

**PEKERJAAN *PATCHING* PADA AREA *RUNWAY* DAN PERBAIKAN
LANTAI *FIXED BRIDGE* TERMINAL DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL YOGYAKARTA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

PUTU CINDY PUSPITA SARI
NIT. 30722067

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

2025

**PEKERJAAN *PATCHING* PADA AREA *RUNWAY* DAN PERBAIKAN
LANTAI *FIXED BRIDGE* TERMINAL DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL YOGYAKARTA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

PUTU CINDY PUSPITA SARI
NIT. 30722067

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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**PEKERJAAN PATCHING PADA AREA RUNWAY DAN PERBAIKAN
LANTAI FIXED BRIDGE TERMINAL DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL YOGYAKARTA**

Oleh :

PUTU CINDY PUSPITA SARI
NIT 30722067

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

Disetujui Oleh :

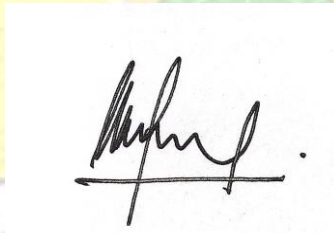
Supervisor 1

Supervisor 2

Dosen Pembimbing



ALDILA KURNIA
NIP. 20246364



RAHMAT BUNGO SIMAMORA
NIP. 20246225



RANATIKA P.
NIP. 19860707 201012 2 004

Mengetahui,
Airport Technical Division Head
Bandar Udara Internasional Yogyakarta



MAYAR AHSAN
NIP. 20240371

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 05 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji :

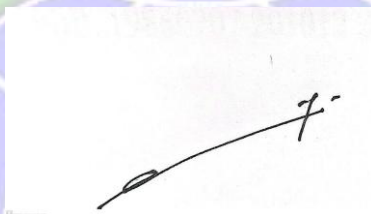
Ketua

Sekretaris

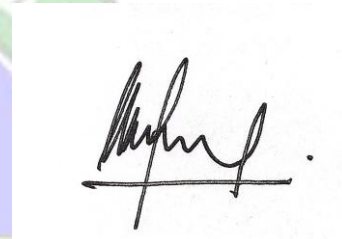
Anggota



RANATIKA P.
NIP. 19860707 201012 2 004



ALDILA KURNIA
NIP. 20246364



RAHMAT BUNGO SIMAMORA
NIP. 20246225

Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* yang dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta dengan judul “PEKERJAAN *PATCHING* PADA AREA *RUNWAY* DAN PERBAIKAN LANTAI *FIXED BRIDGE* TERMINAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA ” ini dengan baik.

Adapun tujuan penyusunan Laporan *On The Job Training* ini adalah sebagai salah satu syarat kelulusan di semester 5 program studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dalam penulisan Laporan *On The Job Training* ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Menyadari akan hal itu, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ida Sang Hyang Widi Wasa, Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat dan rahmat-Nya serta anugerah.
2. Kedua orang tua serta keluarga yang selalu mendoakan dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ruly Artha selaku *General Manager* Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan *On The Job Training*.
5. Bapak Mayar Ahsan selaku *Airport Technical Division Head* Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
6. Bapak Taufik Nurwahyu Rahman selaku *Airport Facilities Department Head* Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

7. Ibu Linda Winiasri, S.Psi.,M.Sc. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
8. Ibu Ranatika Purwayudhaningsari, ST.,MT selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
9. Ibu Aldila Kurnia selaku Supervisor 1 *On The Job Training* Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
10. Bapak Rahmat Bungo Simamora selaku Supervisor 2 *On The Job Training* Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
11. Seluruh karyawan PT. Angkasa Pura Indonesia, PT. Angkasa Pura Supprorts dan PT. Angkasa Pura Property Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
12. Seluruh teman-teman Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII yang telah memberi saran dan masukan, serta senior dan adik-adik yang selalu memberikan dukungan.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Laporan *On The Job Training* ini masih banyak kekurangan dan masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis juga berharap semoga laporan ini bermanfaat bagi kita semua.

Yogyakarta, 28 Februari 2025

PUTU CINDY PUSPITA SARI
NIT. 30722067

DAFTAR ISI

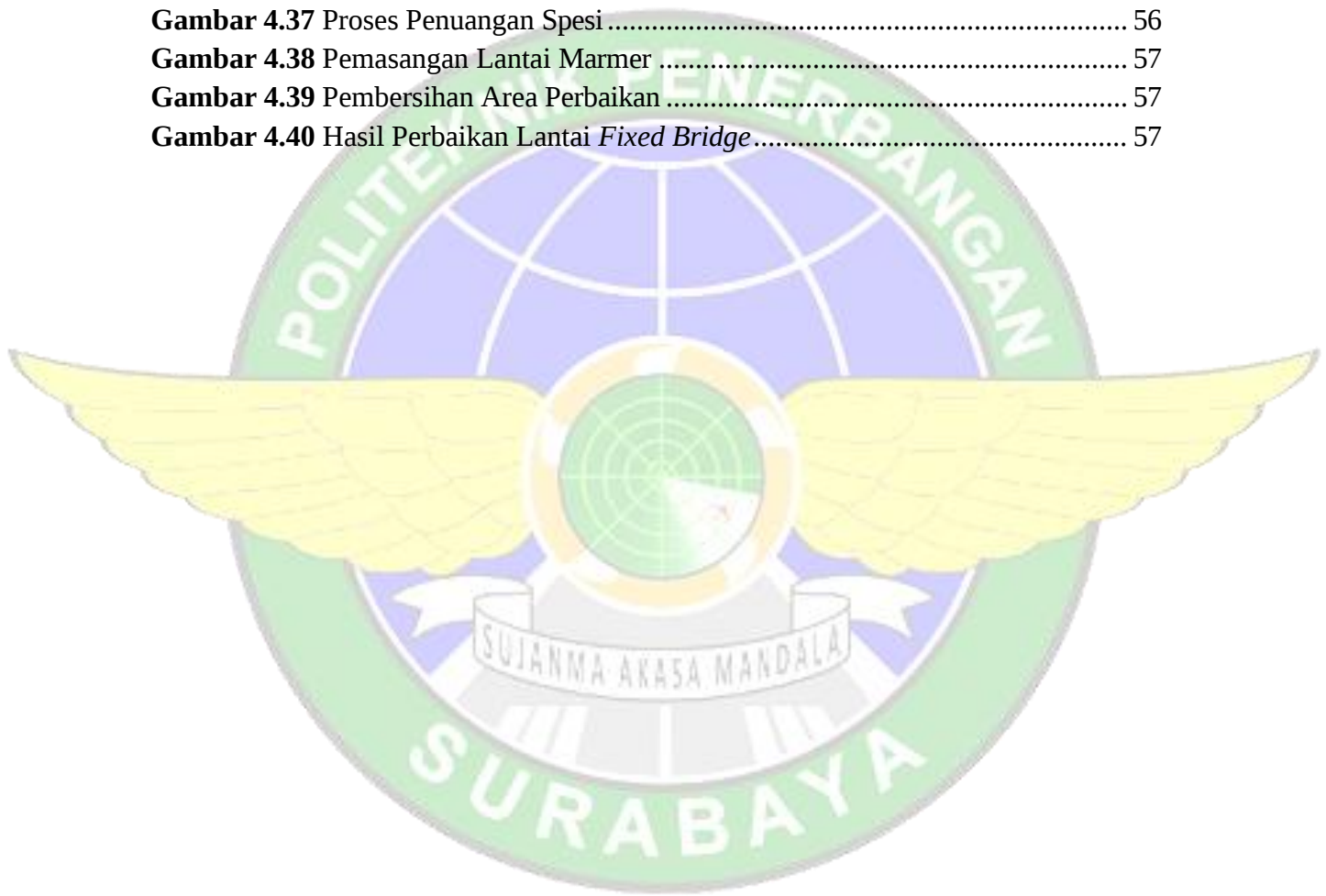
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.2.1 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	4
2.1 Gambaran Umum Lokasi <i>On The Job Training</i>	4
2.2 Data Umum	5
2.2.1 Aerodrome Manual	5
2.2.2 Layout Bandara	19
2.3 Struktur Organisasi.....	21
2.4 Tinjauan Pustaka	22
BAB III TINJAUAN TEORI.....	23
3.1 Bandar Udara	23
3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.....	24
3.3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.....	24
3.4 Perkerasan Lentur.....	25
3.5 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur.....	25
3.5.1 Deformasi	25
3.5.2 Retak (<i>crack</i>).....	27

3.5.3 Kerusakan Struktur Permukaan	29
3.5.4 Lubang (<i>pothole</i>)	30
3.5.5 Tumpahan Minyak (<i>oil spillage</i>)	30
3.6 Patching (Penambalan Permukaan)	31
3.7 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung	32
3.7.1 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung	32
3.7.2 Tingkat Kerusakan Bangunan	33
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	35
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	35
4.1.1 <i>Airside</i>	35
4.1.2 Terminal dan <i>Landside</i>	37
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	44
4.3 Permasalahan <i>On The Job Training</i>	45
4.3.1 Kerusakan Perkerasan <i>Asphalt Runway</i>	45
4.3.2 Kerusakan Lantai Marmer <i>Fixed Bridge Terminal</i>	46
4.4 Penyelesaian Masalah	47
4.4.1 Pekerjaan <i>Patching</i>	47
4.4.2 Perbaikan Lantai Marmer <i>Fixed Bridge Terminal</i>	53
BAB V PENUTUP	58
5.1 Kesimpulan	58
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV	58
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	58
5.2 Saran	59
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV	59
5.2.2 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	59
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN	61

DAFTAR GAMBAR

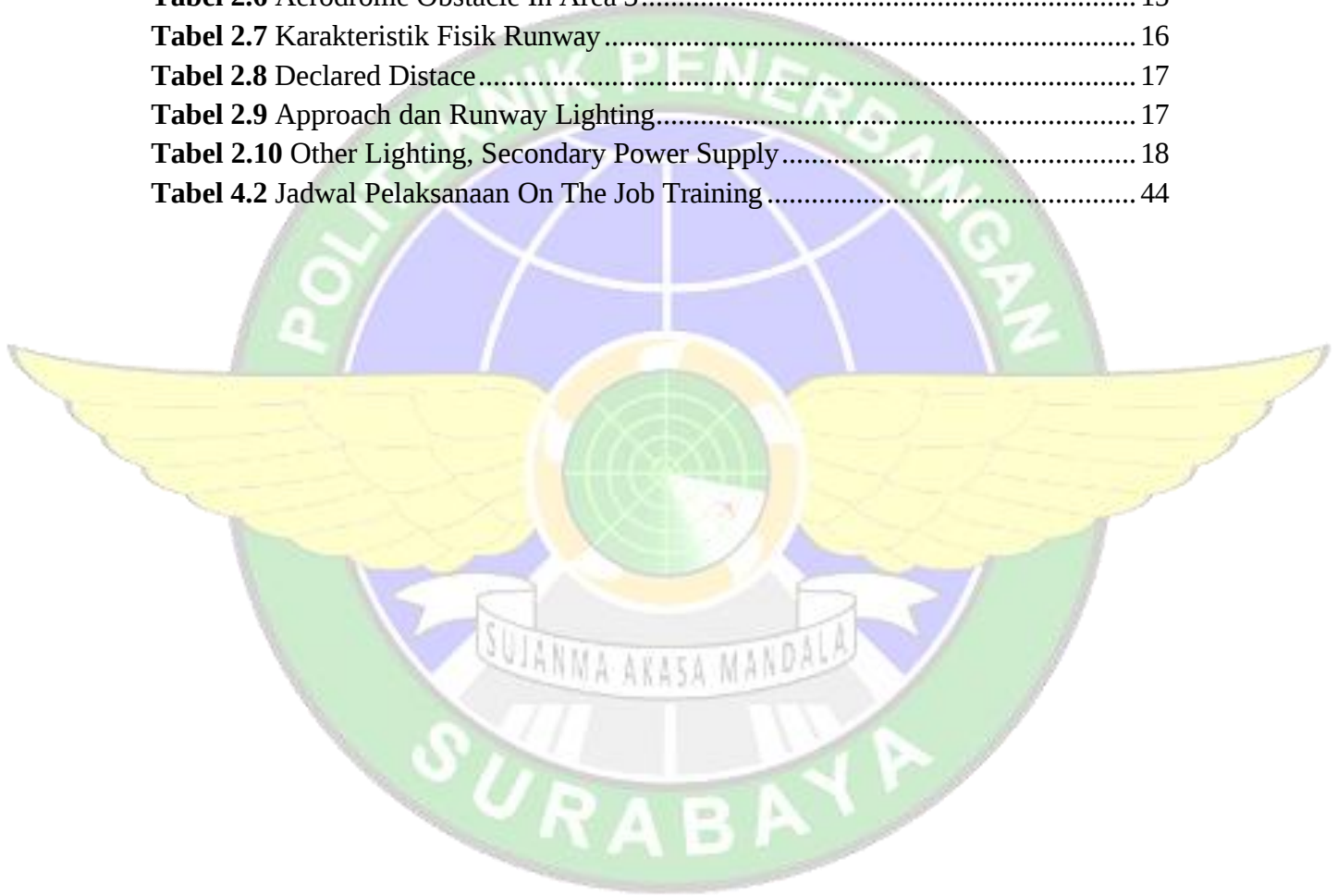
Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	4
Gambar 2.2 <i>Runway, Taxiway, Apron</i>	19
Gambar 2.3 Terminal, Parkir Kendaraan dan bangunan lainnya.....	19
Gambar 2.4 Batas-batas daerah lingkungan kerja	20
Gambar 2.5 Jarak antar bandar udara ke kota.....	20
Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	21
Gambar 4.1 <i>Runway</i> Bandar Udara Internasional Yogyakarta	35
Gambar 4.2 <i>Apron</i> Bandar Udara Internasional Yogyakarta	36
Gambar 4.3 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Internasional Yogyakarta	36
Gambar 4.4 Terminal Cargo	37
Gambar 4.5 Terminal Domestik	37
Gambar 4.6 Terminal Internasional	38
Gambar 4.7 Terminal Penghubung.....	38
Gambar 4.8 <i>Yogyakarta International Airporti Train Station</i>	39
Gambar 4.9 Gedung Parkir	39
Gambar 4.10 <i>Tol Gate</i>	40
Gambar 4.11 Alat-Alat Berat (A2B).....	40
Gambar 4.12 <i>Main Power House (MPH)</i>	41
Gambar 4.13 <i>Ground Water Tank (GWT)</i>	41
Gambar 4.14 <i>Main Fire Station</i>	42
Gambar 4.15 <i>Sub Fire Station</i>	42
Gambar 4.16 <i>Crisis Center</i>	43
Gambar 4.17 Gedung <i>Line Maintenance</i>	43
Gambar 4.18 Kerusakan <i>Slippage Crack</i>	46
Gambar 4.19 Kerusakan Lantai <i>Fixed Bridge 1</i>	46
Gambar 4.20 Pembongkaran dengan <i>Asphalt Cutter</i>	48
Gambar 4.21 Pembongkaran dengan <i>Jack Hammer</i>	48
Gambar 4.22 Pembersihan Lokasi Penambalan.....	49
Gambar 4.23 Penuangan Emulsi Lapis Pertama.....	49
Gambar 4.24 Pembakaran Emulsi	50
Gambar 4.25 Penghamparan <i>Asphalt</i> Lapis Pertama.....	50
Gambar 4.26 Pemadatan Lapis Pertama	51
Gambar 4.27 Penuangan Emulsi Lapis Kedua	51
Gambar 4.28 Penuangan <i>Asphalt</i> Lapis Kedua	52

Gambar 4.29 Proses Pemadatan Kedua	52
Gambar 4.30 Hasil Pekerjaan <i>Patching</i>	53
Gambar 4.31 Alat dan Bahan Perbaikan Lantai.....	54
Gambar 4.32 Pemotongan Lantai Marmer	54
Gambar 4.33 Pembersihan Lokasi Perbaikan	54
Gambar 4.34 Pemberian Air pada Lantai	55
Gambar 4.35 Pembuatan Spesi	55
Gambar 4.36 Pemotongan Lantai Marmer	56
Gambar 4.37 Proses Penuangan Spesi	56
Gambar 4.38 Pemasangan Lantai Marmer	57
Gambar 4.39 Pembersihan Area Perbaikan	57
Gambar 4.40 Hasil Perbaikan Lantai <i>Fixed Bridge</i>	57



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Apron & Taxiway Bandar Udara Internasional Yogyakarta.....	9
Tabel 2.2 Petunjuk Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu	10
Tabel 2.3 Lokasi dan Designation Standar Taxi Route	11
Tabel 2.4 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat	12
Tabel 2.5 Aerodrome Obstacle In Area 2.....	13
Tabel 2.6 Aerodrome Obstacle In Area 3.....	15
Tabel 2.7 Karakteristik Fisik Runway	16
Tabel 2.8 Declared Distace	17
Tabel 2.9 Approach dan Runway Lighting.....	17
Tabel 2.10 Other Lighting, Secondary Power Supply	18
Tabel 4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training	44



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.1 Dokumentasi Kegiatan <i>On The Job Training</i>	61
---	----



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang dalam tugas pokok dan tanggung jawabnya adalah menyelenggarakan program pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan sumber daya manusia perhubungan yang berkompetensi dalam dunia transportasi udara yaitu tenaga yang terampil dan siap pakai karena menerapkan program pendidikan khusus untuk mendapatkan kecakapan khusus yang bersifat operasional/praktikal dengan sertifikat kecakapan tertentu.

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan diselenggarakan dengan harapan dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil dan disiplin tinggi dalam bidang Teknik Bangunan dan Landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yaitu teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja di lapangan seperti Bandar Udara.

Dengan adanya kegiatan *On The Job Training* diharapkan Taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman secara nyata di lapangan. Sehingga pada Taruna akan lebih terampil dan siap terjun di dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa, serta mengambil solusi dan keputusan yang tepat dalam mengatasi berbagai masalah yang timbul saat pelaksanaan *On The Job Training*.

1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

Adapun maksud dan tujuan dari pelaksanaan *On The Job Training* yaitu menerapkan teori yang telah didapatkan saat proses pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Adapun tujuan dan manfaat dari kegiatan *On The Job Training* antara lain sebagai berikut :

1.2.1 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training*

- a. Memperoleh pengalaman bekerja yang sebenarnya di lokasi *On The Job Training*.
- b. Menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di program studi.
- c. Memantapkan disiplin dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas.
- d. Memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja dan perusahaan/industri.
- e. Mengenal tipe-tipe organisasi, manajemen dan operasi kerja perusahaan/industri serta budaya perusahaan/industri.
- f. Memperoleh umpan balik dari perusahaan/industri untuk pementapan pengembangan kurikulum di program studi.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

- a. Para taruna diharapkan mempunyai kemampuan kompetensi yang unggul sesuai standar nasional dan internasional.
- b. Para taruna dapat mengetahui dan beradaptasi dalam dunia kerja pada bandara.
- c. Para taruna dapat mengaplikasikan teori yang telah didapatkan pada saat di Politeknik Penerbangan Surabaya.
- d. Para taruna dapat menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja.
- e. Memberikan gambaran kepada taruna akan profesi yang akan digeluti pada saat didunia kerja.

- f. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi di tempat *On The Job Training*.
- g. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak kampus Politeknik Penerbangan Surabaya.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Gambaran Umum Lokasi *On The Job Training*

Bandar Udara Internasional Yogyakarta merupakan bandar udara yang terletak di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. Bandar Udara Internasional Yogyakarta secara geografis terletak pada koordinat 7°54'27" S 110°03'16"E. Saat ini Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki landas pacu 3.250 m x 45 m dan *shoulder* 15 m dengan arah landasan 11-29. Dengan spesifikasi tersebut, pesawat berbadan besar seperti *Boeing 777 – 300* dan *Airbus A380* dapat mendarat di *runway* ini.

Bandar Udara Internasional Yogyakarta secara resmi dibangun pada tanggal 27 Januari 2017, hal ini ditandai dengan prosesi “Babat Alas Mangun Kridha”, yaitu peletakan batu merah yang dilakukan oleh Presiden RI Joko Widodo. Kemudian Bandar Udara Internasional Yogyakarta mulai beroperasi sejak 29 April 2019, akan tetapi aktivitas maskapai berpindah secara keseluruhan pada tanggal 29 Maret 2020. Bandar udara ini diresmikan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada tanggal 28 Agustus 2020. Berikut ini merupakan gambaran dari Bandar Udara Internasional Yogyakarta.



Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Wikipedia)

2.2 Data Umum

Berikut ini merupakan data – data mengenai Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

2.2.1 Aerodrome Manual

A. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WAHI
2. Nama Bandar Udara : Bandar Udara Internasional Yogyakarta
3. Nama Kota : Yogyakarta

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat Referensi Bandar Udara : 07°54'15"S
110°03'27"E
2. Arah dan Jarak ke Kota : 246.49°/35.56 km dari
Yogyakarta
3. Magnetik Var/Tahun Perubahan : 1°E (2020)/0.04° decreasing
4. Elevasi/referensi temperatur : 24.28 ft/26.2°C
5. Elevasi masing-masing threshold :
RWY 11 07°54'00.93"S ; 110°02'36.28"E 24.28 feet
RWY 29 07°54'37.29"S ; 110°04'15.92"E 24.28 feet
6. Elevasi tertinggi Touch Down Zone pada precision approach
runway :
RWY 11 24.28 feet
RWY 29 24.28 feet
7. Rincian Rotating Beacon
 - a. Merk : ADB
 - b. Type : L802/HPIT 400 Watt
 - c. Lokasi : ATC Tower
 - d. Koordinat : -
 - e. Frekuensi : 50 Hz

- f. Warna : Putih dan Hijau
8. Penyelenggara Bandar Udara : PT. Angkasa Pura Indonesia
9. Alamat : Jl. Wates KM 42 Kulon Progo
Yogyakarta 55282
10. Nomor Telepon : 0274 – 4606000
11. Telefax : 0274 – 4606061
12. Telex : NIL
13. Email : via.tu@ap1.co.id
14. Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan : VFR dan IFR
15. Keterangan : NIL

C. Jam Operasi

1. Pelayanan Pesawat Udara : 24 Jam
2. Administrasi Bandar Udara :
Senin – Kamis : 01.00 s/d 09.30 UTC
08.00 s/d 16.30 WIB
Jumat : 01.00 s/d 08.30 UTC
08.00 s.d 15.30 WIB
3. Bea Cukai dan Imigrasi : 24 Jam
4. Kesehatan dan Sanitasi : 24 Jam
5. Handling : 24 Jam
6. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
7. Keterangan : -

**D. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara
(Handling Service and Facilities)**

1. Fasilitas Penanganan Kargo - 1 Unit Forklift capability up to 5 ton
- Cargo terminal capacity up to 68000 ton
2. Bahan Bakar/Oli/Type : Jet A-1 avtur
3. Fasilitas Pengisian Bahan Bakar/Kapasitas - 2 Unit Fuel Truck @16000 L (13L/sec)
- 1 Unit Fuel Truck @12000 L (13L/sec)
4. Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara : NIL
5. Fasilitas perbaikan untuk pesawat udara : NIL
6. Keterangan : NIL

E. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

1. Hotel : Tersedia di Bandara
2. Restoran : Tersedia di Bandara
3. Transportasi : Kereta, Bus, Taxi, Angkutan Sewa Khusus, Rent Car Tersedia di Bandara
4. Fasilitas kesehatan : Tersedia di Bandara
5. Bank dan Kantor Pos : Bank tersedia di bandara dan kantor pos berada di dekat bandara
6. Kantor pariwisata : Tersedia di Bandara
7. Pelayanan bagasi : Tersedia di Bandara
8. Keterangan : NIL

**F. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran
(Rescue and Fire Fighting)**

1. Kategori bandar udara untuk : 8 (Delapan)

PKP - PK

2. Fasilitas PKP-PK
- 3 Unit Foam Tender Type I (12.500 Liter)
 - 1 Unit Foam Tender Type IV
 - 1 Unit Comando Car
 - 3 Unit Ambulans
 - 1 Utility Car
 - 2 Unit Rubber Boat
 - 2 Unit Rigid Inflatable Boat
 - 1 Unit Nurse Tender

3. Ketersediaan peralatan : Cranes and aircraft mover with pemindahan pesawat udara yang serviceability landing gear rusak available up to B747-400

4. Keterangan : (Follow Cluster Juanda Surabaya)
Contact Person 0312986417 (ext. 417)

G. Availability Clearing

1. Type of clearing equipment : Not Applicable
2. Clearance : Not Applicable
3. Keterangan : NIL

H. Apron, Taxiway dan Check Location Data

Berikut ini merupakan Data Apron & Taxiway Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.1 Data Apron & Taxiway Bandar Udara Internasional Yogyakarta

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	PCN	PCR
1.	Apron	1051 x 167 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
2.	Taxiway A	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
3.	Taxiway B	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
4.	Taxiway C	318 x 23 m	Asphalt	PCN 89 F/C/X/T	790 F/C/X/U
5.	Taxiway D	318 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
6.	Taxiway E	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1130 R/C/X/U
7.	Taxiway F	198 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
8.	Taxiway G	3430 x 45 m	Asphalt (C-D) Concrete (A-C & D-F)	PCN 89 F/C/X/T ; PCN 108 R/C/X/T	790 F/C/X/U 1180 R/C/X/U
9.	Taxiway H	407,5 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
10.	Taxiway J	159,5 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U
11.	Taxiway K	454 x 23 m	Concrete	PCN 108 R/C/X/T	1180 R/C/X/U

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

ACL Location dan Elevation : NIL

VOR Checkpoints : NIL

INS Checkpoints : See Aircraft Parking/Doking Chart

Remaks : Apron : Slope 0,5%

TWY A,B,C,D,E,F,G,H,J,K : Slope 1,5%

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

Berikut ini merupakan petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol dan pemberian lampu di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.2 Petunjuk Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

No	Uraian	Keterangan
1.	Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, taxiway guidelines, visual docking/parking guidance system untuk parkir pesawat udara, Sistem Aircraft Stand	• ID Sign of Aircraft : 1A, 1B, 1C, 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C, 4A, 4B, 4C, 5A, 5B, 5C, 6A, 6B, 6C, 7A, 7B, 7C, 8A, 8B, 8C, 9A, 9B, 9C, 10A, 10B, 10C, 11A, 11B, 11C • TWY Guide lines : See Aircraft • Visual docking : NIL • Parking guidance : Tersedia • Taxi line : Tersedia • Lead in line : Tersedia • Centreline : Tersedia • Marshaller stop line : Tersedia
2.	Marka dan Lampu Runway dan Taxiway	• Marka Runway : Designation, Centre line, Side stripe, THR, Aiming point, TDZ, RWY End. • Lampu Runway : Sequence Flashing, Apch THR, Centre Line, RWY Edge, RWY End • Marka Taxiway : Centre line, Side stripe, RWY Holding position, Intermediate Holding Position. • Lampu Taxiway : Guidance sign, Edge
3.	Stop bars	• Marka Stop bars : Tersedia • Lampu Stop bars : Tidak Tersedia
4.	Keterangan	-

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

J. Lokasi dan *Destination of Standard Taxi Route*

Seluruh tipe pesawat udara yang beroperasi dapat melakukan taxi in dan taxi out menuju Runway 11 dan Runway 29 melalui taxiway A,B,C,D,E,F,G,H,J dan K. Pesawat dapat taxi route dengan heading west maupun heading east sesuai dengan kondisi (subject ATC clearance). Berikut ini merupakan lokasi dan designation standar taxi route di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.3 Lokasi dan Designation Standar Taxi Route

Taxiing Routes – Arrival Runway 11 & 29		
Apron	Path	Taxi Routes
Terminal	Taxiway D	Rwy 11 – Taxiway D – Taxiway K – Apron
		Rwy 11 – Taxiway D – Taxiway G – Taxiway J - Apron
	Taxiway E/F	Rwy 11 – Taxiway E/F – Taxiway G – Taxiway K - Apron
		Rwy 11 – Taxiway E/F – Taxiway G – Taxiway J - Apron
	Taxiway C	Rwy 29 – Taxiway C – Taxiway H - Apron
		Rwy 29 – Taxiway C – Taxiway G – Taxiway J - Apron
	Taxiway A/B	Rwy 29 – Taxiway A/B – Taxiway G – Taxiway H - Apron
		Rwy 29 – Taxiway A/B – Taxiway G – Taxiway J - Apron

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

K. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Berikut ini merupakan parking stand pesawat udara dan koordinat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.4 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Lokasi Apron	Nomor Parking Stand	Coordinate		Kapasitas
		Latitude	Longitude	
Apron	1A	07°53'58.69"S	110°03'16.68"E	B739ER/A320
	1B	07°53'58.26"S	110°03'17.86"E	B773ER
	1C	07°53'58.33"S	110°03'18.25"E	B739ER/A320
	2A	07°53'59.72"S	110°03'19.43"E	B739ER/A320
	2B	07°53'59.29"S	110°03'20.61"E	B773ER
	2C	07°53'59.36"S	110°03'21.00"E	B739ER/A320
	3A	07°54'00.75"S	110°03'22.18"E	B739ER/A320
	3B	07°54'00.32"S	110°03'23.36"E	B773ER
	3C	07°54'00.39"S	110°03'23.75"E	B739ER/A320
	4A	07°54'01.78"S	110°03'24.93"E	B739ER/A320
	4B	07°54'01.34"S	110°03'26.11"E	B773ER
	4C	07°54'01.41"S	110°03'26.50"E	B739ER/A320
	5A	07°54'02.81"S	110°03'27.68"E	B739ER/A320
	5B	07°54'02.37"S	110°03'28.86"E	B773ER
	5C	07°54'02.45"S	110°03'29.25"E	B739ER/A320
	6A	07°54'03.84"S	110°03'20.44"E	B739ER/A320
	6B	07°54'03.40"S	110°03'31.61"E	B773ER
	6C	07°54'03.47"S	110°03'32.00"E	B739ER/A320
	7A	07°54'04.87"S	110°03'33.18"E	B739ER/A320
	7B	07°54'04.44"S	110°03'34.36"E	B773ER
	7C	07°54'04.50"S	110°03'34.75"E	B739ER/A320
	8A	07°54'05.90"S	110°03'35.94"E	B739ER/A320
	8B	07°54'05.46"S	110°03'37.11"E	B773ER
	8C	07°54'05.53"S	110°03'37.50"E	B739ER/A320
	9A	07°54'06.92"S	110°03'38.67"E	B739ER/A320
	9B	07°54'06.48"S	110°03'39.85"E	B773ER
	9C	07°54'06.56"S	110°03'40.42"E	B739ER/A320
	10A	07°54'07.96"S	110°03'41.42"E	B739ER/A320
	10B	07°54'07.51"S	110°03'42.60"E	B773ER
	10C	07°54'07.58"S	110°03'42.99"E	B739ER/A320
	11A	07°54'08.98"S	110°03'44.17"E	B739ER/A320
	11B	07°54'08.54"S	110°03'45.35"E	B773ER
	11C	07°54'08.61"S	110°03'45.74"E	B739ER/A320

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

L. Aerodrome Obstacle

Aerodrome Obstacle terdapat pada bagian lampiran 2 Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A dari Manual Pengoperasian Bandar Udara ini. Berikut ini merupakan *Aerodrome Obstacle In Area 2 & Area 3* Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

In Area 2

Tabel 2.5 Aerodrome Obstacle In Area 2

No	Obstacle ID/Designated	Obstacle type	Obstacle Position	Elevation/HGT	Marking /Type,color	Remark
1.	NIL	Antenna	075314. 40S 1100432. 54E	241ft/271 ft	NIL	Radio Antenna 01
2.	NIL	Antenna	075209. 73S 1100234. 68E	269ft/245 ft	NIL	Base Transceiver Station 04
3.	NIL	Antenna	075241. 87S 1100230. 96E	232ft/208 ft	NIL	Base Transceiver Station 05
4.	NIL	Antenna	075325. 54S 1100230. 84E	321ft/297 ft	NIL	Base Transceiver Station 08
5.	NIL	Antenna	075317. 68S 1100443. 74E	218ft/194 ft	NIL	Base Transceiver 09
6.	NIL	Antenna	075314. 69S 1100443. 81E	248ft/224 ft	NIL	Base Transceiver Station 10
7.	NIL	Antenna	075312. 35S 1100442. 19E	250ft/226 ft	NIL	Base Transceiver Station 11
8.	NIL	Antenna	075304. 47S 1100541. 36E	255ft/231 ft	NIL	Base Transceiver Station 12
9.	NIL	Antenna	075445. 64S 1100544. 57E	246ft/222 ft	NIL	Base Transceiver Station 13
10.	NIL	Hill	075133.99S 1100309. 33E	574ft/550 ft	NIL	Hill 01
11.	NIL	Hill	075121. 42S 1100258. 47E	666ft/642 ft	NIL	Hill 02
12.	NIL	Hill	075102. 42S 1100200. 14E	728ft/704 ft	NIL	Hill 03
13.	NIL	Hill	075029. 58S 1100200. 74E	679ft/655 ft	NIL	Hill 04
14.	NIL	Hill	075138. 78S 1100416. 74E	472ft/48ft	NIL	Hill 05
15.	NIL	Hill	075146. 42S 1100404. 02E	467ft/443 ft	NIL	Hill 06

16.	NIL	Antenna	075157. 74S 1100124. 48E	241ft/217 ft	NIL	Electrical Tower 07
17.	NIL	Antenna	075203. 41S 1100133. 85E	239ft/215 ft	NIL	Electrical Tower 08
18.	NIL	Antenna	075208. 56S 1100142. 29E	261ft/237 ft	NIL	Electrical Tower 09
19.	NIL	Antenna	075216. 25S 1100155. 18E	255ft/231 ft	NIL	Electrical Tower 10
20.	NIL	Antenna	075222. 15S 1100204. 74E	269ft/245 ft	NIL	Electrical Tower 11
21.	NIL	Antenna	075229. 93S 1100217. 65E	266ft/242 ft	NIL	Electrical Tower 12
22.	NIL	Antenna	075237. 13S 1100229. 48E	248ft/224 ft	NIL	Electrical Tower 13
23.	NIL	Antenna	075243. 22S 1100239. 51E	269ft/245 ft	NIL	Electrical Tower 14
24.	NIL	Antenna	075251. 51S 1100253. 19E	267ft/243 ft	NIL	Electrical Tower 15
25.	NIL	Antenna	075259. 22S 1100319. 73E	272ft/248 ft	NIL	Electrical Tower 16
26.	NIL	Antenna	075307. 29S 1100319. 73E	266ft/242 ft	NIL	Electrical Tower 17
27.	NIL	Antenna	075314. 57S 1100331. 23E	259ft/235 ft	NIL	Electrical Tower 18
28.	NIL	Antenna	075321. 76S 1100343. 12E	247ft/223 ft	NIL	Electrical Tower 19
29.	NIL	Antenna	075328. 87S 1100354. 39E	243ft/219 ft	NIL	Electrical Tower 20
30.	NIL	Antenna	075335. 92S 1100406. 00E	249ft/225 ft	NIL	Electrical Tower 21
31.	NIL	Antenna	075342. 75S 1100417. 32E	249ft/225 ft	NIL	Electrical Tower 22
32.	NIL	Antenna	075349. 97S 1100429. 03E	241ft/217 ft	NIL	Electrical Tower 23
33.	NIL	Antenna	075352. 31S 1100442. 07E	237ft/213 ft	NIL	Electrical Tower 24
34.	NIL	Antenna	075355. 88S 1100455. 65E	367ft/243 ft	NIL	Electrical Tower 25
35.	NIL	Antenna	075358.69S 1100525. 44E	283ft/ 259ft	NIL	Electrical Tower 26
36.	NIL	Antenna	075402. 22S 1100525. 44E	242ft/218 ft	NIL	Electrical Tower 27
37.	NIL	Antenna	075405. 33S 1100539. 06E	261ft/237 ft	NIL	Electrical Tower 28

38.	NIL	Antenna	075409. 07S 1100555. 46E	271ft/247 ft	NIL	Electrical Tower 29
39.	NIL	Antenna	075412. 12S 1100608. 80E	245ft/221 ft	NIL	Electrical Tower 30
40.	NIL	Building	075541. 5S 1100618.3E	NIL/99ft	Lighted	NIL

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

In Area 3

Tabel 2.6 Aerodrome Obstacle In Area 3

No	Obstacle ID/Design ated	Obstacle type	Obstacle Position	Elevation/HGT	Marking/Type.col or	Remark
1.	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

1. Associated MET Office : MET Stations Kulon Progo
2. Hours of Service : 21.00 – 17.00 UTC
3. Office Responsible for TAF : MET Stations Kulon Progo 24
preparation period of validity : hours & 6 hours
4. Trend Forecast & Interval of : TREND 2 hours
issuance
5. Flight Documentation – : Charts, Abbreviated plain –
Language Used : language texts English
6. ATS Provided with : ADC TWR, Jogja APP
Information (Yogyakarta Tower)
7. Additional Information : Tlp 0275 – 2880151
(Temporary)

N. Karakteristik Fisik Runway

Arah landasan pacu yang sebenarnya, nomor arah landasan pacu, panjang, lebar, kemiringan memanjang (slope), lokasi displaced, threshold bila ada, jenis permukaan landasan pacu, jenis landas pacu, dan keberadaan suatu obstacle free zone untuk keperluan precision approach runway. Berikut ini merupakan karakteristik fisik runway Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.7 Karakteristik Fisik Runway

Indikator	Runway Designator	
	11	29
True & MAG BRG	110.10°	290.10°
Dimensi Runway	3.250 m x 45 m	3.250 m x 45 m
Kekuatan PCN	89 F/C/X/T	89 F/C/X/T
Kekuatan PCR	790 F/C/X/U	790 F/C/X/U
Koordinat Threshold	07°54'00.93"S 110°02'36.28"	07°54'37.29"S 110°04'15.92"E
Elevasi Threshold dan Ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway	24.28 ft	24.28 ft
Slope Runway – Nomor	Longitudinal 0%	Tranversal 1.5%
Dimensi Stopway	60 m x 45 m	60 m x 45 m
Dimensi Clearway	360 m x 280 m	360 x 280 m
Dimensi Runway Strip	3.490 m x 280 m	3.490 m x 280 m
Dimensi RESA	240 m x 120 m	240 m x 120 m

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

O. Declared Distance

Berikut ini merupakan *Declared Distance* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.8 Declared Distace

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	Keterangan
11	3250 M	3610 M	3310 M	3250 M	NIL
29	3250 M	3610 M	3310 M	3250 M	NIL

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

P. Approach dan Runway Lighting

Berikut ini merupakan *Approach* dan *Runway Lighting* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.9 Approach dan Runway Lighting

Indikator	Runway Designator	
	11	29
Approach Light Type/Lenght	PALS CAT 1, 900lm, LIH	PALS CAT 1, 900lm, LIH
THR Light Colour WBAR	Green supplement by green light WBAR	Green supplement by green light WBAR
VASIS (MEHT) PAPI	PAPI Left/3,00°	PAPI Left/3,00°
TDZ LIGHT LEN	NIL	NIL
RWY Centre Line Light Lenght Spacing Color	30 m red and white, LIH	30 m red and white, LIH
RWY Edge Light Colour	60 m white and yellow clear, LIH	60 m white and yellow clear, LIH
RWY End Light Colour	Red	Red
Stopway LGT LEN (M) Colour	Red	Red
Keterangan	NIL	NIL

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

Q. Other Lighting, Secondary Power Supplay

Berikut ini merupakan other lighting, secondary power supplay

Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

Tabel 2.10 Other Lighting, Secondary Power Supply

ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation	On Top of Tower Building, white/green with 24 flashes per minutes, 24 hours
LDI location and light anemometer location and light	Anemometer : 1074 m from ARP, not lighted
TWY edge and centre line Light	TWY edge light Available Centerline Lighting Available
Secondary power supply/switch over time	5 unit @Genset 2500 kva 1 unit 400 kva covered all visual AID, switch over time 30 second (Terminal Building) & 0 second (Visual Aid)

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

R. Helicopter Landing Area

Pada kondisi saat ini *Helicopter Landing Area* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

S. Jarak Intersection Take Off dari setiap Runway

Pada kondisi saat ini *Jarak Intersection Take Off* dari setiap *runway* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

T. Koordinat Intersection Taxiway

Pada kondisi saat ini *Koordinat Intersection Taxiway* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

U. Lokasi untuk Pre Flight Altimeter Check yang dipersiapkan untuk Apron

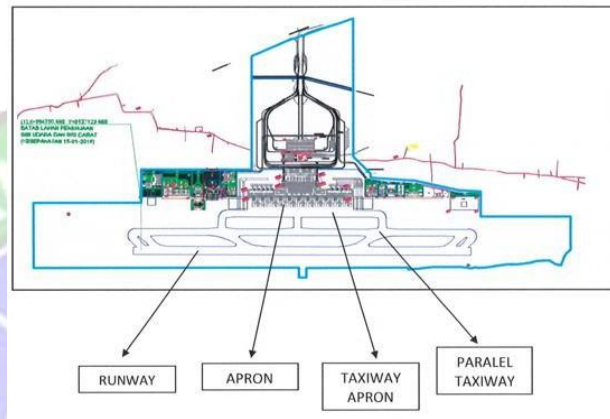
Pada kondisi saat ini lokasi untuk *Pre Flight Altimeter Check* yang dipersiapkan untuk *Apron* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta masih belum tersedia atau NIL.

2.2.2 Layout Bandara

Berikut ini merupakan Layout Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

1. Runway, Taxiway, Apron

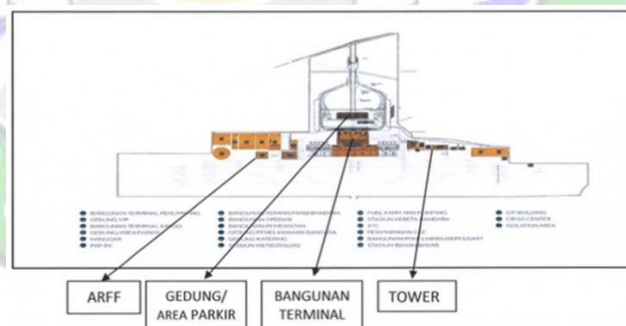
Berikut ini merupakan layout Runway, Taxiway dan Apron Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



Gambar 2.2 Runway, Taxiway, Apron
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

2. Terminal, Parkir Kendaraan dan bangunan lainnya

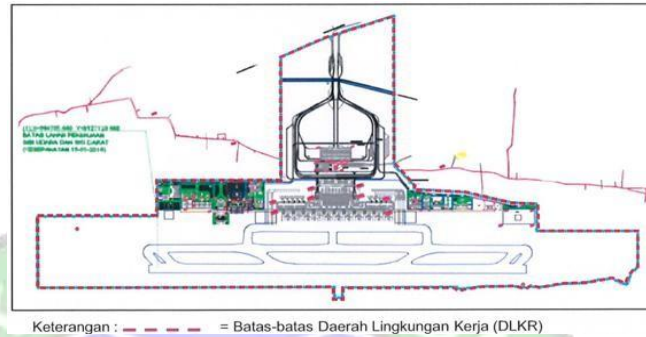
Berikut ini merupakan layout Terminal, Parkir Kendaraan dan bangunan lainnya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



Gambar 2.3 Terminal, Parkir Kendaraan dan bangunan lainnya
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

3. Batas-batas daerah lingkungan kerja

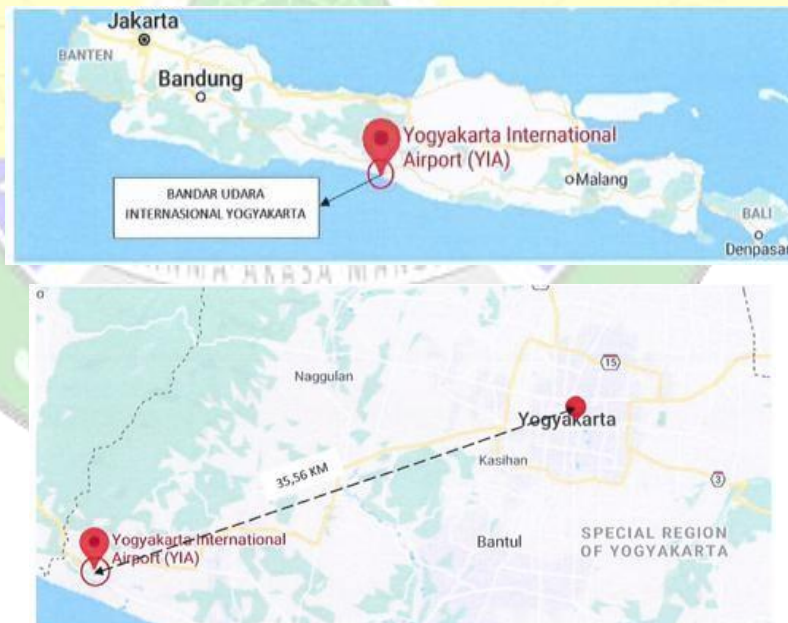
Berikut ini merupakan layout batas – batas daerah lingkungan kerja di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



Gambar 2.4 Batas-batas daerah lingkungan kerja
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

4. Jarak antar bandar udara ke kota terdekat atau daerah yang berpenduduk

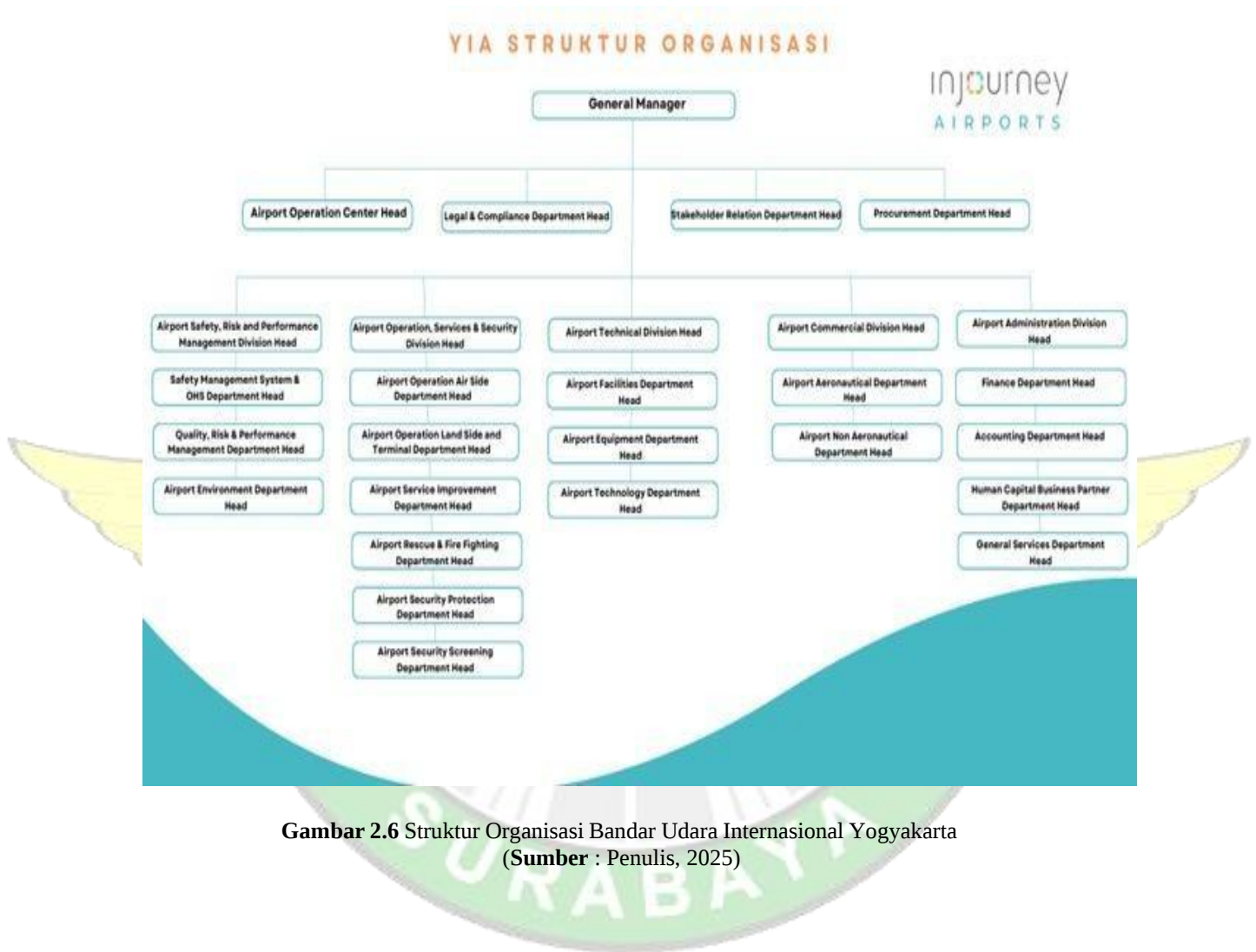
Berikut ini merupakan jarak antar bandar udara ke kota :



Gambar 2.5 Jarak antar bandar udara ke kota
(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Yogyakarta)

2.3 Struktur Organisasi

Berikut ini merupakan Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta :



Gambar 2.6 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Penulis, 2025)

2.4 Tinjauan Pustaka

Berikut beberapa pustaka atau publikasi terkait Bandar Udara Internasional Yogyakarta antara lain sebagai berikut :

1. Buku Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual) Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo (2023).
2. Kristantyo Wisnubroto (2020) menyatakan bahwa Bandar Udara Internasional Yogyakarta dirancang dengan arsitektur bergaya modern, namun secara eksterior dan interior tetap menggambarkan budaya Yogyakarta. Itu mewujudkan dalam instalasi karya seni (*artwork*) di Terminal Penumpang, serta beragam area yang telah didesain secara khusus untuk menjadi etalase Yogyakarta dan sekitarnya.
3. Puspasari Setyaningrum (2023) menyatakan Bandara Internasional Yogyakarta diketahui memiliki panjang landas payu (*runway*) 3.250 m dengan pron yang sanggup menampung 45 pesawat. Hal ini memungkinkan bandara ini untuk melayani berbagai pesawat berbadan lebar (*wide body*) seperti Airbus A380 dan Boeing 777.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau helipad, sedangkan untuk bandara besar biasanya dilengkapi berbagai macam fasilitas, baik untuk operator pelayanan penerbangan maupun untuk penggunaanya seperti bangunan terminal dan hanggar. Menurut *Annex 14* dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, bandar udara merupakan area tertentu yang terletak di daratan atau perairan yang digunakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Area ini dapat digunakan secara keseluruhan atau hanya sebagian saja.

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

Tatanan kebandarudaraan nasional sekurang-kurangnya memuat fungsi, penggunaan klasifikasi, status, penyelenggara dan kegiatan bandar udara, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

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

3.3 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

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

3.4 Perkerasan Lentur

Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1987) yang dimaksud dengan perkerasan lentur adalah perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapis di bawahnya. Bagian perkerasan umumnya terdiri dari lapis pondasi bawah (*sub base course*), lapis pondasi atas (*base course*) dan lapisan permukaan (*surface course*).

3.5 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur

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

3.5.1 Deformasi

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

1. Bergelombang (*corrugation*)

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

2. Alur (*rutting*)

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

3. Ambles (*depression*)

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

4. Sungkur (*shoving*)

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

5. Mengembang (*swell*)

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

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

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

3.5.2 Retak (*crack*)

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

1. Retak memanjang (*longitudinal cracks*)

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

2. Retak melintang (*transverse cracks*)

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

3. Retak diagonal (*diagonal cracks*)

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

4. Retak berkelok-kelok (*meandering*)

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

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

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

6. Retak blok (*block cracks*)

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

7. Retak kulit buaya (*alligator cracks*)

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

8. Retak slip (*slippage cracks*)

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

3.5.3 Kerusakan Struktur Permukaan

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

Kerusakan tekstur permukaan aspal dapat dibedakan menjadi:

1. Pelapukan dan butiran lepas (*weathering and raveling*)

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

2. Kegemukan (*bleeding/flushing*)

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

3. Agregat licin (*polished aggregate*)

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

4. Terkelupas (*delamination*)

Kerusakan permukaan terjadi akibat terkelupasnya lapisan aus dari permukaan perkerasan.

5. *Stripping*

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

3.5.4 Lubang (*pothole*)

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

3.5.5 Tumpahan Minyak (*oil spillage*)

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

3.6 Patching (Penambalan Permukaan)

Patching adalah suatu proses pembuangan atau penggantian bagian perkerasan yang rusak maupun penambahan material untuk menutup area yang mengalami kerusakan.

Patching biasanya digunakan pada perkerasan dengan kerusakan sebagai berikut:

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

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

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

Kelebihan aspal beton antara lain :

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

3.7 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa pemeliharaan bangunan gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarannya agar bangunan gedung selalu layak fungsi (*preventive maintenance*). Sementara perawatan bangunan gedung adalah kegiatan memperbaiki dan atau mengganti bagian bangunan gedung, komponen, bahan bangunan, dan/atau prasarana dan sarana agar bangunan gedung tetap layak fungsi (*corrective maintenance*).

3.7.1 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa Lingkup Pemeliharaan dan Perawatan Gedung terdiri atas:

1. Rehabilitasi

Memperbaiki bangunan yang telah rusak sebagian dengan maksud menggunakan sesuai dengan fungsi tertentu yang tetap, baik arsitektur maupun struktur bangunan gedung tetap dipertahankan seperti semula, sedangkan utilitas dapat berubah.

2. Renovasi

Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat sebagian dengan maksud menggunakan sesuai fungsi tertentu yang dapat tetap atau berubah, baik arsitektur, struktur maupun utilitas bangunannya.

3. Restorasi

Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat sebagian dengan maksud menggunakan fungsi tertentu yang dapat tetap berubah dengan tetap mempertahankan arsitektur bangunannya sedangkan struktur dan utilitas bangunannya dapat berubah.

3.7.2 Tingkat Kerusakan Bangunan

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa Intensitas kerusakan bangunan dapat digolongkan atas tiga tingkat kerusakan, yaitu :

1. Kerusakan ringan

Kerusakan ringan adalah kerusakan utama pada komponen non struktural, seperti penutup atap, langit-langit, penutup lantai, dan dinding pengisi. Perawatan untuk tingkat kerusakan ringan, biayanya maksimum adalah sebesar 35% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

2. Kerusakan sedang

Kerusakan sedang adalah kerusakan pada sebagian komponen non struktural, dan/atau komponen struktural seperti struktur atap, lantai, dan lain-lain. Perawatan untuk tingkat kerusakan sedang, biayanya maksimum adalah sebesar 45% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

3. Kerusakan berat

Kerusakan berat adalah kerusakan pada sebagian besar komponen bangunan, baik struktural maupun non struktural yang apabila setelah diperbaiki masih dapat berfungsi dengan baik sebagaimana mestinya. Biayanya maksimum adalah sebesar 65% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan *On The Job Training* Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. Pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung selama kurang lebih 6 bulan dimulai pada tanggal 02 Oktober 2024 sampai dengan 31 Maret 2025. Wilayah kerja taruna *On The Job Training* mencakup Unit Facilities. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta :

4.1.1 Airside

Airside merupakan bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital.

Airside yang disediakan oleh Bandar Udara Internasional Yogyakarta antara lain :

1. Runway (Landasan Pacu)

Runway merupakan area berbentuk persegi panjang di bandar udara yang menjadi tempat untuk pendaratan dan lepas landas pesawat. Runway Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki ukuran panjang 3.250 x 45 m dengan permukaan *Asphalt* bernilai PCN 89 F/C/X/T dan PCR 790 F/C/X/U. *Runway Designator* di masing-masing ujung landasan adalah 11-29.



Gambar 4.1 Runway Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Google Earth)

2. *Apron*

Apron adalah suatu area bandar udara yang ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, dan pemeliharaan pesawat udara. Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki 11 parking stand yang berdimensi 1.052 x 167 m dengan permukaan *concrete* yang bernilai PCN 108 R/C/X/T dan PCR 1180 R/C/X/U.



Gambar 4.2 *Apron* Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Google Earth)

3. *Taxiway*

Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, hangar, terminal atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Bandar Udara Internasional Yogyakarta memiliki 10 *taxiway* yang menggunakan perkerasan lentur (*flexible*) dan perkerasan kaku (*rigid*).



Gambar 4.3 *Taxiway* Bandar Udara Internasional Yogyakarta
(Sumber : Google Earth)

4.1.2 Terminal dan *Landside*

Terminal dan *Landside* merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan.

Terminal dan *Landside* yang disediakan oleh Bandar Udara Internasional Yogyakarta antara lain :

1. Terminal Cargo

Terminal Cargo adalah fasilitas di bandara yang digunakan untuk bongkar muat barang dari satu lokasi ke lokasi lain, baik domestik maupun internasional.



Gambar 4.4 Terminal Cargo
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

2. Terminal Domestik

Terminal Domestik adalah tempat penumpang yang akan melaksanakan perjalanan di dalam negeri.



Gambar 4.5 Terminal Domestik
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

3. Terminal Internasional

Terminal Internasional adalah tempat penumpang melakukan perjalanan keluar negeri.



Gambar 4.6 Terminal Internasional
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4. Terminal Penghubung

Terminal Penghubung adalah fasilitas bandara yang berfungsi untuk menghubungkan penumpang dari satu terminal ke terminal lain atau ke stasiun kereta api bandara.



Gambar 4.7 Terminal Penghubung
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

5. *Yogyakarta International Airport Train Station*

Kereta api bandara adalah layanan yang menyediakan transportasi rel antara bandar udara dan kota terdekat.



Gambar 4.8 *Yogyakarta International Airporti Train Station*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

6. **Gedung Parkir**

Gedung parkir Bandar Udara Internasional Yogyakarta digunakan sebagai tempat parkir penumpang yang akan melakukan penerbangan dengan kapasitas parkir roda 2 yakni 4.000 kendaraan, kapasitas parkir roda 4 yakni 1.230 kendaraan dan kapasitas parkir roda 4 atau lebih yakni 62 kendaraan.



Gambar 4.9 Gedung Parkir
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

7. *Tol Gate*

Tol gate adalah tempat pengambilan tiket secara otomatis (*manless*) sebelum masuk ke dalam bandar udara. Pada tol gate seluruh kendaraan akan di record menggunakan CCTV ketika masuk dan keluar bandar udara.



Gambar 4.10 Tol Gate
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

8. *Alat – Alat Berat (A2B)*

Gedung penunjang alat-alat berat dipergunakan untuk melakukan sebuah maintenance dan perbaikan dari kendaraan besar yang ada di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.



Gambar 4.11 Alat-Alat Berat (A2B)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

9. *Main Power House (MPH)*

Main Power House (MPH) adalah bangunan dimana semua mesin dan peralatan pembangkit tenaga listrik berada di dalamnya.



Gambar 4.12 Main Power House (MPH)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

10. *Ground Water Tank (GWT)*

Ground Water Tank (GWT) bersebelahan dengan Main Power House (MPH). Pada gedung ini terdapat tangki tanam atau tempat penampungan air sehingga dapat memaksimalkan penataan ruang yang ada. Gedung ini menjadi pusat perawatan dari unit *Water Technic* dan *Heating Ventilation and Air Conditioning (HVAC)*.



Gambar 4.13 Ground Water Tank (GWT)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

11. *Main Fire Station*

Main Fire Station adalah gedung yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*respon time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK dan *Salvage*.



Gambar 4.14 *Main Fire Station*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

12. *Sub Fire Station*

Sub fire station berfungsi sebagai tempat standby kendaraan PKP-PK kedua setelah *main fire station* yang nantinya apabila terjadi kecelakaan dapat diatasi dengan sesegera mungkin sesuai dengan peraturan yang ada.



Gambar 4.15 *Sub Fire Station*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

13. Crisis Center

Crisis center digunakan untuk mengantisipasi apabila terjadi kecelakaan pesawat atau terjadi bencana alam maka korban akan dibawa ke crisis center untuk mendapatkan pertolongan pertama.



Gambar 4.16 Crisis Center
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

14. Gedung Line Maintenance

Gedung *Line Maintenance* adalah tempat peralatan GSE untuk dilakukan perbaikan dan maintenance sebelum digunakan keperluan maskapai penerbangan.



Gambar 4.17 Gedung *Line Maintenance*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* Taruna Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang dilaksanakan 6 bulan terhitung dari tanggal 02 Oktober 2024 hingga 28 Februari 2025.

Untuk waktu pelaksanaannya dimulai dari pukul 08.00 – 16.30 WIB. Selama proses *On The Job Training* berlangsung taruna dibimbing dan diawasi oleh Supervisor yang ada di bandar udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* Taruna Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Internasional Yogyakarta adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

No	Hari/Tanggal	Kegiatan
1	02 Oktober 2024	Taruna tiba di lokasi <i>On The Job Training</i>
2	03 Oktober 2024 – 28 Februari 2025	Taruna melaksanakan dinas harian sesuai dengan jadwal yang disepakati
3	28 Februari 2025	Berakhirnya masa <i>On The Job Training</i>

(Sumber : Penulis, 2025)

4.3 Permasalahan *On The Job Training*

Setiap bandar udara memiliki fasilitas dan sistem pelayanan yang cukup memadai dengan tujuan untuk menunjang dan mengoptimalkan fungsi bandar udara. Sehingga, pengelola bandar udara harus dapat menyikapi dengan matang kesiapan infrastruktur atau prasarana bandar udara dalam melayani aktivitas penerbangan, terutama dalam pemeliharaan fasilitas.

Pemeriksaan pemeliharaan terhadap fasilitas bandar udara merupakan hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya. Dalam hal ini, penulis menemukan beberapa permasalahan kerusakan fasilitas operasional sisi udara maupun darat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta, antara lain :

1. Kerusakan pada area perkerasan *asphalt runway* STA 2+100 di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
2. Kerusakan pada lantai *fixed bridge* 1 terminal di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.

4.3.1 Kerusakan Perkerasan *Asphalt Runway*

Bandar Udara Internasional Yogyakarta yang sejak tahun 2020 sudah beroperasi, terus mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Dari perkembangan itu, muncul juga berbagai permasalahan seperti terjadinya kerusakan *slippage crack* pada area *runway* STA 2+100. *Slippage crack* merupakan kerusakan yang menyerupai bulan sabit atau berbentuk seperti jejak roda disertai dengan beberapa retak. *Slippage crack* disebabkan oleh ikatan antar lapisan aspal dengan lapisan bawahnya tidak baik yang disebabkan kurangnya aspal/permukaan agregat berdebu. Dengan adanya penambalan (*patching*) diharapkan permasalahan kerusakan aspal dapat teratasi guna menjaga dan merawat area *runway* agar bisa berfungsi sebagaimana mestinya.

Dibawah ini merupakan kerusakan *slippage crack* pada runway STA 2+100 :



Gambar 4.18 Kerusakan *Slippage Crack*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

4.3.2 Kerusakan Lantai Marmer *Fixed Bridge Terminal*

Kondisi lantai terminal terutama pada *fixed bridge* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta cukup baik. Namun, pada beberapa titik lokasi *fixed bridge* terdapat lantai yang mengalami kerusakan. Kerusakan ini dapat terjadi karena suhu yang tidak stabil pada area tersebut yang mengakibatkan lem atau semen menyusut dan lantai menjadi menggelembung. Dari permasalahan tersebut, maka dilakukan pekerjaan perbaikan lantai *fixed bridge 1* terminal. Berikut ini adalah kerusakan lantai pada *fixed bridge 1* terminal :



Gambar 4.19 Kerusakan Lantai *Fixed Bridge 1*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan *Patching*

Runway merupakan salah satu bagian terpenting dalam suatu penerbangan. Oleh karena itu, keberadaan *runway* perlu dijaga dan dirawat agar bisa berfungsi sebagaimana mestinya. Salah satu cara menjaga dan merawat runway adalah dengan kegiatan penambalan (*patching*) untuk memperbaiki adanya kerusakan keretakan (*crack*). Pekerjaan ini dilakukan setelah seluruh aktivitas penerbangan berakhir. Sebelum melaksanakan pekerjaan penambalan (*patching*) tentunya perlu memiliki izin dari petugas *Air Traffic Controller* (ATC) dan juga mengkoordinasikan kegiatan ini dengan pihak lain.

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

1. Pekerjaan Persiapan

- a. Melakukan pengamatan terhadap lokasi yang mengalami kerusakan.
- b. Mengidentifikasi serta pengukuran lokasi kerusakan yang akan dilakukan penambalan (*patching*), lokasi diberi tanda dengan pilox.
- c. Pengadaan bahan dan material bahan yang akan dipakai untuk pekerjaan *patching* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
- d. Mempersiapkan alat – alat yang akan digunakan, seperti *Baby Roller, Stamper, Jack Hammer, Asphalt Cutter* dan alat lainnya.

Setelah pekerjaan persiapan dan mobilisasi alat untuk memastikan alat dan bahan dalam kondisi siap digunakan, selanjutnya yaitu proses pelaksanaan.

2. Proses Pelaksanaan Pekerjaan Penambalan (*Patching*)

- a. Proses pekerjaan pembongkaran dan pembersihan lokasi penambalan (*patching*)

Sebelum proses penghamparan, diadakan pembongkaran dengan alat yaitu *asphalt cutter* dan *jack hammer*, pembongkaran dilakukan sesuai dengan titik yang telah ditandai setelah diukur sebelumnya. Kemudian hasil bongkaran langsung dibuang pada *dump truck*. Kemudian lapisan di bawahnya dibersihkan sehingga terbebas dari debu dan bekas material.



Gambar 4.20 Pembongkaran dengan *Asphalt Cutter*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)



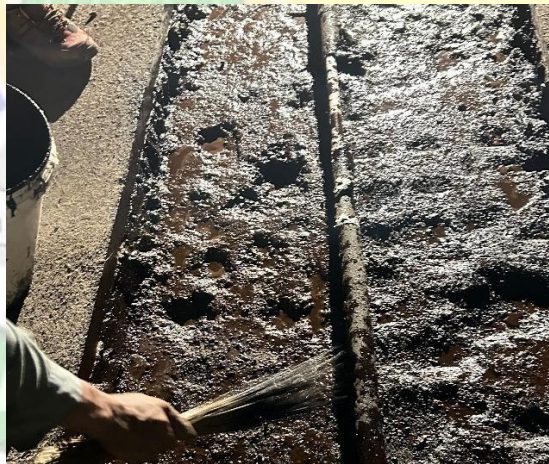
Gambar 4.21 Pembongkaran dengan *Jack Hammer*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)



Gambar 4.22 Pembersihan Lokasi Penambalan
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

b. Proses pekerjaan penuangan emulsi

Setelah proses pembongkaran dan pembersihan, tahap selanjutnya yaitu penuangan emulsi dan pembakaran emulsi. Emulsi digunakan sebagai lapis resap pengikat antara lapisan *asphalt* dengan lapisan base dibawah *AC-Base*.



Gambar 4.23 Penuangan Emulsi Lapis Pertama
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)



Gambar 4.24 Pembakaran Emulsi
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

c. Proses pekerjaan penghamparan *asphalt hotmix*

Proses penghamparan aspal secara manual untuk menghamparkan *asphalt hotmix* dengan tebal hamparan *asphalt* disesuaikan dengan ketinggian area yang akan di *patching*.



Gambar 4.25 Penghamparan Asphalt Lapis Pertama
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

d. Proses pekerjaan pemadatan pertama

Pemadatan awal menggunakan alat yaitu stamper. Pemadatan dimulai segera setelah penghamparan lapis pertama. Pemadatan awal ini menggunakan stamper bertujuan untuk memadatkan *asphalt* lapis pertama.



Gambar 4.26 Pemadatan Lapis Pertama
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

e. Proses pelapisan kedua

Setelah pemadatan pertama dilakukan, dilanjutkan proses pelapisan kedua dengan menuangkan emulsi dan menghamparkan *asphalt* lapisan kedua, selanjutnya dilakukan pemadatan menggunakan alat *baby roller*.



Gambar 4.27 Penuangan Emulsi Lapis Kedua
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)



Gambar 4.28 Penuangan Asphalt Lapis Kedua
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)



Gambar 4.29 Proses Pemadatan Kedua
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

3. Hasil Pekerjaan Penambalan (*Patching*)



Gambar 4.30 Hasil Pekerjaan *Patching*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

4.4.2 Perbaikan Lantai Marmer *Fixed Bridge Terminal*

Pekerjaan perbaikan lantai *fixed bridge 1* terminal dilakukan ketika seluruh aktivitas penerbangan berakhir agar tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Berikut ini adalah langkah – langkah pekerjaan perbaikan lantai *fixed bridge terminal* :

1. Pekerjaan persiapan

- a. Melakukan pengamatan terhadap lokasi yang mengalami kerusakan.
- b. Mengidentifikasi serta mengukur lokasi kerusakan lantai yang akan diperbaiki.
- c. Mempersiapkan alat dan bahan material yang akan digunakan untuk perbaikan lantai *fixed bridge terminal*.



Gambar 4.31 Alat dan Bahan Perbaikan Lantai
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

2. Proses Pelaksanaan Perbaikan Lantai Marmer *Fixed Bridge* Terminal

- a. Melakukan pemotongan lantai marmer yang mengalami kerusakan menggunakan gerinda.



Gambar 4.32 Pemotongan Lantai Marmer
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

- b. Setelah lantai marmer dilepas, campuran spesi lama dirusak dan dibersihkan sehingga lantai marmer dapat menempel pada campuran spesi baru.



Gambar 4.33 Pembersihan Lokasi Perbaikan
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

- c. Jika semua campuran spesi lama terangkat dan sudah dibersihkan, lantai diberi sedikit air agar campuran spesi dapat menempel pada dasar lantai.



Gambar 4.34 Pemberian Air pada Lantai
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

- d. Membuat campuran spesi yang terdiri atas campuran pasir, semen dan air secukupnya.



Gambar 4.35 Pembuatan Spesi
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024)

- e. Pemotongan lantai marmer agar sesuai dengan bentuk lantai yang mengalami kerusakan dan mengoleskan bahan tambahan untuk mortar agar menambah daya rekat antara spesi dan marmer.



Gambar 4.36 Pemotongan Lantai Marmer
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

- f. Setelah semua air meresap, campuran spesi sudah siap dan lantai marmer sudah dipotong, campuran spesi dituang ke lantai dan diratakan menggunakan sekop. Setelah itu marmer diletakkan di atasnya dan dipukul pelan-pelan menggunakan palu karet agar keramik menempel dengan sempurna. Dimensi pekerjaan perbaikan lantai ini yaitu 150 x 2,8 cm.



Gambar 4.37 Proses Penuangan Spesi
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)



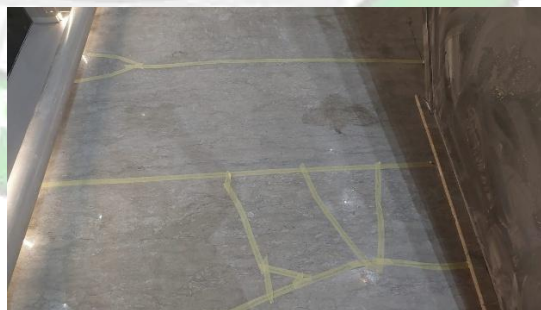
Gambar 4.38 Pemasangan Lantai Marmer
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

- g. Langkah selanjutnya adalah meratakan permukaan lantai marmer dan melakukan pembersihan disekitar area perbaikan lantai.



Gambar 4.39 Pembersihan Area Perbaikan
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

3. Hasil Pekerjaan Perbaikan Lantai *Fixed Bridge*



Gambar 4.40 Hasil Perbaikan Lantai *Fixed Bridge*
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

Berdasarkan permasalahan terkait kerusakan *asphalt runway* dan kerusakan lantai marmer *fixed bridge* terminal, penulis dapat memberi kesimpulan yaitu :

1. Adanya kerusakan keretakan aspal (*crack*) akibat terjadinya perubahan suhu, kurangnya kekuatan perkerasan, beban lalu lintas yang berlebihan dan sambungan yang kurang baik saat pelapisan aspal. Maka dari itu, dilakukan pekerjaan penambalan (*patching*) dengan dimensi 190 x 90 x 14 cm diharapkan perbaikan dengan penambalan (*patching*) ini dapat mengatasi kerusakan yang terjadi pada aspal runway sehingga dapat memperlancar kegiatan penerbangan serta menciptakan keselamatan dan keamanan penerbangan.
2. Pekerjaan perbaikan lantai *fixed bridge* terminal dengan ukuran 150 x 2.8 cm ini bertujuan untuk mencegah terjadinya bahaya pada penumpang serta menjaga kenyamanan penumpang.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

On The Job Training atau praktik kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum pendidikan Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya. *On The Job Training* sangat diperlukan agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktik kerja lapangan di dunia penerbangan, para taruna memiliki kemampuan yang dapat diandalkan nantinya di dunia kerja.

Dengan dilaksanakannya *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta sebagai bagian dari Unit Facilities, penulis dapat menerapkan teori atau praktik yang didapat sebelumnya mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat bandara, memahami kondisi lapangan secara nyata serta menambah pengalaman dan wawasan tentang perbaikan dan pemeliharaan fasilitas bandar udara.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab IV

Berdasarkan permasalahan terkait pekerjaan *patching* area *runway* dan perbaikan lantai marmer *fixed bridge* terminal, penulis dapat memberi saran yaitu :

1. Dari permasalahan ini, sebaiknya selalu menjaga dan memperhatikan kondisi perkerasan yang ada di area sisi udara dengan melaksanakan inspeksi secara rutin agar saat terjadi kerusakan dapat segera diatasi untuk menunjang keselamatan dan keamanan jalannya lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Internasional Yogyakarta.
2. Perlu diadakannya inspeksi gedung/bangunan secara rutin dan selalu mencatat hasil dari inspeksi tersebut sehingga apabila terjadi kerusakan dapat segera diperbaiki.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Yogyakarta diharapkan taruna dapat mengambil pengalaman sebanyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan sebanyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori atau praktik yang telah didapat selama *On The Job Training* secara langsung di lapangan dan di dunia kerja nantinya.

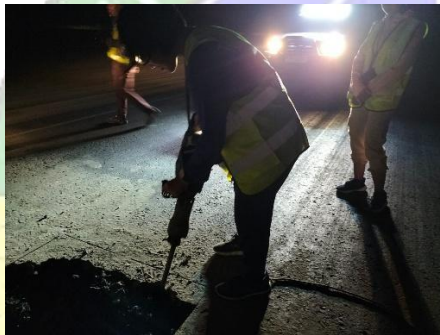
DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2020). *Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT) Tahun 2020*.
- Indonesia, Undang-Undang. Republik. (2009). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan. (2023). *PR 21 Tahun 2023 Manual Of Standard CASR 139 Volume I Aerodrome Daratan*.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2002). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 47 Tahun 2002.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular Casrpart 139-23*), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement management System*) Dengan. 60.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. 1–125.
- PM 36 TAHUN 2021. (2021). PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara. *Direktorat Jendral Perhubungan Udara*,
- Yogyakarta, Bandar. Udara. Internasional. (n.d.). *Aerodrome Manual 2.0 31 Maret 2023*.

LAMPIRAN

Lampiran 1.1 Dokumentasi Kegiatan *On The Job Training*

a) Kegiatan *Patching*



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Putu Cindy Puspita Sari
 NIT 30722067
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan VII - C
 Lokasi OJT : Yogyakarta International Airport

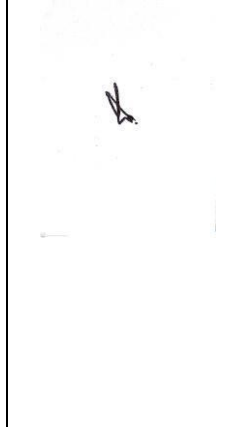
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 2 Oktober 2024	1) Perkenalan dan serah terima pihak kampus ke pihak Angkasa Pura		
2	Kamis, 3 Oktober 2024	1) Pendataan logo Angkasa Pura yang akan dilepas di sekitar terminal		
3.	Jumat, 4 Oktober 2024	1) Zoom pembukaan OJT 2		

5	Sabtu, 5 Oktober 2024	LIBUR		
6	Minggu, 6 Oktober 2024	LIBUR		
7	Senin, 7 Oktober 2024	1) Melengkapi Harga Satuan Upah Bahan Bandara YIA 2) Pengajuan PAS		
8	Selasa, 8 Oktober 2024	1) Screening mengenai PAS Bandara dan ujian PAS		
9	Rabu, 9 Oktober 2024	1) Pembelajaran materi mengenai RAB		

10	Kamis, 10 Oktober 2024	1) Pendataan dan pencopotan logo Angkasa Pura 2) Pengisian AHSP Bandara YIA		
11	Jumar, 11 Oktober 2024	1) Pendataan dan pencopotan logo Angkasa Pura		
12	Sabtu, 12 Oktober 2024	1) Patching area intersection Runway 29 dan Taxiway Delta		
13	Minggu, 13 Oktober 2024	1) Patching area intersection Runway 29 dan Taxiway D		

14	Senin, 14 Oktober 2024	1) Pelaporan kegiatan kerja Patching kepada Supervisor		
15	Selasa, 15 Oktober 2024	1) Presentasi mengenai laporan mingguan 2) Mengedit design logo baru pada queueing belt		
16	Rabu, 16 Oktober 2024	1) Pengecekan tenant di sekitar terminal lantai mezzanine 2) Perekapan data hasil pengecekan tenant		
17	Kamis, 17 Oktober 2024	1) Pengecekan tenant di sekitar terminal lantai 2 2) Perekapan data hasil pengecekan tenant		
18	Jumat, 18 Oktober 2024	1) Pengecekan tenant di sekitar terminal lantai 2 bagian imigrasi 2) Perekapan data hasil pengecekan tenant, pembuatan layout terminal bandara		

19	Sabtu, 19 Oktober 2024	LIBUR		
20	Minggu, 20 Oktober 2024	LIBUR		
21	Senin, 21 Oktober 2024	1) Inspeksi terminal 2) Pembuatan layout tenan terminal bandara		
22	Selasa, 22 Oktober 2024	1) Penambalan atap gedung Sub PK 2) Penambalan atap gedung terminal penghubung 3) Pengurugan tanah pada daerah perimeter		
23	Rabu, 23 Oktober 2024	1) Penambalan atap Sub PK 2) Penimbunan tanah di area pagar perimeter 3) Perbaikan jaring kawat razor perimeter		
24	Kamis. 24 Oktober 2024	1) Inspeksi terminal 2) Urugan tanah di area drainase 3) Pemasangan kawat razor pada pagar perimeter		

25	Jumat, 25 Oktober 2024	1) Inspeksi landasan dengan sweeper 2) Pemasangan kawat razor 3) Pengecekan dan membuat denah kebocoran atap pada terminal penghubung 4) Kurvei FOD area Apron		
26	Sabtu, 26 Oktober 2024	LIBUR		
27	Minggu, 27 Oktober 2024	LIBUR		
28	Senin, 28 Oktober 2024	1) Menghitung luas atap Fixed Bridge 2) Menghitung luasan titik kebocoran pada atap terminal penghubung 3) Pengambilan data uji PCI Runway sisi utara		
29	Selasa, 29 Oktober 2024	1) Pengambilan data uji PCI Runway sisi selatan		
30	Rabu, 30 Oktober 2024	1) Pengambilan data uji PCI Pararel Taxiway Golf – Taxiway Alpha		

31	Kamis, 31 Oktober 2024	1) Pengambilan data uji PCI Pararel Taxiway Golf, Taxiway Alpha, Bravo dan Charlie		
----	------------------------	--	--	---

*Supervisor
Airport Facilities Supervisor*



Aldila Kurnia
NIP : 20246467



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Putu Cindy Puspita Sari
 NIT 30722067
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan VII - C
 Lokasi OJT : Yogyakarta International Airport

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Jumat, 1 November 2024	1) Uji PCI Paralel Taxiway Golf, Taxiway Alpha, Bravo dan Charlie		
2	Sabtu, 2 November 2024	1) Patching area Runway 11 sisi selatan center line, STA 0+300 sampai STA 0+400		
3.	Minggu, 3 November 2024	LIBUR		

4	Senin, 4 November 2024	1) Penambalan atap terminal penghubung 2) Inspeksi Runway		
5	Selasa, 5 November 2024	1) Inspeksi Terminal		
6	Rabu, 6 November 2024	1) Inspeksi Terminal 2) Uji Skid Resistance pada Runway 11-29		
7	Kamis, 7 November 2024	1) Inspeksi Runway 2) Pemasangan dan perbaikan pagar perimeter		

8	Jumat, 8 November 2024	1) Jumat sehat		
9	Sabtu, 9 November 2024	LIBUR		
10	Minggu, 10 November 2024	LIBUR		
11	Senin, 11 November 2024	1) Pengelasan pagar perimeter area M.12 2) Pemasangan kawat razor area M.22 3) Penambalan atap ACP gedung PK		
12	Selasa, 12 November 2024	1) Uji Skid Resistance pada Runway 11-29 2) Pembuangan air pada atap Terminal		
13	Rabu, 13 November 2024	1) Penimbunan tanah area pagar perimeter M.23 2) Pemasangan kawat razor area M.12 3) Penambalan atap Sub PK		

14	Kamis, 14 November 2024	1) Pemasangan kawat razor area M.10 2) Inspeksi Runway		
15	Jumat, 15 November 2024	1) Paparan inovasi dan perpisahan peserta magang Unit Facilities		
16	Sabtu, 16 November 2024	LIBUR		
17	Minggu, 17 November 2024	LIBUR		
18	Senin, 18 November 2024	1) Perbaikan atap plafon fixed brigde 4 2) Sablon queueing belt		
19	Selasa, 19 November 2024	1) Pemasangan kawat razor area M.8 dan M.20 2) Perbaikan glassdoor AMC		

20	Rabu, 20 November 2024	1) Pemasangan kawat razor area M.8 dan M.20 2) Inspeksi Runway		
21	Kamis, 21 November 2024	1) Inspeksi Runway		
22	Jumat, 22 November 2024	1) Jumat sehat		
23	Sabtu, 23 November 2024	LIBUR		
24	Minggu, 24 November 2024	LIBUR		
25	Senin, 25 November 2024	1) Sablon queueing belt 2) Pengelasan pagar perimeter 3) Pemasangan kawat razor		

26	Selasa, 26 November 2024	1) Pemasangan kawat razor		
27	Rabu, 27 November 2024	LIBUR		
28	Kamis, 28 November 2024	1) Rubber Deposit Runway STA 0+425 sampai STA 0+450		
29	Jumat, 29 November 2024	1) Rubber Deposit Runway STA 0+450 sampai STA 0+480		
30	Sabtu, 30 November 2024	LIBUR		

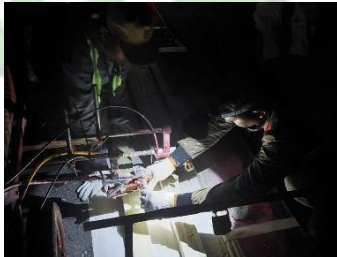
Supervisor
Airport Facilities Supervisor

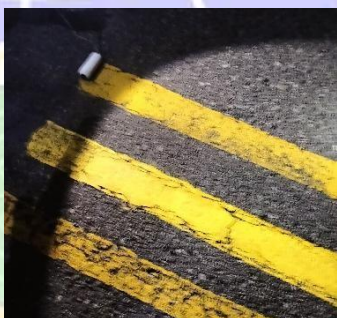

Aldila Kurnia
NIP : 20246467

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Putu Cindy Puspita Sari
 NIT 30722067
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan VII - C
 Lokasi OJT : Yogyakarta International Airport

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu, 1 Desember 2024	LIBUR		
2	Senin, 2 Desember 2024	1) Rubber deposit runway STA 0+515 sampai STA 0+555		
3.	Selasa, 3 Desember 2024	1) Rubber deposit runway STA 0+400 sampai 0+360		
4	Rabu, 4 Desember 2024	1) Rubber deposit runway STA 0+360 sampai STA 0+320		
5	Kamis, 5 Desember 2024	1) Rubber deposit runway STA 0+280 sampai STA 0+320		

6	Jumat, 6 Desember 2024	1) Rubber deposit runway STA 0+555 sampai 0+580		
7	Sabtu, 7 Desember 2024	LIBUR		
8	Minggu, 8 Desember 2024	LIBUR		
9	Senin, 9 Desember 2024	1) Perbaikan lantai fixed bridge terminal		
10	Selasa, 10 Desember 2024	1) Perbaikan lantai fixed bridge terminal		
11	Rabu, 11 Desember 2024	1) Pengecatan threshold runway 11		
12	Kamis, 12 Desember 2024	1) Pengecatan center line runway		

13	Jumat, 13 Desember 2024	1) Inspeksi runway		
14	Sabtu, 14 Desember 2024	LIBUR		
15	Minggu, 15 Desember 2024	LIBUR		
16	Senin, 16 Desember 2024	1) Perbaikan atap fixed bridge terminal 2) Uji Skid Resistance Runway 11-29		
17	Selasa, 17 Desember 2024	1) Pengecatan designation number & taxiway golf		
18	Rabu, 18 Desember 2024	1) Inspeksi runway 2) Pengecatan threshold runway 29		

19	Kamis, 19 Desember 2024	1) Inspeksi runway		
20	Jumat, 20 Desember 2024	1) Inspeksi runway		
21	Sabtu, 21 Desember 2024	LIBUR		
22	Minggu, 22 Desember 2024	LIBUR		
23	Senin, 23 Desember 2024	LIBUR		
24	Selasa, 24 Desember 2024	LIBUR		
25	Rabu, 25 Desember 2024	LIBUR		
26	Kamis, 26 Desember 2024	LIBUR		
27	Jumat, 27 Desember 2024	LIBUR		
28	Sabtu, 28 Desember 2024	LIBUR		
29	Minggu, 29 Desember 2024	LIBUR		

30	Senin, 30 Desember 2024	LIBUR
31	Selasa, 31 Desember 2024	LIBUR

*Supervisor
Airport Facilities Supervisor*

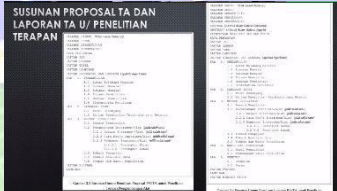
Aldila Kurnia
NIP : 20246467

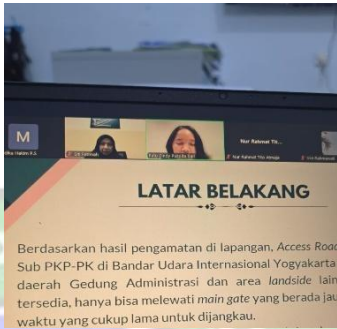
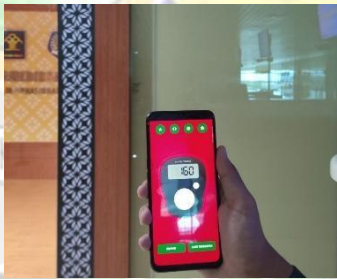


FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Putu Cindy Puspita Sari
 NIT 30722067
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan VII - C
 Lokasi OJT : Yogyakarta International Airport

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 1 Januari 2025	LIBUR		
2	Kamis, 2 Januari 2025	LIBUR		
3.	Jumat, 3 Januari 2025	1) Pengujian Bahan Sealcoat		
4	Sabtu, 4 Januari 2025	LIBUR		
5	Minggu, 5 Januari 2025	LIBUR		
6	Senin, 6 Januari 2025	1) Inspeksi Runway 2) Rapat Investasi Relayout SCP 2		

7	Selasa, 7 Januari 2025	1) Inspeksi Runway 2) Rapat Investasi Relayout SCP 2		
8	Rabu, 8 Januari 2025	1) Pengujian Bahan Sealcoat		
9	Kamis, 9 Januari 2025	1) Inspeksi Runway		
10	Jumat, 10 Januari 2025	1) Sosialisasi Proposal TA/TA		
11	Sabtu, 11 Januari 2025	LIBUR		
12	Minggu, 12 Januari 2025	LIBUR		
13	Senin, 13 Januari 2025	1) Inspeksi Runway		

14	Selasa, 14 Januari 2025	1) Inspeksi Runway		
15	Rabu, 15 Januari 2025	1) Presentasi Judul Proposal TA/TA		
16	Kamis, 16 Januari 2025	1) Menghitung Klem Kaca Area Terminal		
17	Jumat, 17 Januari 2025	1) Menghitung Klem Kaca Area Terminal		
18	Sabtu, 18 Januari 2025	LIBUR		
19	Minggu, 19 Januari 2025	LIBUR		

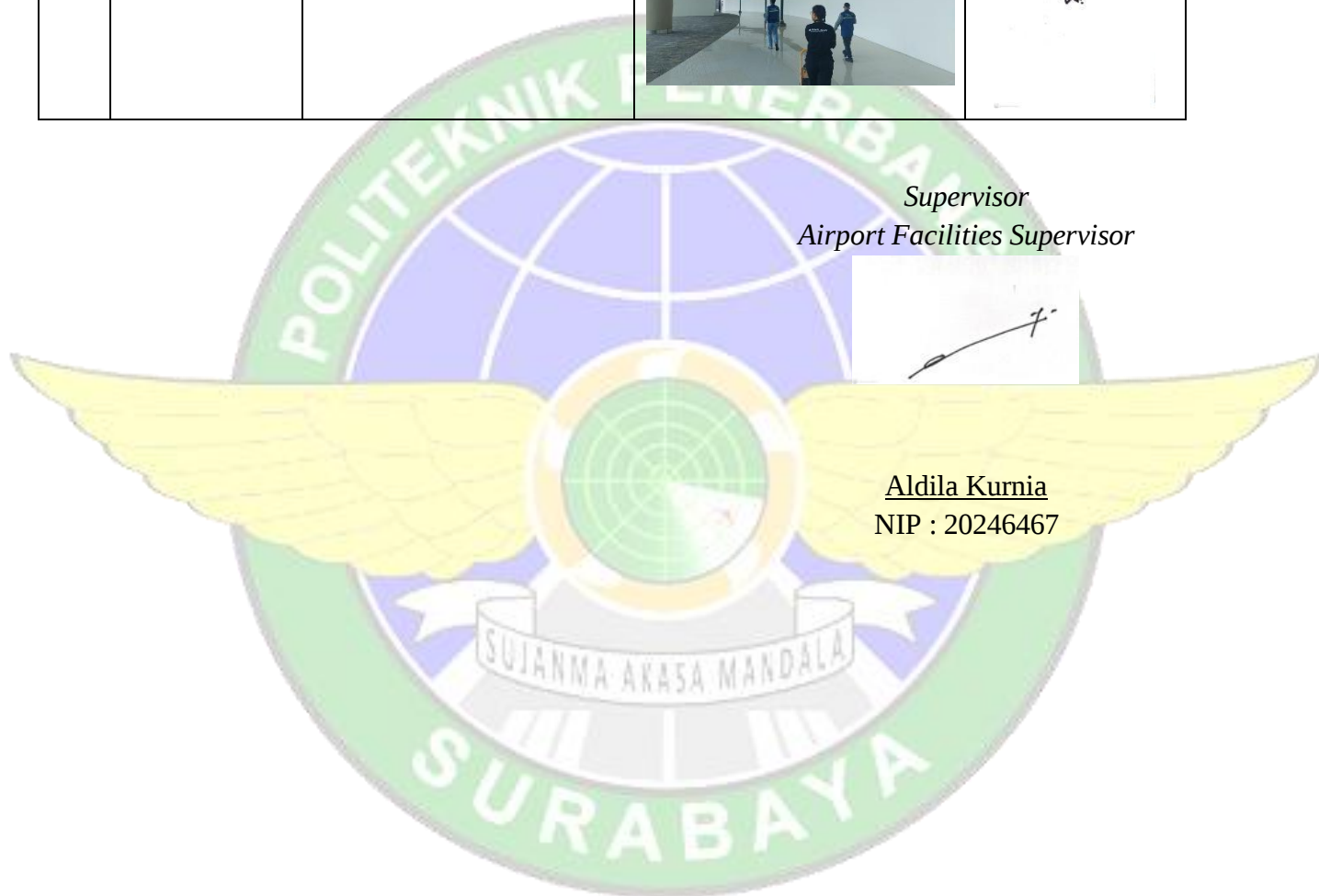
20	Senin, 20 Januari 2025	1) Presentasi Penawaran Produk Penunjang Fasilitas		
21	Selasa, 21 Januari 2025	1) Inspeksi Runway		
22	Rabu, 22 Januari 2025	1) Inspeksi Runway		
23	Kamis, 23 Januari 2025	1) Inspeksi Pagar Perimeter		
24	Jumat, 24 Januari 2025	1) Pengukuran volume kerusakan lantai gedung kargo		
25	Sabtu, 25 Januari 2025	LIBUR		
26	Minggu, 26 Januari 2025	LIBUR		
27	Senin 27 Januari 2025	LIBUR		
28	Selasa, 28 Januari 2025	LIBUR		

29	Rabu, 29 Januari 2025	LIBUR		
30	Kamis, 30 Januari 2025	1) Inspeksi Terminal 2) Inspeksi Runway 3) Pemasangan Tulangan Kawat Razor		
31	Jumat, 31 Januari 2025	1) Inspeksi Terminal 2) Inspeksi Runway		

*Supervisor
Airport Facilities Supervisor*

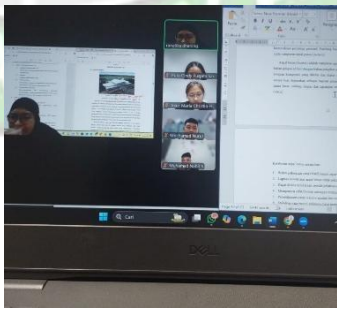


Aldila Kurnia
NIP : 20246467



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Putu Cindy Puspita Sari
 NIT 30722067
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan VII - C
 Lokasi OJT : Yogyakarta International Airport

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 1 Februari 2025	LIBUR		
2	Minggu, 2 Februari 2025	LIBUR		
3.	Senin, 3 Februari 2025	1) Inspeksi Terminal 2) Memperbaiki Fasilitas Terminal		
4	Selasa, 4 Februari 2025	1) Inspeksi Runway 2) Inspeksi Pagar Perimeter		
5	Rabu, 5 Februari 2025	1) Bimbingan Laporan OJT		

6	Kamis, 6 Februari 2025	1) Memperbaiki Fasilitas Ruang AOLT		
7	Jumat, 7 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		
8	Sabtu, 8 Februari 2025	LIBUR		
9	Minggu, 9 Februari 2025	LIBUR		
10	Senin, 10 Februari 2025	1) Pemasangan Tulangan Razor		
11	Selasa, 11 Februari 2025	1) Perbaikan Lantai Gedung Fire Station		
12	Rabu, 12 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		

13	Kamis, 13 Februari 2025	1) Pengecekan Kebocoran Area Terminal		
14	Jumat, 14 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		
15	Sabtu, 15 Februari 2025	LIBUR		
16	Minggu, 16 Februari 2025	LIBUR		
17	Senin, 17 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		
18	Selasa, 18 Februari 2025	1) Pemasangan Tulangan Razor		
19	Rabu, 19 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		

20	Kamis, 20 Februari 2025	1) Pemasangan Tulangan Razor		
21	Jumat, 21 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		
22	Sabtu, 22 Februari 2025	LIBUR		
23	Minggu, 23 Februari 2025	LIBUR		
24	Senin, 24 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		
25	Selasa, 25 Februari 2025	1) Pemeliharaan Pagar Perimeter		
26	Rabu, 26 Februari 2025	1) Perbaikan Atap Gedung Fire Station		

27	Kamis, 27 Februari 2026	1) Inspeksi Runway		
28	Jumat, 28 Februari 2025	1) Inspeksi Runway		



Supervisor
Airport Facilities Supervisor



Aldila Kurnia

NIP : 20246467