

**PELAKSANAAN PEKERJAAN PATCHING
DI AREA SISI UDARA DAN PENGECATAN KANSTIN DI JALUR
MASUK BANDAR UDARA JUWATA TARAKAN, KALIMANTAN UTARA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING I*

Tanggal 1 April – 7 September 2024



Disusun Oleh :

MAHARDIKA HAKIM PERMANA SAPUTRI

NIT. 30722061

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III TEKNIK BANGUNAN DAN
LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

PELAKSANAAN PEKERJAAN PATCHING
DI AREA SISI UDARA DAN PENGECATAN KANSTIN DI JALUR
MASUK BANDAR UDARA JUWATA TARAKAN

Oleh :

MAHARDIKA HAKIM PERMANA SAPUTRI

NIT : 30722061

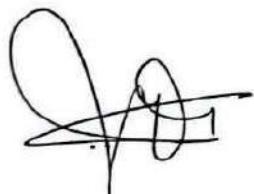
Laporan *On the Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On the Job Training*

Disetujui oleh :

Supervisor 1

Supervisor 2

Dosen Pembimbing



CANDRA A. WIBOWO, ST.

NIP. 19851013 200812 1 004



DIDIK MUSTOFA, SE.

NIP. 19800929 200812 1 001



AGUS TRIYONO, ST.

NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,

Kepala BLU Kantor UPBU Juwata



BAMBANG HARTATO, SE.

NIP. 19771217 199903 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training I* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 7 September 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training I*

Tim penguji :

Supervisor 1

Supervisor 2

Dosen Pembimbing

CANDRA A. WIBOWO, ST

NIP. 19851013 200812 1 004

DIDIK MUSTOFA, SE

NIP. 19800929 200812 1 001

AGUS TRIYONO, ST.,MT

NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi

LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.

NIP. 19781028200502 2 001

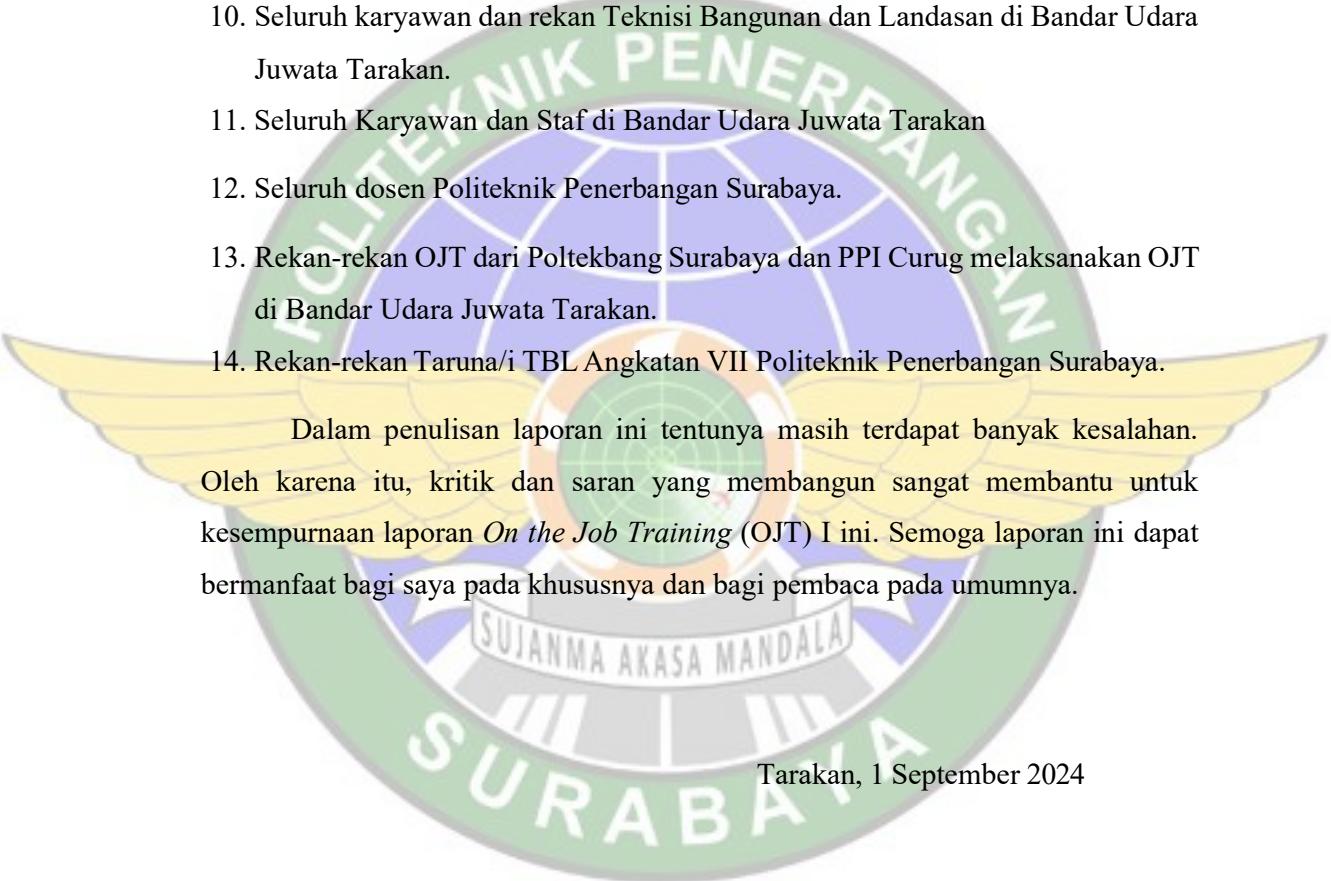
KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat melaksakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan dengan baik dan juga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PELAKSANAAN PEKERJAAN PATCHING DI AREA SISI UDARA DAN PENGECATAN KANSTIN DI JALUR MASUK BANDAR UDARA JUWATA TARAKAN,KALIMANTAN UTARA”** sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) I ini dilakukan sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT) I di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa laporan ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan laporan ini. Perkenankan penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua beserta keluarga besar lainnya yang senantiasa mendoakan dan selalu memberikan dukungan kepada penulis.
3. Bambang Hartato, SE. selaku Kepala BLU Kantor UPBU Juwata
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Linda Winiarsri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan.
6. Bapak Candra Adi Wibowo, ST. selaku *Supervisor 1* dan Kepala Unit Landasan yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*..

- 
7. Didik Mustofa, SE. selaku *Supervisor 2* dan Kepala Unit Bangunan dan *Landscape* yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*.
 8. Bapak Agus Triyono, ST.,MT. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT).
 9. Senior Hana Wahyuningtyas, A.Md. selaku senior yang selalu membimbing dan mengarahkan penulis.
 10. Seluruh karyawan dan rekan Teknisi Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Juwata Tarakan.
 11. Seluruh Karyawan dan Staf di Bandar Udara Juwata Tarakan
 12. Seluruh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya.
 13. Rekan-rekan OJT dari Poltekbang Surabaya dan PPI Curug melaksanakan OJT di Bandar Udara Juwata Tarakan.
 14. Rekan-rekan Taruna/i TBL Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya.

Dalam penulisan laporan ini tentunya masih terdapat banyak kesalahan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat membantu untuk kesempurnaan laporan *On the Job Training* (OJT) I ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi saya pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya.

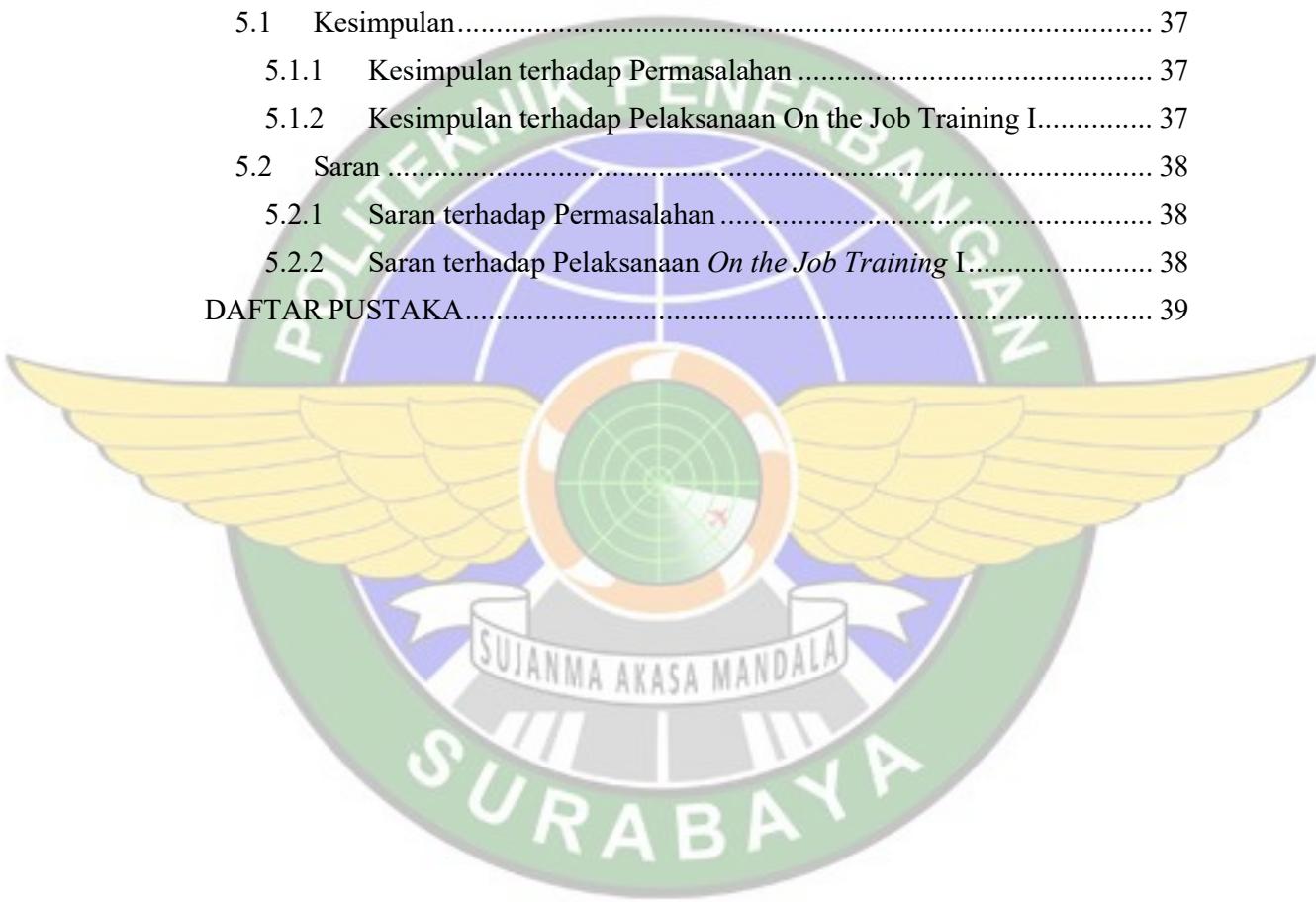
Tarakan, 1 September 2024

Mahardika Hakim Permana Saputri

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
14.1 Latar Belakang.....	1
14.2 Maksud dan Tujuan.....	3
14.2.1 Maksud.....	3
14.2.2 Tujuan	3
14.3 Manfaat.....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	6
2.3 Layout eksisting Bandar Udara Juwata Tarakan	8
2.4 Struktur Organisasi	9
BAB III LANDASAN TEORI	10
3.1 Bandar Udara.....	10
3.2 Fasilitas Sisi Udara.....	10
3.3 <i>Runway</i>	10
3.4 Taxiway.....	12
3.5 Apron	13
3.6 Konstruksi Lentur	13
3.7 Kerusakan Konstruksi Lentur	14
3.8 Penambalan (<i>Patching</i>)	15
3.9 Fasilitas Sisi Darat	16
3.10 Jalan Akses.....	17
3.11 Pengecatan.....	18
BAB IV PELAKSANAAN OJT.....	19
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	19

4.2	Jadwal.....	23
4.3	Permasalahan	23
4.3.1	Kerusakan Perkerasan di Sisi Udara	23
4.3.2	Memudarnya Warna Kanstin Jalan Masuk Bandara	25
4.4	Penyelesaian Masalah	25
4.4.1	Pekerjaan Patching.....	25
4.4.2	Pengecatan Kanstin Jalan Masuk.....	33
	BAB V PENUTUP.....	37
5.1	Kesimpulan.....	37
5.1.1	Kesimpulan terhadap Permasalahan	37
5.1.2	Kesimpulan terhadap Pelaksanaan On the Job Training I.....	37
5.2	Saran	38
5.2.1	Saran terhadap Permasalahan	38
5.2.2	Saran terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training I</i>	38
	DAFTAR PUSTAKA.....	39

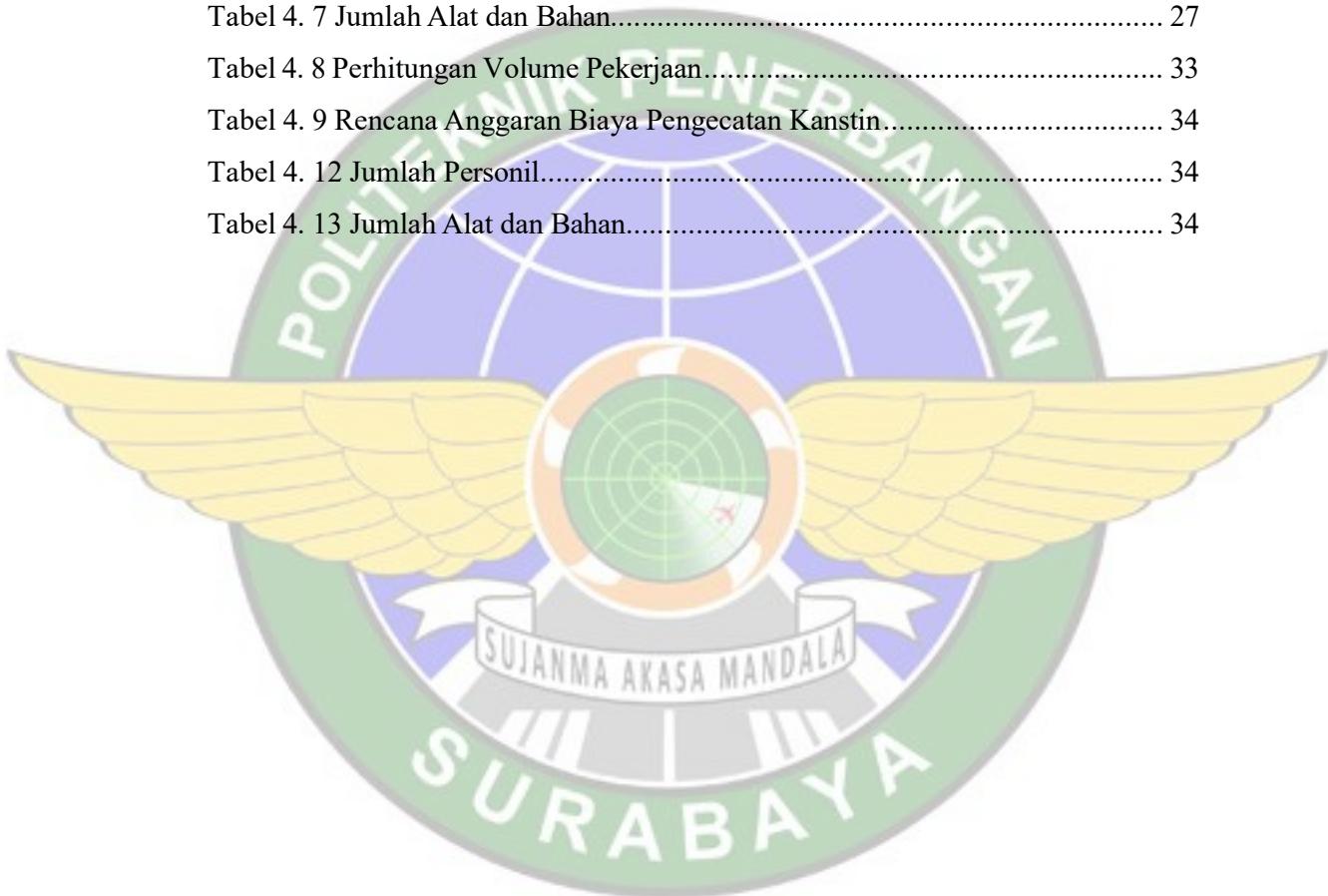


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 Terminal Bandar Udara Juwata Tarakan	4
Gambar 2 2 Layout eksisting Bandar Udara Juwata Tarakan	8
Gambar 2 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Juwata Tarakan.....	9
Gambar 4. 1 Kerusakan Taxiway Alpha.....	24
Gambar 4. 2 Kerusakan Runway STA 1+350.....	24
Gambar 4. 3 Kanstin sebelum pengecatan	25
Gambar 4. 4 Pembakaran Material	28
Gambar 4. 5 Pembongkaran Lapisan Aspal	29
Gambar 4. 6 Pembersihan Lokasi	29
Gambar 4. 7 Penghamparan Tack Coat.....	30
Gambar 4. 8 Pengangkutan Material.....	30
Gambar 4. 9 Penghamparan Hotmix.....	31
Gambar 4. 10 Pemadatan Menggunakan Tandem Roller.....	32
Gambar 4. 11 Hasil setelah patching.....	32
Gambar 4. 12 Pembersihan lumut.....	35
Gambar 4. 13 Proses pencampuran cat	35
Gambar 4. 14 Pengecatan kanstin.....	36

DAFTAR TABEL

Tabel 2 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	6
Tabel 4. 1 Jadwal kegiatan OJT	23
Tabel 4. 2 Perhitungan Volume Kerusakan.....	26
Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya Pekerjaan Patching.....	26
Tabel 4. 6 Jumlah Personil	27
Tabel 4. 7 Jumlah Alat dan Bahan.....	27
Tabel 4. 8 Perhitungan Volume Pekerjaan.....	33
Tabel 4. 9 Rencana Anggaran Biaya Pengecatan Kanstin.....	34
Tabel 4. 12 Jumlah Personil.....	34
Tabel 4. 13 Jumlah Alat dan Bahan.....	34



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan lembaga pendidikan vokasi bidang aviasi yang kredibel, baik dari lembaganya sendiri maupun dari dosen & pengajarnya. Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu sekolah kedinasan memiliki tugas khusus untuk mempersiapkan sumber daya manusia yang profesional di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Salah satu cara untuk mewujudkannya adalah dengan menerapkan kurikulum yang wajib diikuti Taruna/i yakni *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan kewajiban bagi peserta

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan berdasarkan sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Nomor PK.09/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan dan berdasarkan surat yang dikeluarkan oleh Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya dengan nomor SM/06/3/17/Poltekbang.Sby/2023, *On the Job Training* merupakan salah satu kurikulum yang wajib dilaksanakan oleh Taruna/i untuk mengukur tingkat kemampuan dalam praktik kerja langsung sesuai dengan bidangnya. Saat melaksanakan *On the Job Training* para taruna/i dapat meningkatkan keterampilan, pengetahuan, dan mengetahui secara langsung kondisi kerja di lapangan. Kegiatan *On the Job Training* ini difokuskan untuk pemenuhan standar kompetensi diantaranya melakukan pengoperasian, pemeliharaan atau perawatan, menganalisa kerusakan dan perbaikan fasilitas sisi udara maupun sisi darat yang ada di bandara.

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) ini, pada dasarnya Taruna/i diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan kemudian dipraktikkan dengan situasi yang

sebenarnya di lapangan, serta dapat memahami dan mengacu pada prosedur lokal di tempat *On the Job Training* (OJT) dalam memberikan pelayanan mengenai teknik bangunan dan landasan. Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya.

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

1. Undang – Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Republik Indonesia Nomor 5336).
2. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggara Pendidikan Tinggi Dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 Tanggal 16 Desember Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Akademi Teknik Dan Keselamatan Penerbangan Surabaya.

Pada kesempatan ini *On the Job Training* dilaksanakan di Bandar Udara Juwata yang terletak di Kota Tarakan, Kalimantan Utara. Saat melaksanakan proses *On the Job Training* (OJT) ini ada beberapa masalah yang ditemukan, permasalahan pertama adalah kondisi perkerasan eksisting di area sisi udara mengalami kerusakan, sehingga perlu diadakan kegiatan perbaikan guna mewujudkan keamanan penerbangan. Permasalahan kedua adalah pudarnya kanstin sepanjang jalan masuk hingga jalan keluar bandara. Sehingga perlu dilakukan kegiatan perawatan kanstin dengan pengecatan Kembali. Oleh karenanya penulis mengambil judul **“Pelaksanaan Pekerjaan Patching di Area Sisi Udara dan Pengecatan Kanstin di Jalur Masuk Bandar Udara Juwata Tarakan”**.

1.2 Maksud dan Tujuan

1.2.1 Maksud

Maksud dari pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Memperoleh umpan balik dari perusahaan/industri untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi.
4. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu dan ketrampilan yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2.2 Tujuan

Tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

1. Menghasilkan tenaga kerja yang memiliki kompetensi dan keterampilan sesuai standar.
2. Menjadikan taruna siap menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya.
3. Terwujudnya hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan lembaga atau instansi lain.

1.3 Manfaat

Manfaat dari *On the Job Training* adalah :

1. Memiliki pengalaman bekerja/terlibat langsung di unit bangunan dan landasan.
2. Dapat secara langsung mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama menempuh Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Mendapatkan gambaran nyata tentang situasi dan kondisi di dunia kerja.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Juwata adalah bandar udara yang terletak di kota Tarakan, Provinsi Kalimantan Utara. Bandar udara ini terletak hanya sekitar ± 3 km dari pusat kota Tarakan. Bandar Udara Juwata dibangun pada masa penjajahan Belanda dan digunakan sebagai pangkalan militer pesawat tempur. Bandara Juwata resmi dimiliki oleh pemerintah Indonesia sejak kemerdekaan Indonesia yang kemudian digunakan sebagai bandara perintis dan hanya digunakan oleh pesawat-pesawat kecil. Pada tahun 2000, Bandara Juwata resmi dinyatakan sebagai bandara domestik (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2016). Bandara ini memiliki panjang landas pacu berdimensi 2250 meter x 45 meter.



Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Juwata Tarakan

(Sumber : Dokumentasi penulis)

Seiring perubahan waktu, status yang semula satker PNBP berubah menjadi satker BLU UPBU Juwata Tarakan dengan lebih mengedepankan budaya pelayanan yang dipraktikkan dalam kehidupan sehari - hari tanpa harus kehilangan makna dari keselamatan dan keamanan penerbangan. Pada tanggal 22 Maret 2016, Presiden RI Joko Widodo baru meresmikan gedung terminal baru yang keberadaannya menambahkan kapasitas

Bandara Juwata yang tadinya 300 orang per hari menjadi 2.000 orang per hari atau 684.000 penumpang dalam satu tahun. Gedung Terminal Baru Bandar Udara Juwata Tarakan berdiri di sebelah bangunan lama bandara. Rencana ke depannya adalah mengembangkan Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan menjadi pintu gerbang Kalimantan Utara dan bandara transit internasional pada tahun 2017.

Saat ini melayani beberapa maskapai diantaranya adalah Batik Air, Lion Air, Citilink, Wings Air, MAF, Susi Air, Pelita Air, dan Smart Aviation. Penerbangan dari dan menuju Bandar Udara Juwata Tarakan juga melayani penerbangan kargo dengan menggunakan maskapai Black Stone Airlines, Cardig Air dan Asia Cargo Airlines. Beberapa maskapai tersebut melayani penerbangan dengan menggunakan jenis pesawat yang berbeda seperti, Boeing 737 seri 800 *Next Generation*, Boeing 737 seri 900, *Extended Range*, Airbus A320 seri 200, ATR 72 seri 600, Cessna 208 Caravan, Pilatus Porter P-C6, Casa C212 – 200 dan air tractor AT-802. Adapun juga penggunaan *runway* Bandar Udara Juwata Tarakan dari TNI – AU yang menggunakan pesawat C – 130 Hercules, Casa NC – 212, CN – 235/295 dan Boeing 737 – 200. Kemudian dari TNI – AL menggunakan pesawat Casa C212 – 200. Serta dari kepolisian yang menggunakan helikopter NBO – 105.

Sejak 2 April 2024 Bandar Udara Juwata mengalami pencabutan status internasional. Pencabutan ini dilakukan Kemenhub bersama dengan 16 bandara lainnya di Indonesia. Pencabutan status internasional itu ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 2023.

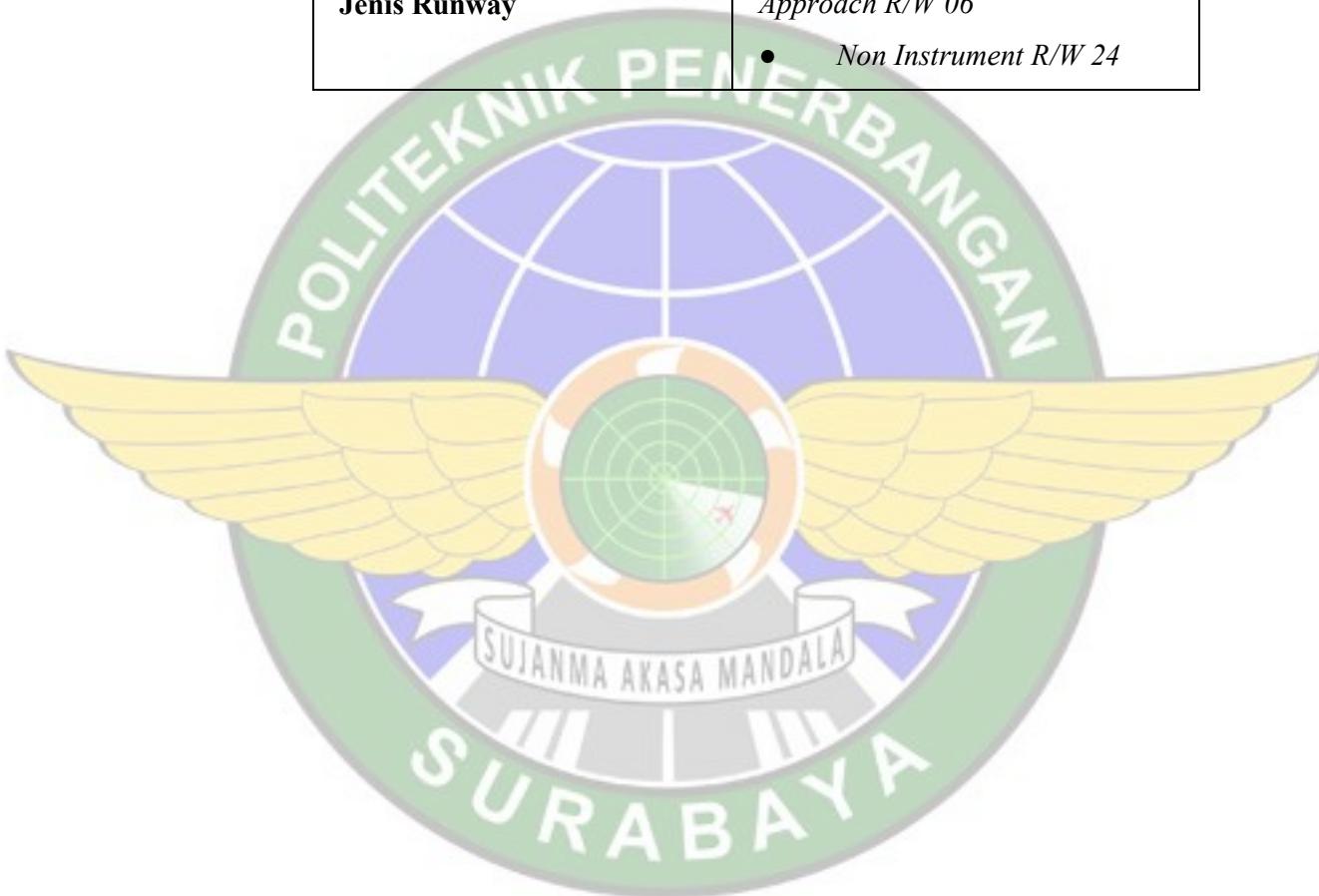
2.2 Data Umum

Tabel 2.1 Data Geografi dan Administrasi Bandar Udara

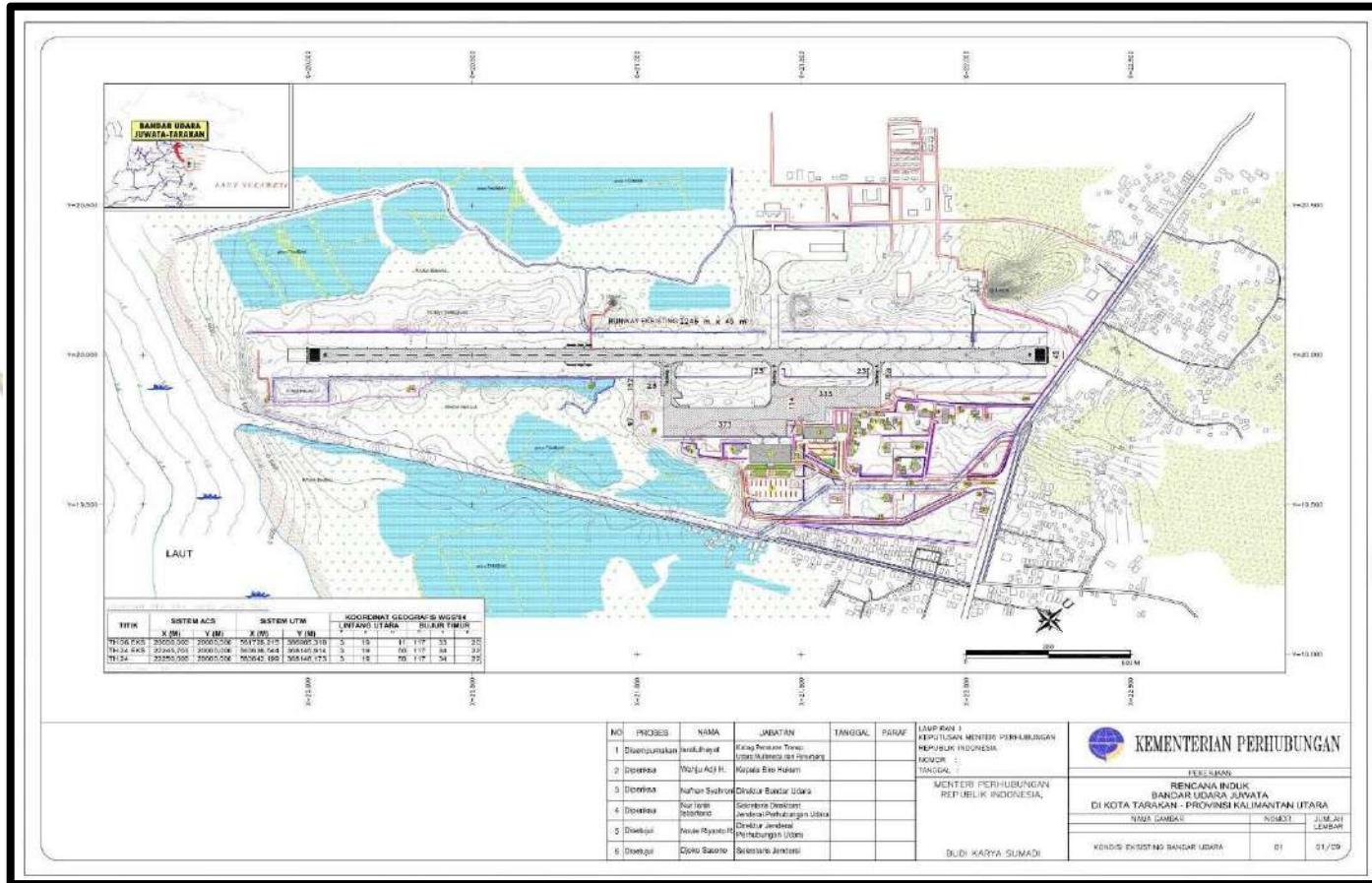
(Sumber : AIP Bandar Udara Juwata tahun 2024)

Indikator Lokasi Bandara	WAQQ
Nama Bandar Udara	Bandar Udara Juwata Tarakan
Nama Kota	Tarakan, Kalimantan Utara
Alamat	Juwata Airport Jl. Mulawarman Tarakan (77111)
No. Telepon	(0551) 2026202, 2026111
Koordinat Titik Referensi	03° 19' 36" N
Bandara	117° 34' 10" E
Aerodrome Reference Code	4C
Arah dan Jarak ke kota	± 3km
Elevasi / Referensi dan Temperatur	40 ft / 32°C
Elevasi Threshold (MSL)	Runway 06 : 03° 19' 11.23" N 117° 33' 20.21" E Runway 24 : 03° 19' 49.90" N 117° 34' 22.26" E

AFTN	WAQQYFYE, WAQQZTZE, WAQQYOYE, WAQQZAZE
Jenis Penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR
Jenis Runway	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Instrument Precision Approach R/W 06</i> • <i>Non Instrument R/W 24</i>



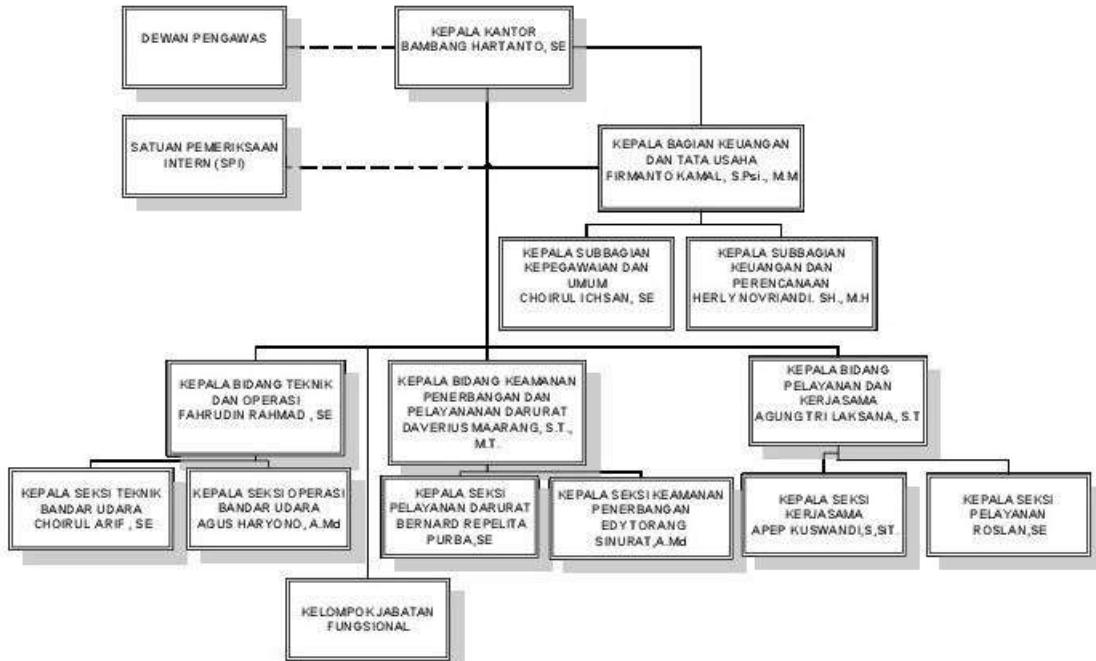
2.3 Layout eksisting Bandar Udara Juwata Tarakan



Gambar 2 2 Layout eksisting Bandar Udara Juwata Tarakan

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Juwata Tarakan)

2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Juwata Tarakan

(Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Juwata Tarakan)

BAB III

LANDASAN TEORI

1.1 Bandar Udara

Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 menyebutkan bahwa Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat Pesawat Terbang 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.

Bandar udara adalah suatu tempat atau area yang memiliki fasilitas dan peralatan untuk menampung kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat terbang beserta penumpang dan barang yang diangkutnya. Bandar udara merupakan pintu gerbang untuk menghubungkan pusat-pusat perekonomian, wisata, dan pusat-pusat pemerintahan. Untuk menghubungkan tempat-tempat tersebut dipergunakan sarana transportasi antara lain pesawat terbang (Ramadhan, 2019).

1.2 Fasilitas Sisi Udara

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 77 Tahun 2015 menyebutkan bahwa Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

1.3 *Runway*

Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 menyebutkan bahwa *Runway* adalah daerah persegi yang telah ditentukan di *Aerodrome* Daratan untuk pendaratan atau lepas landas pesawat pdara. *Runway* atau

landasan pacu adalah fasilitas bandara yang sangat penting untuk mendarat dan lepas landasnya pesawat. Landas pacu adalah area persegi dipermukaan bandara yang disiapkan untuk *take off* dan *landing* pesawat, tanpa landas pacu yang diencanakan dan dikelola dengan baik, pesawat tidak akan dapat menggunakan bandara. Dalam merancang landas pacu (*runway*) diatur secara ketat mengenai panjang, lebar, orientasi (arah), konfigurasi, kemiringan/kelandaian, dan ketebalan perkerasan *runway*. *Runway* difasilitasi oleh sistem marka (*marking*), sistem pencahayaan (*lighting*), dan rambu rambu (*signs*) untuk mengidentifikasi *runway* dan memberikan panduan arah kepada pilot saat pesawat berjalan, lepas landas, dan ancang-ancang pendaratan dan mendarat (Susanto & Keke, 2019)

Fasilitas *runway* berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 meliputi :

a. *Runway Shoulder*

Runway Shoulder adalah daerah berbatasan dengan ujung perkerasan yang dibuat sedemikian rupa untuk memberikan transisi dari perkerasan ke permukaan di sebelahnya.

b. *Clearway*

Clearway adalah bidang persegi yang telah ditentukan di daratan atau permukaan air yang berada di bawah kendali pihak penyelenggara *Aerodrome* Daratan, yang ditentukan atau dipersiapkan dimana sebuah pesawat terbang dapat melakukan initial climb untuk mencapai ketinggian tertentu.

c. *Stopway*

Stopway adalah bidang persegi yang telah ditentukan di darat pada ujung jalur lepas landas yang dibuat sebagai daerah yang sesuai dimana sebuah pesawat udara bisa berhenti ketika memutuskan untuk membatalkan lepas landasnya.

d. Truning Area

Runway Turn Pad adalah daerah yang ditentukan di *Aerodrome* daratan yang bersebelahan dengan *runway* untuk tujuan melakukan putaran penuh 180 derajat di atas *runway*.

e. Runway Strip

Runway Strip adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, termasuk *runway* dan *stopway*, jika ada, dengan tujuan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat udara yang melewati batas *runway*, dan melindungi yang terbang di atasnya ketika melakukan lepas landas atau pendaratan.

f. Runway End Safety Area (RESA)

Runway End Safety Area adalah sebuah daerah simetris di perpanjangan sumbu *runway* dan menyambung dengan akhir dari jalur primer yang diperuntukkan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang terlalu dini masuk atau melewati *runway*.

1.4 **Taxiway**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 *Taxiway* adalah jalur tertentu pada *aerodrome* daratan di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan taxi dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian *aerodrome* daratan dengan lainnya, termasuk antara lain:

1. *Aircraft Stand taxilane*.

Bagian dari apron dirancang sebagai *taxiway* dan diperuntukkan untuk memberikan akses hanya ke pesawat udara yang sedang berhenti.

2. *Apron Taxiway*.

Bagian dari sistem *taxiway* terletak di apron dan diperuntukkan untuk memberikan rute taxi melintasi apron.

3. *Rapid exit Taxiway*.

Taxiway terhubung dengan *runway* pada sebuah sudut lancip dan dirancang untuk memungkinkan pesawat udara yang mendarat untuk

berbelok pada kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan jalan keluar *taxiway* lainnya dan karenanya bisa meminimalkan waktu penggunaan *runway*.

1.5 Apron

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 Apron adalah suatu area yang telah ditentukan, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat terbang dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat terbang. Apron harus dirancang dengan sesuai kebutuhan dan karakteristik terminal, beberapa pertimbangannya adalah sebagai berikut (Susanto & Keke, 2019).

- a. Menyediakan jarak paling pendek antara landasan pacu dan tempat pesawat berhenti.
- b. Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan.
- c. Memberikan cadangan cukup daerah untuk pengembangan.
- d. Memberikan efisiensi, keamanan secara maksimum.
- e. Meminimalkan dampak lingkungan.

1.6 Konstruksi Lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan lentur (*flexible pavement*) adalah perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapisan di bawahnya. Sehingga lapisan perkerasan tersebut mempunyai flexibilitas/kelenturan yang dapat menciptakan kenyaman kendaraan dalam melintas diatasnya. Perlu dilakukan kajian yang lebih intensif dalam penerapannya dan harus juga memperhitungkan secara ekonomis, sesuai dengan kondisi setempat, tingkat keperluan, kemampuan pelaksanaan dan syarat teknis lainnya, sehingga konstruksi jalan yang direncanakan itu adalah yang optimal (Dharmawan dkk., 2020)

1.7 Kerusakan Konstruksi Lentur (*Flexible Pavement*)

Jenis-jenis kerusakan perkerasan lentur (aspal), umumnya dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Deformasi berupa bergelombang, alur, amblas, sungkur, mengembang, benjol dan turun.
2. Retak berupa retak memanjang, retak melintang, retak diagonal, retakdiagonal, retak reflektif, retak blok, retak kulit buaya, dan retak bulan sabit.
3. Kerusakan tekstur permukaan berupa pelepasan butiran, kegemukan, pengausan agregat, penglupasan, dan stripping.
4. Kerusakan lubang, tambalan dan persilangan rel.
5. Kerusakan di pinggir perkerasan berupa retak pinggir dan penurunan bahu jalan (Juwita & Ariadi, 2018).

Jenis-jenis kerusakan yang terjadi pada perkerasan jalan akibat beberapa faktor kerusakan berdasarkan KP 94 tahun 2015 yaitu sebagai berikut :

Tabel 3 1 Jenis-jenis kerusakan perkerasan lentur

(Sumber : KP 94 tahun 2015)

No	Kerusakan	Kode
1	Retak memanjang (<i>Longitudinal crack</i>)	11
2	Melintang (<i>transverse crack</i>)	12
3	Retak kulit buaya (<i>Aligator/fatigue crack</i>)	14
4	Retak setempat (<i>Block cracking</i>)	15
5	Retak Melengkung (<i>Slippage crack</i>)	15
6	Retak cermin (<i>Reflection crack</i>)	15
7	Lepas / terurai (<i>raveling</i>)	21
8	Lubang (<i>potholes</i>)	22
9	Mengelupas (<i>Asphalt stripping</i>)	23
10	Erosi akibat jetblast (<i>jetblasterosion</i>)	25
11	Retak rambut (<i>scaling</i>)	26
12	Penurunan pada jalur roda (<i>rutting</i>)	31
13	Permukaan menggulung (<i>corrugation and shoving</i>)	33
14	Penurunan setempat (<i>depression</i>)	34

15	Permukaan bergelombang (<i>swelling</i>)	34
16	Agregat yang aus (<i>polished aggregate</i>)	41
17	Kontaminasi minyak, oli, dan rubber deposit (<i>contaminant</i>)	42
18	Keluarnya material aspal ke permukaan (<i>bleeding</i>)	43

1.8 Penambalan (*Patching*)

Patching Asphalt adalah metode Perbaikan yang dilakukan untuk dapat memperbaiki kerusakan-kerusakan pada badan landas pacu terutama pada lapisan perkerasan dengan penutup aspal. Kerusakan-kerusakan yang dimaksud disini adalah kerusakan seperti adanya Lubang, Jalan Bergelombang, Alur dengan kedalaman lebih dari 20 mm pada badan landas pacu, Amblas dengan kedalaman yang lebih dari 50 mm dan retak buaya dalam jumlah yang besar.

Patching atau yang disebut sebagai penambalan merupakan suatu metode untuk memperbaiki kerusakan yang ada di landas pacu. Selain itu penambalan juga dapat mengatasi adanya kerusakan di landas pacu dengan cara membongkar dan memperbaiki struktur permukaan aspal dengan aspal hotmix yang baru. Penggunaan metode patching atau penambalan ini dapat dilaksanakan dengan hanya memfokuskan pada titik kerusakan saja tanpa harus mengerjakan secara keseluruhan permukaan landas pacu. Selain itu pekerjaan penambalan juga memperbaiki kondisi struktural landas pacu dari kerusakan yang menyebabkan genangan.

Penggunaan metode penambalan juga berperan dalam mencegah aquaplaning yang menyebabkan luas dan kedalaman dari kerusakan semakin membasar serta mencegah dari resiko *runway excursion* yang dapat membahayakan kesalamatan dan keamanan penerbangan. Penambalan atau patching dapat secara efektif mengurangi adanya kerusakan di landas pacu akan tetapi patching memiliki resiko kerusakan lainnya seperti kerusakan utilitas sehingga hasil dari patching mengalami penuruna ataupun naiknya aspal ke permukaan (*bleeding*) sehingga menjadikan landas pacu tidak rata serta *slope*

yang tidak stabil sehingga dapat menimbulkan kerusakan baru apabila hasil dari penambalan tidak sempurna. Penggunaan metode *patching* dapat dijadikan suatu opsi dalam penanganan kerusakan akan tetapi penambalan tidak dapat dilaksanakan pada seluruh titik kerusakan tetapi pada titik kerusakan dengan derajat kerusakan berat atau kedalaman lebih dari 20 mm, oleh karena itu *patching* tidak dapat menyelesaikan masalah kerusakan secara menyeluruh di landas pacu.

Metode penambalan atau *patching* dalam penangulangan kerusakan di landas pacu juga memerlukan pembongkaran aspal lebih dari 50 mm atau lapisan teratas surface landas pacu di beberapa titik kerusakan yang ingin di *patching* sehingga memerlukan waktu dalam pengjerjaannya. Oleh karena itu penggerjaan *patching* dapat dijadikan option dalam penangulangan kerusakan di landas pacu dengan cara mengolongkan atau memprioritaskan titik-titik tertentu untuk dilaksanakan *patching* terlebih dahulu. Pelaksanaan *patching* atau penambalan di Bandar Udara International Juwata Tarakan untuk menanggulangi adanya kerusakan dapat dilakukan pada titik-titik kerusakan terdalam dan pada jalur roda pesawat (*Critical Point*) sehingga dapat mengurangi resiko dari *runway excursion* yang dapat menambahayakan penerbangan (Utama dkk., 2024)

1.9 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengopersiannya, 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.

1.10 Jalan Akses

Jalan merupakan sebuah fasilitas yang dibuat untuk mempermudah transportasi melalui jalur darat. Di bandar udara ada beberapa jenis jalan, yaitu:

a. Jalan Masuk

Jalan masuk bandar udara / *acces road* dipergunakan untuk kepentingan umum menuju bandar udara sampai ke terminal penumpang.

b. Jalan Inspeksi

Jalan Inspeksi / *check road* dibangun sekeliling batas bandar udara dan digunakan untuk pemeriksaan fasilitas dasar bandar udara secara rutin, disamping itu, jalan ini juga digunakan untuk kendaraan darurat seperti pemadam kebakaran PKP-PK.

c. Jalan Operasi

Jalan operasi dibangun untuk lintas kendaraan PKP-PK pada kendaraan darurat dan dapat pula digunakan untuk jalan inspeksi fasilitas dasar bandar udara.

d. Jalan Servis

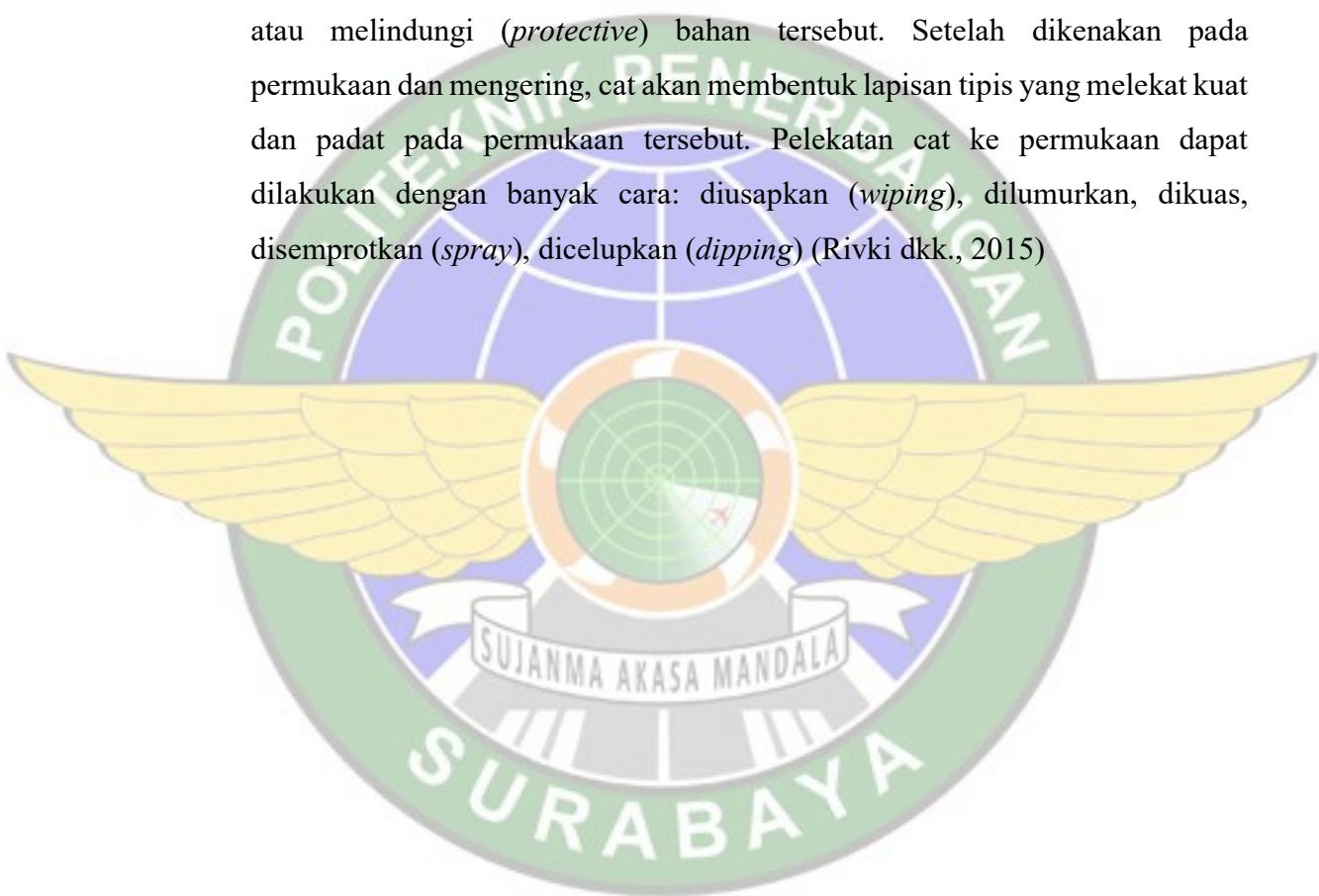
Jalan servis merupakan jalan yang digunakan untuk melayani kendaraan yang mengangkut kebutuhan rutin suatu bandar udara. Misalnya jalan yang menghubungkan terminal penumpang dengan bangunan operasi.

e. Jalan Lingkungan

Jalan lingkungan berada di dalam area perumahan / komplek yang digunakan untuk melayani kendaraan pemilik perumahan, jalan ini juga mampu melayani kendaraan PK-PPK.

1.11 Pengecatan

Cat adalah suatu cairan yang dipakai untuk melapisi permukaan suatu bahan dengan tujuan memperindah (*decorative*), memperkuat (*reinforcing*) atau melindungi (*protective*) bahan tersebut. Setelah dikenakan pada permukaan dan mengering, cat akan membentuk lapisan tipis yang melekat kuat dan padat pada permukaan tersebut. Pelekatan cat ke permukaan dapat dilakukan dengan banyak cara: diusapkan (*wiping*), dilumurkan, dikuas, disemprotkan (*spray*), dicelupkan (*dipping*) (Rivki dkk., 2015)



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup wilayah kerja bagi taruna/i yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Juwata Tarakan diantaranya adalah Fasilitas Sisi Udara (*air side area*) dan Fasilitas Sisi Darat (*land side area*). Taruna/I yang melaksanakan OJT memiliki tugas melaksanakan kegiatan pemeliharaan fasilitas-fasilitas di bandar udara baik pada sisi udara maupun sisi darat serta memastikan semua fasilitas yang berada dalam tanggung jawab dalam Teknik bangunan dan landasan dalam keadaan baik sehingga operasional dapat berjalan dengan lancar dan aman. Beberapa kegiatan pemeliharaan yang dilaksanakan diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Pemeliharaan, perbaikan, perencanaan, pembangunan dan evaluasi terhadap kerusakan yang terjadi terhadap fasilitas bangunan terminal baru keberangkatan dan kedatangan domestik dan/atau internasional dan terminal lama cargo.
2. Melakukan pekerjaan perbaikan dan perawatan terhadap kerusakan ringan maupun berat pada fasilitas landas pacu (*runway*) yang terdiri dari *runway shoulder* (bahu landas pacu), *clearway*, *stopway*, kemiringan landas pacu, *runway strip*, *holding bay*, RESA, dan proses pengecatan marka landas pacu.
3. Memahami cara pengoperasian dan kegunaan alat-alat berat seperti *Hand mower*, traktor *mower*, *tandem roller*, gergaji mesin, grinda, *stamper*, *dump truck*, *cutting*, *sprayer*, *excavator*, dan lain-lain.

Lingkup pelaksanaan OJT sebagai berikut :

A. Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara Bandar Udara Juwata Tarakan :

1. Apron

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Apron juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawat. Apron Bandar Udara Juwata Tarakan berdasarkan AIP Bandar Udara Juwata tahun 2024 memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) Apron (*Main*)

- Permukaan : Asphalt
- Daya dukung : PCN 46/F/C/X/T
- Dimensi : 335 x 70 m

2) *West Apron*

- Permukaan : Rigid
- Daya dukung : PCN 58/R/C/W/T
- Dimensi : 372 m x 97 m

3) *East Apron*

- Permukaan : Rigid
- Daya dukung : PCN 50/R/C/W/T
- Dimensi : 120 m x 45 m

2. Runway

Runway adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *take off landing* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). *Runway* Bandar Udara Juwata Tarakan berdasarkan AIP Bandar Udara Juwata tahun 2024 memiliki spesifikasi sebagai berikut :

- Permukaan : Asphalt
- Daya dukung : PCN 49/F/C/X/T
- Dimensi : 2250 x 45 m

3. Taxiway

Taxiway adalah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas. *Taxiway* Bandar Udara Juwata Tarakan berdasarkan AIP Bandar Udara Juwata tahun 2024 memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) Taxiway A

- Permukaan : Asphalt
- Daya dukung : PCN 46/F/C/X/T
- Dimensi : 82.5 x 23 m

2) Taxiway B

- Permukaan : Asphalt
- Daya dukung : PCN 46/F/C/X/T
- Dimensi : 82.5 x 23 m

3) Taxiway C

- Permukaan : Asphalt
- Daya dukung : PCN 56/F/C/X/T
- Dimensi : 82.5 x 23 m

B. Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu Bandar Udara (di darat) yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan Bandar Udara. Bagian Bandar Udara yang termasuk ke dalam sisi darat yaitu :

1) Hall Keberangkatan

Hall keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point* (SCP) dan juga ruang tunggu. Area ini digunakan untuk penumpang melakukan kegiatan seperti makan di tenant hingga bersantai menunggu pesawat.

2) Ruang *Check In*

Merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Area ini menyediakan area *Check In* bagasi untuk maskapai penerbangan yang beroperasi di bandar udara ini.

3) Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang ada di sebuah terminal bandar udara yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat.

Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk kedalam pesawat, setelah melewati *Security Check Point* (SCP) terakhir, sehingga penumpang benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.

4) Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi

Merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat dan juga merupakan jalur yang di lewati oleh penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara.

5) *Parking Area*

Area ini digunakan untuk para penumpang memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Area ini diperuntukkan kepada penumpang yang menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan sendiri.

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 01 April – 7 September 2024 dan dilaksanakan di BLU Kantor UPBU Juwata secara umum dapat dilihat pada tabel :

Tabel 4. 1 Jadwal kegiatan OJT

(Sumber : Olahan penulis)

No	Tanggal	Uraian kegiatan	Keterangan
1	31 Maret 2024	Taruna Poltekbang Surabaya tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> .	
2	1 April 2024	Pengenalan lingkungan Bandar Udara Juwata Tarakan	
3	1 April - 7 September 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian	Jam kerja kantor pukul 08.00 - 16.00 WITA.
4	7 September 2024	Sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	Pelaksanaan sidang laporan <i>On the Job Training</i> di Bandar Udara Juwata Tarakan oleh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya dan supervisor.

4.3 Permasalahan

4.3.1 Kerusakan Perkerasan di Sisi Udara

Kerusakan pada perkerasan di sisi udara di Bandar Udara Juwata Tarakan terdapat di beberapa titik. Hal ini harus segera diperbaiki agar tidak mengganggu keamanan lalu lintas udara. Menurut KP 94 Tahun 2015 cara perbaikan yang sesuai dengan kondisi perkerasan yang mengalami *rutting* dengan derajat kerusakan sedang ialah harus

dilakukan perbaikan dengan pemotongan secara lokal (*patching*) yang diisi dengan aspal panas (*hotmix asphalt*) agar kerusakan tidak semakin parah.

Akibat yang ditimbulkan jika kerusakan tidak segera diperbaiki ialah kerusakan akan terus bertambah besar dan terganggunya pergerakan pesawat saat melakukan *take off* dan *landing*. Terdapat juga *foreign object damage debris* (FOD) di sekitar area kerusakan, dikhawatirkan dapat masuk pada mesin pesawat yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penumpang didalamnya.

Berikut adalah kerusakan yang terjadi di perkerasan sisi udara :



Gambar 4. 1 Kerusakan Rutting di Taxiway Alpha

(Sumber : Olahan penulis)



Gambar 4. 2 Kerusakan Depression di Runway STA 1+350

(Sumber : Dokumentasi penulis)

4.3.2 Memudarnya Warna Kanstin Jalan Masuk Bandara

Memudarnya warna kanstin pada jalan masuk Bandar Udara Juwata Tarakan harus segera ditangani karena hal tersebut dapat membahayakan pengguna jasa ataupun pegawai yang melalui jalur masuk terutama di malam hari.



Gambar 4. 3 Kanstin sebelum pengecatan

(Sumber : Dokumentasi penulis)

Akibatnya jika tidak segera dicat ulang adalah membahayakan pengguna jalan karena warna yang memudar membuat pengendara tidak bisa melihat dengan jelas marka pada kanstin.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan Patching

Kerusakan pada perkerasan di sisi udara di Bandar Udara Juwata Tarakan terdapat di beberapa titik. Hal ini harus segera diperbaiki agar tidak mengganggu keamanan lalu lintas udara. Kegiatan ini dilaksanakan pada 7 Juni 2024. Langkah-langkah pengerajan patching adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Kerusakan pada perkerasan di sisi udara terdapat beberapa titik sehingga dapat membahayakan keamanan penerbangan apabila tidak segera diperbaiki. Kerusakan *Rutting* dengan derajat kerusakan berat

memiliki kedalaman lebih dari 25,4 mm. Kerusakan *Depression* dengan derajat kerusakan berat memiliki kedalaman lebih dari 51 mm.

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Untuk luasan pekerjaan ini yaitu :

Tabel 4. 2 Perhitungan Volume Kerusakan

(Sumber : Olahan penulis)

No	Lokasi Kerusakan	Derajat Kerusakan	Dimensi (m)	Kedalaman (m)	Volume Kerusakan (m ³)
1	Taxiway Alpha	Berat	4,5 x 1,9	0,18	1,539
2	Runway STA 1 + 350	Berat	2,1 x 0,9	0,25	0,4725
TOTAL VOLUME PEKERJAAN					2,0115

3. Rencana Anggaran Biaya

Rencana Anggaran Biaya (RAB) dan Analisa Harga Satuan Pekerjaan pekerjaan patching dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya Pekerjaan Patching

(Sumber : Olahan penulis)

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pekerjaan Pembongkaran	2,0115	M ³	Rp88.439,40	Rp177.895,85
2	Pekerjaan Tack Coating 1,5 kg/m ²	10,44	M ²	Rp22.314,80	Rp232.966,51
3	Pekerjaan Lapisan Aspal Kolakan Tebal 7,5 cm Padat	2,0115	M ³	Rp4.662.026,67	Rp9.377.666,64
JUMLAH					Rp9.788.529,01
PPN 11%					Rp1.076.738,19
TOTAL					Rp10.865.267,2
PEMBULATAN					Rp10.900.000,0
Terbilang : Sepuluh Juta Sembilan Ratus Ribu Rupiah					

4. Pelaksanaan

A. Tahap Persiapan

a) Menyiapkan Personil

Tabel 4. 4 Jumlah Personil

(Sumber : Olahan penulis)

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	17
	Jumlah	18

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 5 Jumlah Alat dan Bahan

(Sumber : Olahan penulis)

No	Alat dan Bahan	Jumlah
1	Meteran	1 Buah
2	Genset	1 Buah
3	Jack Hammer	2 Buah
4	Skop	4 Buah
5	Cangkul	3 Buah
6	Sapu	2 Buah
7	Pengki	2 Buah
8	Gayung Tack Coat	1 Buah
9	Perata Material Aspal	2 Buah
10	Kaleng Tempat Tack Coat	1 Buah
11	Tandem Roller	1 Unit
12	Pick up	1 Unit
13	Dump Truck	1 Unit

B. Tahap Pelaksanaan

- a) Dilaksanakan pembakaran material aspal, agregat kasar, agregat medium, agregat halus menggunakan kayu, oli bekas, dan solar. Dilaksanakan juga pembuatan *tank coat*. *Tank coat* dibuat dari aspal yang dipanaskan dengan pembakaran hingga suhu $\pm 150^{\circ}\text{C}$.



Gambar 4. 4 Pembakaran Material

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- b) Sebelum dilaksanakan pembongkaran dilakukan koordinasi kepada ATC untuk memastikan tidak mengganggu jadwal penerbangan. Pembongkaran aspal pada titik kerusakan yang tela diberi tanda dengan menggunakan *jack hammer*. Pembongkaran lapisan ini hingga menemukan titik keras.



Gambar 4. 5 Pembongkaran Lapisan Aspal

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- c) Pembersihan dilakukan setelah pembongkaran selesai dilakukan. Pembersihan ini menggunakan cangkul dan sekop lalu disapu agar material-material kecil yang masih tertinggal bersih.



Gambar 4. 6 Pembersihan Lokasi

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- d) Penghamparan *tack coat* pada bagian yang akan dilapisi dengan *hotmix*. Penghamparan ini dilakukan saat suhu *tack coat* antara ± 150°C.



Gambar 4. 7 Penghamparan Tack Coat

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- e) Pengangkutan material *hotmix* dilakukan menggunakan *dump truck* yang baknya memiliki bahan dari metal yang digunakan untuk mempertahankan suhu agar saat penghamparan masih dalam batas toleransi suhu yaitu antara 130°C – 150°C



Gambar 4. 8 Pengangkutan Material

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- f) Penghamparan *hotmix* ke bagian yang telah diberi *tank coat* kemudian diratakan menggunakan alat Perata. Pemerataan ini dilakukan hingga *hotmix* hampir rata dengan permukaan perkerasan lama.



Gambar 4. 9 Penghamparan Hotmix

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- g) Pemadatan dilakukan menggunakan *tandem roller*. Sebelum pemadatan dilakukan pengecekan *tandem roller* dengan memastikan air cukup sehingga ketika pemadatan aspal tidak menempel ataupun lengket ke *tandem roller*. Pemadatan dilakukan pada suhu kurang dari 100°C dan dilakukan sebanyak 6 kali lintasan namun dapat disesuaikan kepadatan area perbaikan telah rata dengan area sekitarnya.



Gambar 4. 10 Pemadatan Menggunakan Tandem Roller

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- h) Setelah selesai maka ditunggu 10 sampai 20 menit untuk memastikan aspal stabil dan tidak ada material yang terlepas. Kemudian pekerjaan dapat dipastikan selesai.



Gambar 4. 11 Hasil setelah patching

(Sumber : Dokumentasi penulis)

4.4.2 Pengecatan Kanstin Jalan Masuk

Pengecatan kanstin ini dilaksanakan dikarenakan memudarnya warna kanstin sebelumnya sehingga dapat membahayakan pengguna jalan. Kegiatan ini dilaksanakan pada 15-17 April 2024. Langkah-langkah pelaksanaan pengecatan kanstin jalan masuk adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Memudarnya warna kanstin pada jalan masuk Bandar Udara Juwata Tarakan harus segera ditangani karena hal tersebut dapat membahayakan pengguna jasa ataupun pegawai yang melalui jalur masuk terutama di malam hari .

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Kemudian dapat dihitung volume atau luasan pekerjaan tersebut. Untuk Panjang pekerjaan pengecatan ini yaitu :

Tabel 4. 6 Perhitungan Volume Pekerjaan

(Sumber ; Olahan Penulis)

No	Warna Kanstin	Luasan Kanstin (m ²)	Jumlah Kanstin (buah)	Jumlah Luasan (m ²)
1	Putih	0,225	810	182,25
2	Hitam	0,225	810	182,25
Total Luasan				364,5

3. Rencana Anggaran Biaya

Rencana Anggaran Biaya (RAB) dan Analisa Harga Satuan Pekerjaan pengecatan kanstin dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4. 7 Rencana Anggaran Biaya Pengecatan Kanstin

(Sumber ; Olahan Penulis)

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pembersihan	364,5	M ²	Rp20.787,00	Rp7.759.111,50
2	Pengecatan Kanstin	364,5	M ²	Rp108.970,00	Rp39.063.465,00
JUMLAH					Rp46.822.576,50
PPN 11%					Rp5.150.483,42
TOTAL					Rp51.973.059,92
PEMBULATAN					Rp52.000.000,00
Terbilang : Lima Puluh Dua Juta Rupiah					

4. Pelaksanaan

A. Tahapan Persiapan

a) Menyiapkan personil

Tabel 4. 8 Jumlah Personil

(Sumber ; Olahan Penulis)

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	5
Jumlah		6

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 9 Jumlah Alat dan Bahan

(Sumber ; Olahan Penulis)

No	Alat dan Bahan	Jumlah
1	Cat	600 kg
2	Thinner	250 liter
3	Kuas	8 Buah
4	Sikat Kawat	2 Buah

B. Tahap Pelaksanaan

- Dibersihkan menggunakan sikat kawat area yang akan di cat apabila terdapat kerak ataupun lumut yang sudah mengering di area kanstin.



Gambar 4. 12 Pembersihan lumut

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- Disiapkan cat yang akan digunakan dengan mencampurkan cat dengan thinner dilakukan pengadukan agar cat tercampur merata dan tidak ada gumpalan pada cat.



Gambar 4. 13 Proses pencampuran cat

(Sumber : Dokumentasi penulis)

- c) Dilaksanakan pengecatan menggunakan kuas dengan hati-hati agar tidak terjadi coretan atau tumpahan cat dan tidak melewati batas warna kanstin.



Gambar 4. 14 Pengecatan kanstin

(Sumber : Dokumentasi penulis)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan

Berdasarkan dari hasil pembahasan, maka dapat ditarik Kesimpulan sebagai berikut :

- a. Kondisi perkerasan sisi udara menurun dikarenakan terdapat pekerjaan pada area *Taxiway Bravo* sehingga pergerakan pesawat dialihkan ke *Taxiway Alpha* yang menyebabkan *Taxiway Alpha* mengalami kerusakan perkerasan. Hal tersebut dapat mengganggu keamanan lalu lintas udara. Sehingga perlu segera dilakukan perbaikan yaitu dengan metode patching.
- b. Kondisi warna kanstin pada jalur masuk Bandar Udara Juwata mengalami pemudaran warna sehingga dapat mebahayakan pengguna jalan terutama di malam hari. Sehingga perlu dilakukannya perbaikan. Perbaikan pada kanstin ini berupa pengecatan ulang kanstin yang warnanya sudah memudar.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan On the Job Training I

On the Job Training I yang dilaksanakan di Bandar Udara Juwata Tarakan membantu penulis dalam mengembangkan wawasan penulis diluar dari yang telah disampaikan dosen pengajar di kampus serta wawasan lapangan yang tidak dapat diperoleh selama pembelajaran di kampus. Hal ini juga menuntut penulis untuk mampu berinteraksi dengan lingkungan baru dan juga individu baru, sehingga dapat bekerjasama dalam menghadapi masalah dan menemukan solusi sehingga dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan menyelesaikan *On the Job Training I* dengan baik.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Permasalahan

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan *On the Job Training* ini adalah:

1. Pelaksanaan analisa atau inspeksi rutin fasilitas sisi udara sangat mempengaruhi tindakan yang akan diambil dari permasalahan tersebut. Semakin cepat ditemukannya permasalahan serta analisa yang tepat mempengaruhi tindakan yang akan diambil. Salah satunya ketika akan dilaksanakan patching maka analisa yang dilakukan harus tepat agar kegiatannya tersebut dapat dilaksanakan dengan efisien dan tidak membahayakan atau berpengaruh terhadap operasional penerbangan.
2. Pemeliharaan kanstin secara berkala agar warna kanstin sesuai dengan kegunaannya serta tidak membahayakan pengendara yang melintasinya. Perawatan yang dapat dilakukan ketika kanstin mulai memudar adalah dengan pembersihan menggunakan sikat besi agar segera dapat dilakukan pengecatan ulang.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan *On the Job Training I*

Saran penulis terhadap pelaksanaan *On the Job Training I* di Bandar Udara Juwata Tarakan adalah diantaranya untuk Bandar Udara Juwata Tarakan adalah agar menjaga dan meningkatkan kedisiplinan terutama kepada teknisi terkait prosedur dalam bekerja yang sesuai dengan *Standart Operasional Prosedur* (SOP) untuk menjaga keselamatan dan keamanan perbangunan serta keamanan dan keselamatan teknisi serta alat yang digunakan. Penggunaan perlengkapan *Safety* juga harus lebih diperhatikan untuk mencegah kecelakaan dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Dharmawan, E., Suprapto, B., & ... (2020). Analisa Kerusakan Perkerasan Lentur (Flexible Pavement) Pada Ruas Jalan Pacing-Pacet kabupaten Mojokerto Dengan Metode 1 Pavement Condition Index *Jurnal Rekayasa Sipil* (e ..., 1–15. <http://jim.unisma.ac.id/index.php/ft/article/download/7302/5869>
- Ramadhan, N. P. (2019). Pengaruh Kebisingan Aktivitas Di Bandar Udara Terhadap Lingkungan Sekitar. *Jurnal Teknik Lingkungan*, 1–5.
- Rivki, M., Bachtiar, A. M., Informatika, T., Teknik, F., & Indonesia, U. K. (2015). *Metode Pelaksanaan Pekerjaan Pengecatan Kanstin Pengecatan*. 112, 5–6.
- Susanto, P. C., & Keke, Y. (2019). Aviasi : Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan. *Icao Asf*, 16(1), 53–65. <https://doi.org/10.52186/aviasi.v16i1.23>
- Utama, R. W. J., S, S. L., A, W. D., & Damayanti, S. (2024). Analisa Metode Penangulangan Kerusakan Penurunan Setempat (Depresion) pada Mata Kuliah Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara. *JIIP - Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan*, 7(1), 747–753. <https://doi.org/10.54371/jiip.v7i1.3220>
- Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama. (2022). *Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual)*. Tarakan: Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan.
- Menteri Perhubungan RI. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 78 Tahun 2014 tentang Standar Biaya Di Lingkungan Kementerian Perhubungan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Menteri Perhubungan RI. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan
- Menteri Perhubungan RI. (2015). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23, Pedoman Program*

Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System). Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Analisis Harga Satuan Pekerjaan Patching dan Harga Satuan Pekerjaan di Tarakan, Kalimantan Utara.

1 Pekerjaan Pembongkaran (PM 78 tahun 2014 halaman 104)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0,0546	Rp140.000,00	Rp7.644,00
2	Mandor	oh	0,0273	Rp190.000,00	Rp5.187,00
B	Material				
C	Alat				
1	Jack Hammer	jam	1	Rp50.000,00	Rp50.000,00
2	Dump Truck	jam	0,0877	Rp292.000,00	Rp25.608,40
JUMLAH					Rp88.439,40
2 Pekerjaan Tack Coating 1,5 kg/m2 (PM 78 tahun 2014 halaman 171)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0,0113	Rp140,000.00	Rp1,582.00
2	Mandor	oh	0,0009	Rp190,000.00	Rp171.00
B	Material				
1	Minyak Tanah	liter	0,1166	Rp17,000.00	Rp1,982.20
2	Aspal	kg	1,2	Rp15,483.00	Rp18,579.60
C	Alat				
JUMLAH					Rp22,314.80

Pekerjaan Lapisan Aspal Kolakan Tebal 7,5 cm Padat (PM 78 tahun 2014 halaman 167)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0,1513	Rp140.000,00	Rp21.182,00
2	Mandor	oh	0,0233	Rp190.000,00	Rp4.427,00
B	Material				
1	Aspal	kg	10	Rp15.483,00	Rp154.830,00
2	Agregat pecah mesin 0-5	m ³	0,1	Rp560.000,00	Rp56.000,00
3	Agregat pecah mesin 5-10	m ³	0,1	Rp550.000,00	Rp55.000,00
4	Agregat pecah mesin 10-20	m ³	0,1	Rp550.000,00	Rp55.000,00
C	Alat				
1	Tandem roller	jam	0,007	Rp459.000,00	Rp3.213,00
Jumlah Harga Satuan					Rp349.652,00
Harga Satuan Dalam (M³)					Rp4.662.026,67

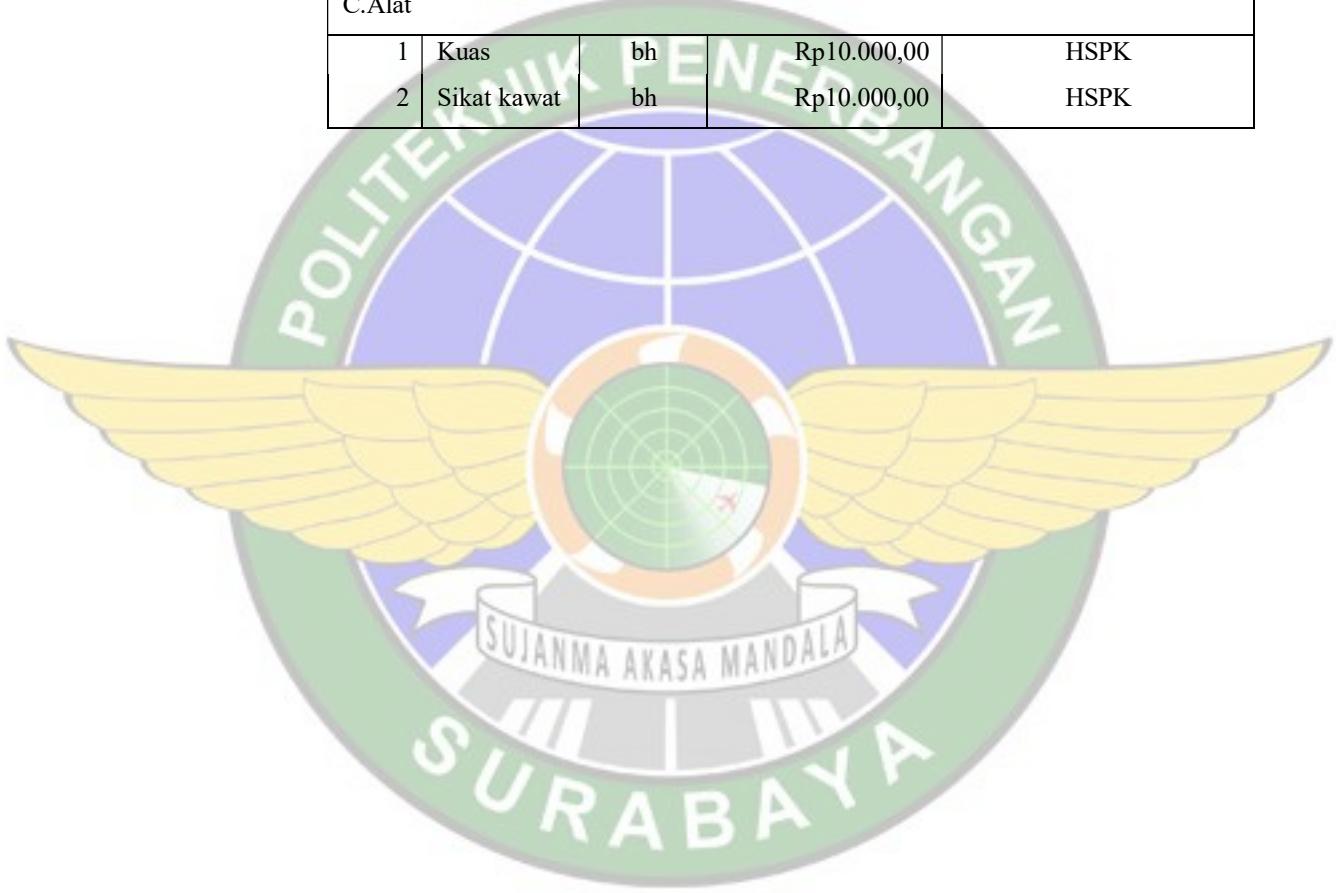
No	Uraian	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Keterangan
A.Tenaga Kerja				
1	Mandor	OH	Rp190.000,00	HSPK
2	Pekerja	OH	Rp140.000,00	HSPK
B.Material				
1	Minyak Tanah	liter	Rp17.000,00	HSPK
2	Aspal	kg	Rp15.483,00	HSPK
3	Agregat pecah mesin 0-5	m ³	Rp560.000,00	HSPK
4	Agregat pecah mesin 5-10	m ³	Rp550.000,00	HSPK
5	Agregat pecah mesin 10-20	m ³	Rp550.000,00	HSPK
C.Alat				
1	Jack Hammer	jam	Rp50.000,00	HSPK
2	Dump Truck	jam	Rp292.000,00	HSPK
3	Tandem Roller	jam	Rp459.000,00	HSPK

Lampiran 2 Analisis Harga Satuan Pekerjaan Pengecatan Kanstin dan Harga Satuan Pekerjaan di Tarakan, Kalimantan Utara.

1 Pekerjaan Pembersihan (PM 78 tahun 2014 halaman 98)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0,125	Rp140.000,00	Rp17.500,00
2	Mandor	oh	0,0173	Rp190.000,00	Rp3.287,00
B	Material				
C	Alat				
1	Sikat kawat	bh	0,05	Rp10.000,00	Rp500,00
JUMLAH					Rp21.287,00

2 Pengecatan Kanstin (PM 78 tahun 2014 halaman 232)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0,06	Rp140.000,00	Rp8.400,00
2	Mandor	oh	0,003	Rp190.000,00	Rp570,00
B	Material				
1	Cat minyak	kg	1,05	Rp77.000,00	Rp80.850,00
2	Thinner	liter	0,21	Rp35.000,00	Rp7.350,00
C	Alat				
1	Kuas	bh	1	Rp10.000,00	Rp10.000,00
JUMLAH					Rp107.170,00

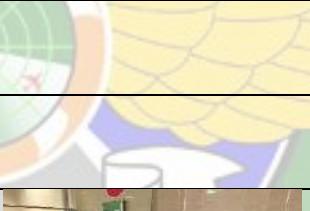
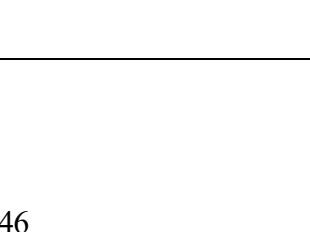
No	Uraian	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Keterangan
A.Tenaga Kerja				
1	Mandor	OH	Rp190.000,00	HSPK
2	Pekerja	OH	Rp140.000,00	HSPK
B.Material				
1	Cat minyak	kg	Rp77.000,00	HSPK
2	Thinner	liter	Rp35.000,00	HSPK
C.Alat				
1	Kuas	bh	Rp10.000,00	HSPK
2	Sikat kawat	bh	Rp10.000,00	HSPK



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Mahardika Hakim Permana Saputri
 NIT : 30722061
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan
 Lokasi OJT : Bandar Udara Juwata Tarakan

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, April 2024	1 Pengenalan unit dan pembuatan kartu pass		
2	Selasa, April 2024	2 Inspeksi terminal		
3	Rabu, April 2024	3 Pengecatan batu hias untuk terminal		
4	Kamis, April 2024	4 Perbaikan plafon terminal		
5	Jumat, April 2024	5 Pengecatan kanstin jalan masuk bandara		

6	Sabtu, April 2024	6 libur		
7	Minggu, April 2024	7 Inspeksi terminal		
8	Senin, April 2024	8 Perbaikan pipa pembuangan air		
9	Selasa, April 2024	9 Perbaikan pipa pembuangan air		
10	Rabu, April 2024	10 Libur Idul Fitri		
11	Kamis, April 2024	11 Libur Idul Fitri		
12	Jumat, April 2024	12 Inspeksi terminal		
13	Sabtu, April 2024	13 Inspeksi terminal		
14	Minggu, April 2024	14 libur		

15	Senin, 15 April 2024	Pengecatan kanstin jalan masuk bandara		
16	Selasa, 16 April 2024	Pengecatan kanstin jalan masuk bandara		
17	Rabu, 17 April 2024	Pengecatan jembatan jalur masuk bandara		
18	Kamis, 18 April 2024	Perbaikan area mushola terminal		
19	Jumat, 19 April 2024			
20	Sabtu, 20 April 2024	Pemindahan kayu		
21	Minggu, 21 April 2024	libur		

22	Senin, 22 April 2024	Pembersihan rangka jembatan jalur masuk bandara		
23	Selasa, 23 April 2024	Pembersihan rangka jembatan jalur masuk bandara		
24	Rabu, 24 April 2024	Pengecatan jembatan jalur masuk bandara		
25	Kamis, 25 April 2024	Pengecatan jembatan jalur masuk bandara		
26	Jumat, 26 April 2024	Pengecatan jembatan jalur masuk bandara		
27	Sabtu, 27 April 2024	libur		
28	Minggu, 28 April 2024	Inspeksi terminal		

29	Senin, 29 April 2024	Pemotongan aspal untuk patching		
----	----------------------	---------------------------------	--	--

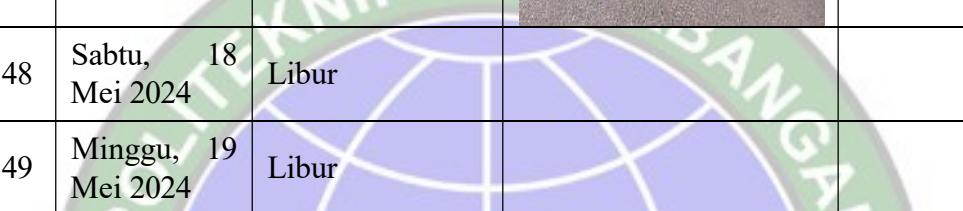
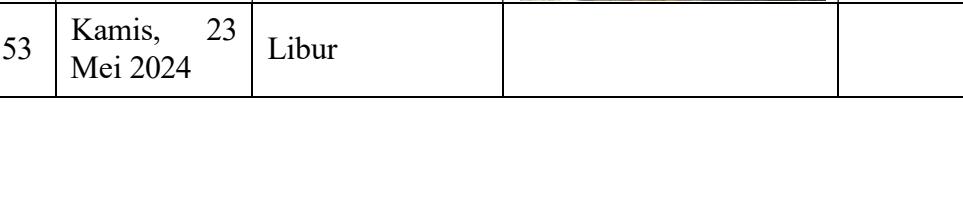
Supervisor
Kepala Unit Bangunan



Didik Mustofa, SE.
NIP. 19800929 200812 1 001

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
30	Selasa, 30 April 2024	Pengukuran area patching		
31	Rabu, 1 Mei 2024	Libur		
32	Kamis, 2 Mei 2024	Pemotongan pohon di area Taxiway Charlie		
33	Jumat, 3 Mei 2024	Pembersihan area drainase		
34	Sabtu, 4 Mei 2024	Libur		
35	Minggu, 5 Mei 2024	Libur		
36	Senin, 6 Mei 2024	Pengukuran area apron KSLL		
37	Selasa, 7 Mei 2024	Pembersihan area pagar perimeter		

38	Rabu, 8 Mei 2024	Pembersihan area apron		
39	Kamis, 9 Mei 2024	libur		
40	Jumat, 10 Mei 2024	Pengecatan marka apron temporary		
41	Sabtu, 11 Mei 2024	Libur		
42	Minggu, 12 Mei 2024	Libur		
43	Senin, 13 Mei 2024	Perbaikan area drainase apron		
44	Selasa, 14 Mei 2024	Pengukuran area Taxiway charlie		
45	Rabu, 15 Mei 2024	Pekerjaan pembuatan pagar perimenter		

46	Kamis, 16 Mei 2024	Pemotongan rumput area DPPU		
47	Jumat, 17 Mei 2024	Pengukuran untuk pekerjaan patching		
48	Sabtu, 18 Mei 2024	Libur		
49	Minggu, 19 Mei 2024	Libur		
50	Senin, 20 Mei 2024	Pemindahan kayu untuk pekerjaan patching		
51	Selasa, 21 Mei 2024	Pekerjaan patching		
52	Rabu, 22 Mei 2024	Pembersihan alat alat berat		
53	Kamis, 23 Mei 2024	Libur		

54	Jumat, 24 Mei 2024	Pemotongan rumput area GP		
55	Sabtu, 25 Mei 2024	Libur		
56	Minggu, 26 Mei 2024	libur		
57	Senin, 27 Mei 2024	Pembersihan rumput area GP		
58	Selasa, 28 Mei 2024	Pengukuran marka		
59	Rabu, 29 Mei 2024	Pemotongan rumput area Taxiway Charlie		
60	Kamis, 30 Mei	Penyemprotan herbisida		

61	Jumat, 31 Mei 2024	Pekerjaan pembongkaran pagar lama		
----	--------------------	-----------------------------------	--	--

Supervisor
Kepala Unit Landasan



NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
62	Sabtu, 1 Juni 2024	Inspeksi terminal		
63	Minggu, 2 Juni 2024	Libur		
64	Senin, 3 Juni 2024	Perbaikan plafon		
65	Selasa, 4 Juni 2024	Perbaikan area atap		
66	Rabu, 5 Juni 2024	Pengecoran area atap		
67	Kamis, 6 Juni 2024	Perbaikan plafon terminal		
68	Jumat, 7 Juni 2024	Perbaikan plafon terminal		

69	Sabtu, 8 Juni 2024	Libur		
70	Minggu, 9 Juni 2024	Inspeksi terminal		
71	Senin, 10 Juni 2024	Pengecatan pos keamanan		
72	Selasa, 11 Juni 2024	Pengambilan rambu		
73	Rabu, 12 Juni 2024	Pengecoran area cargo		
74	Kamis, 13 Juni 2024	Pengecoran area cargo		
75	Jumat, 14 Juni 2024	Pengecoran area cargo		

76	Sabtu, 15 Juni 2024	Inspeksi terminal		
77	Minggu, 16 Juni 2024	Libur		
78	Senin, 17 Juni 2024	Libur		
79	Selasa, 18 Juni 2024	Inspeksi terminal		
80	Rabu, 19 Juni 2024	Perbaikan saluran air		
81	Kamis, 20 Juni 2024	Perbaikan plafon terminal		
82	Jumat, 21 Juni 2024	Perbaikan plafon terminal		

83	Sabtu, 22 Juni 2024	Patching area jalan masuk		
84	Minggu, 23 Juni 2024	Libur		
85	Senin, 24 Juni 2024	Pembongkaran lokasi kebocoran terminal		
86	Selasa, 25 Juni 2024	Pembongkaran lokasi kebocoran terminal		
87	Rabu, 26 Juni 2024	Pembongkaran lokasi kebocoran terminal		
88	Kamis, 27 Juni 2024	Perbaikan papan nama Gedung administrasi		
89	Jumat, 28 Juni 2024	Pengecatan papan nama Gedung administrasi		
90	Sabtu, 29 Juni 2024	Libur		

91	Minggu, 30 Juni 2024	Inspeksi terminal		
----	-------------------------	-------------------	--	--

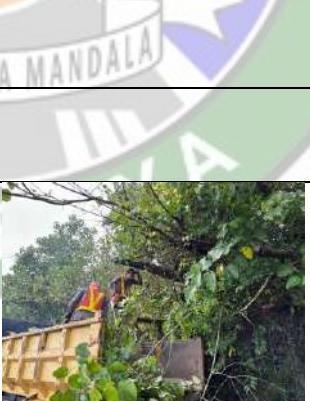
Supervisor
Kepala Unit Bangunan



Didik Mustofa, SE.
NIP. 19800929 200812 1 001

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
92	Senin, 1 Juli 2024	Pembersihan pagar		
93	Selasa, 2 Juli 2024	Pembersihan pagar		
94	Rabu, 3 Juli 2024	Pembersihan area apron		
95	Kamis, 4 Juli 2024	Pengukuran kerusakan runway		
96	Jumat, 5 Juli 2024			
97	Sabtu, 6 Juli 2024	Libur		
98	Minggu, 7 Juli 2024	Libur		

99	Senin, 8 Juli 2024	Pembersihan area sekitar apron		
100	Selasa, 9 Juli 2024	Pembersihan drainase		
101	Rabu, 10 Juli 2024	Pembersihan pagar		
	Kamis, 11 Juli 2024	Pemotongan rumput		
	Jumat, 12 Juli 2024	Pembersihan Taxiway Charlie		
	Sabtu, 13 Juli 2024	Libur		
	Minggu, 14 Juli 2024	Libur		
	Senin, 15 Juli 2024	Pembersihan tepi apron		

	Selasa, 16 Juli 2024	Pembersihan tepi apron		
	Rabu, 17 Juli 2024	Pembersihan tepi runway		
	Kamis, 18 Juli 2024	Perbaikan pagar perimeter		
	Jumat, 19 Juli 2024	Pembersihan area runway		
	Sabtu, 20 Juli 2024	Libur		
	Minggu, 21 Juli 2024	Libur		
	Senin, 22 Juli 2024	Pemotongan pohon area DPPU		
	Selasa, 23 Juli 2024	Perbaikan pagar perimeter		

				
	Rabu, 24 Juli 2024	Perbaikan pagar perimeter		
	Kamis, 25 Juli 2024	Persiapan pekerjaan patching		
	Jumat, 26 Juli 2024	Pemotongan pohon DPPU area		
	Sabtu, 27 Juli 2024	Libur		
	Minggu, 28 Juli 2024	Libur		
	Senin, 29 Juli 2024	Pemotongan pohon area DPPU		
	Selasa, 30 Juli 2024	Pemotongan rumput		

	Rabu, 31 Juli 2024	Perbaikan pagar		
--	-----------------------	-----------------	--	--

Supervisor
Kepala Unit Landasan

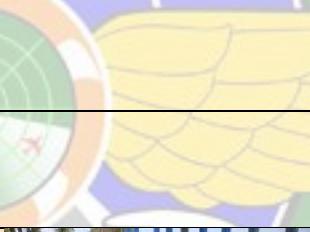


Chandra Adi Wibowo, ST
NIP. 19851013 200812 1 004

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
	Kamis, Agustus 2024	1 Perbaikan tiang rambu-rambu		
	Jumat, Agustus 2024	2 Pengecatan ulang rambu- rambu		
	Sabtu, Agustus 2024	3 Pembersihan tumpahan oli		
	Minggu, Agustus 2024	4 Libur		
	Senin, Agustus 2024	5 Perbaikan pipa pembuangan		
	Selasa,6 Agustus 2024	Perbaikan rambu-rambu		

	Rabu,7 Agustus 2024	Persiapan peringatan Agustus 17		
	Kamis, Agustus 2024	8 Perbaikan rambu-rambu		
	Jumat, Agustus 2024	9 Perbaikan rambu-rambu		
	Sabtu, Agustus 2024	10 Libur		
	Minggu,11 Agustus 2024	Libur		
	Senin,12 Agustus 2024	Perbaikan kaca terminal		
	Selasa,13 Agustus 2024	Perbaikan plafon area garbarata		

	Rabu,14 Agustus 2024	Inspeksi terminal		
	Kamis,15 Agustus 2024	Inspeksi terminal		
	Jumat,16 Agustus 2024	Pengukuran kaca toilet		
	Sabtu,17 Agustus 2024	Libur		
	Minggu,18 Agustus 2024	Libur		
	Senin, 19 Agustus 2024	Perbaikan toilet terminal		
	Selasa, 20 Agustus 2024	Pemasangan logo kemenhub		

	Rabu, Agustus 2024	21	Perbaikan dinding kaca		
	Kamis, Agustus 2024	22	Perbaikan dinding kaca		
	Jumat, Agustus 2024	23	Pengolesan silicon di atap terminal		
	Sabtu, Agustus 2024	24	Libur		
	Minggu, Agustus 2024	25	Libur		
	Senin, Agustus 2024	26	Pembersihan pagar Gedung administrasi		
	Selasa, Agustus 2024	27	Pembersihan pagar Gedung administrasi		

	Rabu, Agustus 2024	28	Pembersihan pagar Gedung administrasi		
	Kamis, Agustus 2024	29	Pemasangan polisi tidur		
	Jumat, Agustus 2024	30	Pembersihan pagar Gedung administrasi		
	Sabtu, Agustus 2024	31	Libur		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan

Didik Mustofa, SE.
NIP. 19800929 200812 1 001

