*International Civil Aviation Organization*) tentang Bandar Udara, edisi ke-7 amandemen ke13.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standart CASR Part 139*) Volume I *Aerodrome* Daratan.

Indonesia. (2023). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No PR 11 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan.

Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung. (2008). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum.

Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas Kelas II Syukuran Aminuddin Amir. 2022. *Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual)*.Luwuk: Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Syukuran Aminuddin Amir.

LAMPIRAN

Lampiran 1





FORM KEGIATAN HARIAN OJT










Nama : Nanda Permatasari









NIT : 30722042





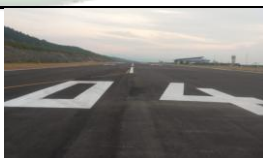

PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk





NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Selasa, 1 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>apron</i>		
2	Rabu, 2 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
3	Kamis, 3 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
4	Jumat, 4 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pada <i>taxiway</i>		



5	Sabtu, 5 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
6	Minggu, 6 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
7	Senin, 7 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Penebangan pohon guna pemasangan tiang listrik	 	
8	Selasa, 8 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pada <i>runway</i> <i>strip</i>	 	
9	Rabu, 9 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pada <i>runway</i> <i>strip</i>	 	
10	Kamis, 10 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan		

		tanaman liar sekitar PKP-PK		
11	Jumat, 11 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar pagar perimeter 	 	
12	Sabtu, 12 Oktober 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
13	Minggu, 13 Oktober 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
14	Senin, 14 Oktober 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
15	Selasa, 15 Oktober 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
16	Rabu, 16 Oktober 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		

17	Kamis, 17 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakn inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar drainase 		
18	Jumat, 18 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakn inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>Apron</i> 		
19	Sabtu, 19 Oktober 2024	- Melaksanakn inspeksi harian		
20	Minggu, 20 Oktober 2024	- Melaksanakn inspeksi harian		
21	Senin, 21 Oktober 2024	- Melaksanakn inspeksi harian		
22	Selasa, 22 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakn inspeksi harian - Kerja bakti pada area bandara 		

23	Rabu, 23 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>Apron</i> - Pembersihan area <i>Apron</i> 		
24	Kamis, 24 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar bandara - Pembersihan area <i>Apron</i> 		
25	Jumat, 25 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar bandara 		
26	Sabtu, 26 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Studi banding dengan mahasiswa Kampus UNISMU - Pembersihan area <i>Apron</i> 		

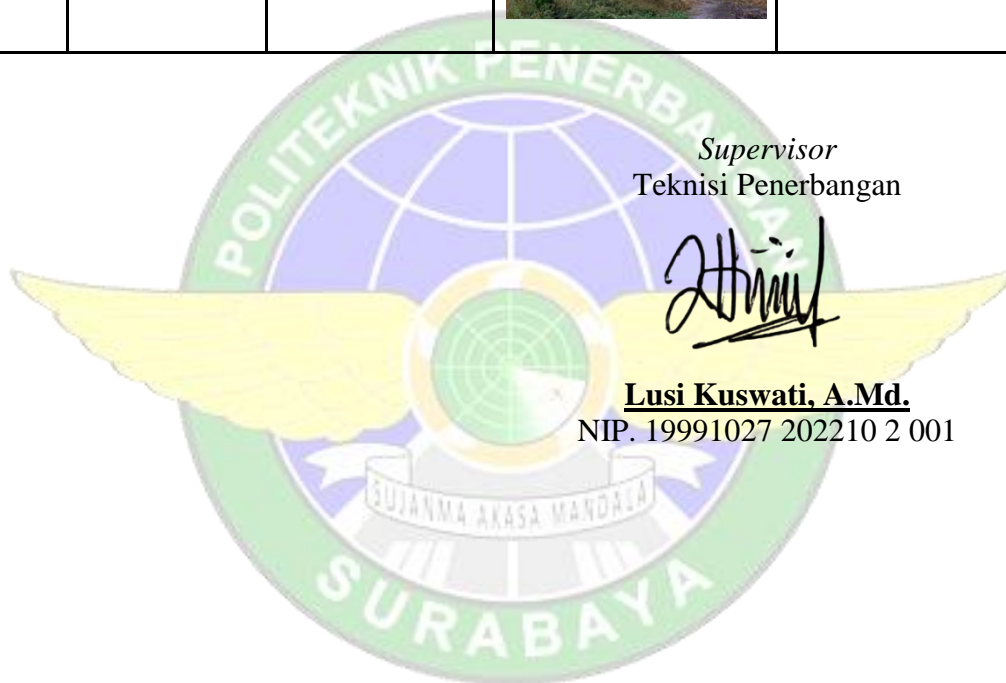
27	Minggu, 27 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
28	Senin, 28 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan peralatan Bangland - Pembersihan area <i>Workshop</i>		
29	Selasa, 29 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Pembersihan area pagar tower - Pembersihan pada area <i>runway</i>		
30	Rabu, 30 Oktober 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pada area jalan sekitar bandara		

31	Kamis, 31 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pembersihan area <i>Apron</i> - Perawatan tanaman liar sekitar area Bandara 	 	
----	------------------------	--	---	--

Supervisor
Teknisi Penerbangan



Lusi Kuswati, A.Md.
NIP. 19991027 202210 2 001







FORM KEGIATAN HARIAN OJT









Nama : Nanda Permatasari








NIT : 30722042




PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Bravo







Lokasi OJT : Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk





NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Jumat, 1 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak n inspeksi harian - Pembersihan area sekitar bandara - Pembersihan area <i>apron</i> 		
2	Sabtu, 2 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak n inspeksi harian - Pembersihan area <i>apron</i> 		
3	Minggu, 3 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak n inspeksi harian 		
4	Senin, 4 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak n inspeksi harian - Pembongkar an pagar sekitar 		









		Rumah Dinas Kepala Bandara		
5	Selasa, 5 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>runway</i> 	 	
6	Rabu, 6 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>runway</i> 	 	
7	Kamis, 7 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>runway</i> 	 	
8	Jumat, 8 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar 		



		sekitar <i>runway</i>		
9	Sabtu, 9 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Pengecatan kantor BMKG 	 	
10	Minggu, 10 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Pengecatan kantor BMKG 	 	
11	Senin, 11 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perbaikan pagar parimeter - Pengecatan kantor BMKG 	 	

12	Selasa, 12 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>runway</i> - Pengecatan kantor BMKG 		
13	Rabu, 13 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>runway</i> 		
14	Kamis, 14 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>apron</i> 		

15	Jumat, 15 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar Gedung BMKG 		
16	Sabtu, 16 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian 		
17	Minggu, 17 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian 		
18	Senin, 18 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian 		
19	Selasa, 19 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>taxiway</i> 		
20	Rabu, 20 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar 		

		sekitar <i>apron</i> - Pembersihan area <i>apron</i>		
21	Kamis, 21 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar gedung terminal		
22	Jumat, 22 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pagar parimeter bandara		
23	Sabtu, 23 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Pembersihan area <i>apron</i>		

24	Minggu, 24 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
25	Senin, 25 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Pembongkar an kanopi Rumah Dinas Kepala Bandara	 	
26	Selasa, 26 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pagar parimeter	 	
27	Rabu, 27 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
28	Kamis, 28 November 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar pagar parimeter dan drainase	 	

29	Jumat, 29 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar drainase 		
30	Sabtu, 30 November 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		

Supervisor
Teknisi Penerbangan



Lusi Kuswati, A.Md.
NIP. 19991027 202210 2 001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT








Nama : Nanda Permatasari








NIT : 30722042

PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Bravo








Lokasi OJT : Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu, 1 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
2	Senin, 2 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
3	Selasa, 3 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
4	Rabu, 4 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
5	Kamis, 5 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar tower		
6	Jum'at, 6 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar <i>apron</i>		

7	Sabtu, 7 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
8	Minggu, 8 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
9	Senin, 9 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Pembersihan tanaman liar merambat pada tower		
10	Selasa, 10 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Penyemprot an tanaman liar sekitar <i>runway strip</i>		
11	Rabu, 11 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian		
12	Kamis, 12 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Penyemprot an tanaman liar sekitar <i>runway strip</i>		
13	Jum'at, 13 Desember 2024	- Melaksanak an inspeksi harian - Penyemprot an tanaman		

		liar sekitar pagar parimeter		
14	Sabtu, 14 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
15	Minggu, 15 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
16	Senin, 16 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
17	Selasa, 17 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian - Penyemprotan tanaman liar pada <i>runway strip</i>		
18	Rabu, 18 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian - Penyemprotan tanaman liar pada <i>runway strip</i>		
19	Kamis, 19 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian - Penyemprotan tanaman liar pada pagar parimeter		

				
20	Jum'at, 20 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pembersihan tanaman liar sekitar bangunan tower 	 	
21	Sabtu, 21 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
22	Minggu, 22 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
23	Senin, 23 Desember 2024	- Melaksanakan inspeksi harian		
24	Selasa, 24 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Penyemprotan tanaman liar sekitar drainase 		
25	Rabu, 25 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Penyemprotan tanaman liar sekitar drainase 		

				
26	Kamis, 26 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pembersihan timbunan tanah pada Rumah Dinas Kepala Bandara 		
27	Jum'at, 27 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pembersihan tanaman liar sekitar bangunan BMKG - Pembersihan timbunan tanah pada Rumah Dinas Kepala Bandara 	 	
28	Sabtu, 28 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pembersihan timbunan pasir pada Rumah Dinas Kepala Bandara 		
29	Minggu, 29 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian 		
30	Senin, 30 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian 		

31	Selasa, 31 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pemasangan lampu pada parkir pengantar penumpang 		
----	--------------------------	--	--	--

Supervisor
Teknisi Penerbangan



Lusi Kuswati, A.Md.
NIP. 19991027 202210 2 001








FORM KEGIATAN HARIAN OJT







Nama : Nanda Permatasari






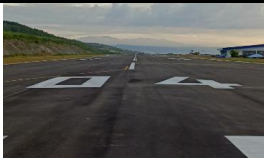
NIT : 30722042







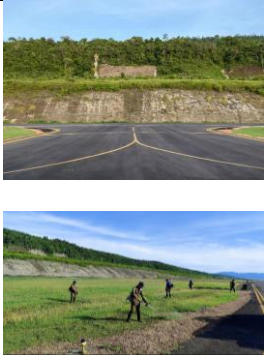
PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk

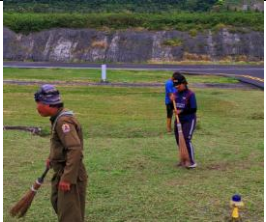


NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 1 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
2	Kamis, 2 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar jalan sekitar bandara		
3	Jumat, 3 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar talud bandara		
4	Sabtu, 4 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
5	Minggu, 5 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		

6	Senin, 6 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
7	Selasa, 7 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar jalan panjang menuju bandara		
8	Rabu, 8 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
9	Kamis, 9 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
10	Jumat, 10 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Kegiatan kerja bakti bersama pegawai pada area jalan panjang menuju bandara		
11	Sabtu, 11 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		

12	Minggu, 12 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
13	Senin, 13 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
14	Selasa, 14 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
15	Rabu, 15 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar jalan panjang menuju bandara		
16	Kamis, 16 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar jalan panjang menuju bandara		
17	Jumat, 17 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar jalan panjang menuju bandara		

				
18	Sabtu, 18 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
19	Minggu, 19 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
20	Senin, 20 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
21	Selasa, 21 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
22	Rabu, 22 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar apron		
23	Kamis, 23 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar apron		

24	Jumat, 24 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
25	Sabtu, 25 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
26	Minggu, 26 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
27	Senin, 27 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
28	Selasa, 28 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar apron	 	
29	Rabu, 29 Januari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar apron		

30	Kamis, 30 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Perawatan tanaman liar sekitar apron 		
31	Jumat, 31 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> - Melaksanakan inspeksi harian - Pearawatan tanaman liar sekitar bangunan Bangland dan A2B 	 	

Supervisor
Teknisi Penerbangan



Lusi Kuswati, A.Md.
NIP. 19991027 202210 2 001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Nanda Permatasari







NIT : 30722042









PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk

NO	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 1 Februari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
2	Minggu, 2 Februari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
3	Senin, 3 Februari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian		
4	Selasa, 4 Februari 2025	- Melaksanakan inspeksi harian - Penebangan pohon pada Rumah Dinas Kepala Bandara		

5	Rabu, 5 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
6	Kamis, 6 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
7	Jumat, 7 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
8	Sabtu, 8 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
9	Minggu, 9 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
10	Senin, 10 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
11	Selasa, 11 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian Perawatan tanaman liar sekitar <i>apron</i>		

12	Rabu, 12 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
13	Kamis, 13 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian Pembongkaran tanah pada area parkir pengantar penumpang yang nantinya akan ditanam tanaman hias		
14	Jumat, 14 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
15	Sabtu, 15 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
16	Minggu, 16 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
17	Senin, 17 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		

18	Selasa, 18 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian Pengecatan area parkir di kantor administrasi baru	 	
19	Rabu, 19 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian Pengecatan area parkir di kantor administrasi baru	 	
20	Kamis, 20 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
21	Jumat, 21 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
22	Sabtu, 22 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
23	Minggu, 23 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		

24	Senin, 24 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
25	Selasa, 25 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian Pemindahan <i>furniture</i> dari kantor administrasi lama ke kantor adiministrasi baru	 	
26	Rabu, 26 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
27	Kamis, 27 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		
28	Jumat, 28 Februari 2025	Melaksanakan inspeksi harian		

Supervisor
Teknisi Penerbangan



Lusi Kuswati, A.Md.
NIP. 19991027 202210 2 001