

**PEKERJAAN PERBAIKAN APRON PARKING STAND A 34
DAN PENANGANAN KELELAWAR PADA AREA TERMINAL
KEDATANGAN DOMESTIK DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Febuari 2025



Disusun Oleh :

RIDHO DIMAS FAHRIZI

NIT. 30722069

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

**PEKERJAAN PERBAIKAN APRON PARKING STAND A 34
DAN PENANGANAN KELELAWAR PADA AREA TERMINAL
KEDATANGAN DOMESTIK DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

RIDHO DIMAS FAHRIZI
NIT. 30722069

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

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

**PEKERJAAN PERBAIKAN APRON PARKING STAND A 34
DAN PENANGANAN KELELAWAR PADA AREA TERMINAL
KEDATANGAN DOMESTIK DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI BALI**

Oleh:

Ridho Dimas Fahrizi

NIT.30722069

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing :

Dr. Parjan, S.SiT., M.T.

NIP. 19770127 200212 1 001

Supervisor I :

Agung Bayu Mulyawan

Supervisor II :

Navisa Ayu Tresnaninggar

Supervisor III

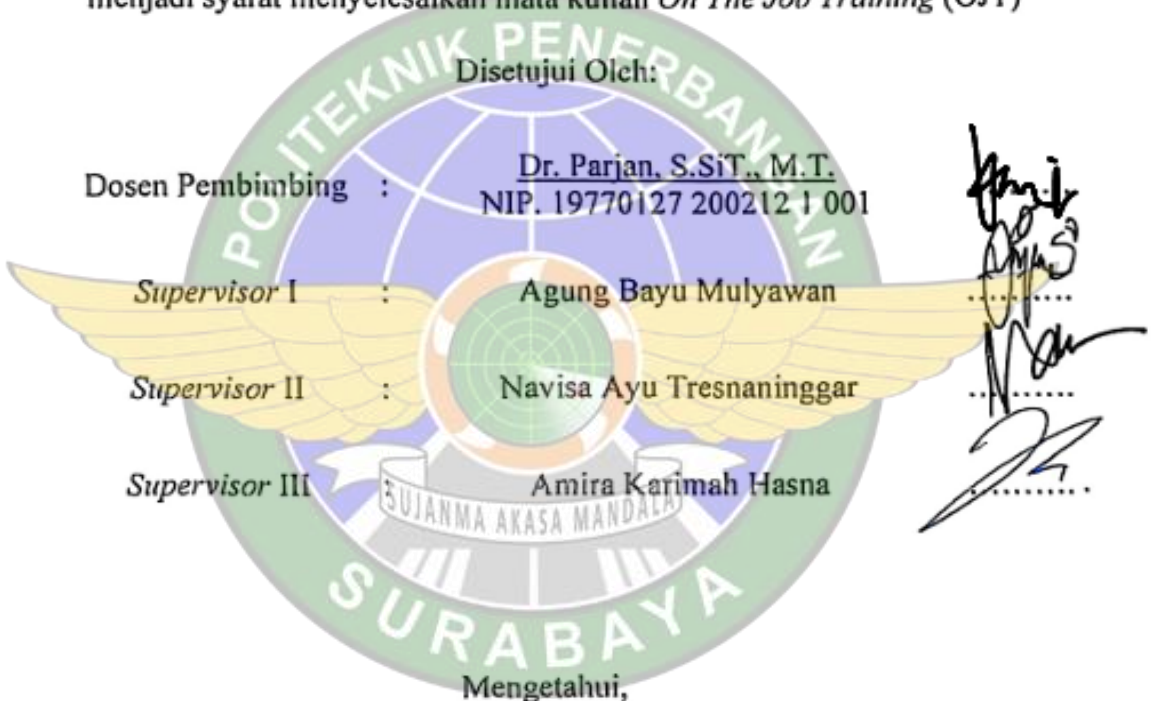
Amira Karimah Hasna

Mengetahui,

Airport Facility Services Division Head
Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali



Andry Nugraha



LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 5 Bulan Maret Tahun 2025 dan dinyatakan Memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian

Tim Penguji:



Ketua : Dr. Parjan, S.SiT., M.T.
NIP. 19770127 200212 1 001

Supervisor I : Agung Bayu Mulyawan

Supervisor II : Navisa Ayu Tresnaninggar

Supervisor III : Amira Karimah Hasna

Ketua Prodi
Teknik Bangunan dan Landasan

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya dan sholawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali dengan lancar tanpa halangan apapun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.

Dalam penyusunan Laporan *On The Job Training* (OJT) penulis banyak menerima bimbingan serta arahan. Pada kesempatan ini, penulis ucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat, perlindungan serta kelancaran kepada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training*.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Parjan, S.SiT., MT. selaku Kepala Bagian Administrasi Akademik dan Ketarunaan serta dosen pembimbing *On The Job Training* (OJT).
6. Bapak Andry Nugraha selaku Kepala Divisi Pelayanan Fasilitas Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
7. Ibu Maya Nurmalia selaku Kepala Departemen Fasilitas Sisi Udara Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
8. Bapak Iwan Setiyono Subekti selaku Kepala Departemen Fasilitas *Landside* Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.

9. Bapak Muhammad Misbahul Fata selaku Kepala Departemen Fasilitas Terminal Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
10. Bapak Anugrah Wicaksono selaku Kepala Departemen Lingkungan Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
11. Bapak Agung Bayu Mulyawan selaku *supervisor On The Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
12. Ibu Navisa Ayu selaku *supervisor On The Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
13. Ibu Amira Karimah Hasna selaku *supervisor On The Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
14. Ibu Kartiki Priliana selaku *supervisor On The Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.
15. Seluruh pegawai dan staff di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali
16. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dalam pelaksanaan dan penulisan Laporan *On The Job Training* (OJT).

Dalam penulisan laporan ini, penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam hal isi, sistematika dan redaksinya. Oleh karena itu, penulis berharap terdapat kritik, masukan dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan pengembangan laporan ini. Semoga dalam penulisan laporan ini juga bermanfaat bagi para pembaca, khususnya yang melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali.

Bali, 28 Februari 2025

Ridho Dimas Fahrizi

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Maksud dan tujuan	2
1.2.1 Maksud pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	4
2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.....	5
2.2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali	5
2.2.2 Jam Operasional Bandar Udara	6
2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (<i>Handling Service and Facilities</i>).....	7
2.2.4 <i>Seasonal Availability Clearing</i>	7
2.2.5 <i>Runway Physical Characteristic</i>	8
2.2.6 Data Lokasi dan Posisi <i>Apron</i> serta <i>Taxiway</i>	9
2.2.7 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu.	11
2.2.8 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>)	12
2.2.9 <i>Aerodrome Obstacle</i>	13

2.2.10 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>).....	14
2.2.11 <i>Declared Distance</i>	15
2.2.12 <i>Approach and Runway Lighting</i>	15
2.2.13 <i>Other Lighting, Secondary Power Supply</i>	16
2.2.14 Area Pendaratan Helikopter	17
2.2.15 <i>Radio Navigation and Landing AID</i>	17
2.2.16 Lokasi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali	18
2.2 Struktur Organisasi.....	19
2.4 Tinjau Pustaka	20
BAB III TINJAUAN TEORI	21
3.1 Definisi Bandar Udara.....	21
3.2 Perkerasan	21
3.2.1 Perkerasan Lentur (<i>flexible pavement</i>)	22
3.2.2 Perkerasan kaku.....	24
3.3 Jenis jenis kerusakan perkerasan beton	25
3.4 Pengertian kesehatan lingkungan	32
3.5 Pengertian dan karakteristik kelelawar	32
3.6 Metode Penanganan Kelelawar.....	33
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	34
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	34
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>)	34
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	37
4.2 Jadwal pelaksanaan program <i>on the job training</i> (OJT)	41
4.3 Permasalahan.....	42
4.4 Penyelesaian masalah.....	42
4.4.1 Pelaksanaan pekerjaan perbaikan parking stand	42
4.4.2 Penanganan Kelelawar pada Plafon Terminal Kedatangan Domestik.....	50
BAB V PENUTUP	55
5.1 Kesimpulan	55
5.1.1 Kesimpulan terhadap permasalahan	55

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan	56
5.2 Saran.....	56
5.2.1 Saran terhadap permasalahan	56
5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan	57
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN	59



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai.....	4
Gambar 2. 2 Lokasi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	18
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	19
Gambar 3. 1 Kerusakan Memanjang dan Melintang.....	26
Gambar 3. 2 Retak Diagonal	27
Gambar 3. 3 Retak Sudut.....	27
Gambar 3. 4 Retak Susut	28
Gambar 3. 5 Retak Daya Tahan.....	28
Gambar 3. 6 Kerusakan Joint Seal	29
Gambar 3. 7 <i>Map Cracking</i>	30
Gambar 3. 8 Retak Kehancuran	31
Gambar 3. 9 Retak Bersilang	31
Gambar 3. 10 Kerusakan Popouts	32
Gambar 4. 1 <i>google maps Runway</i> Bandar internasional I Gusti Ngurah Rai.....	35
Gambar 4. 2 <i>google maps Taxiway</i> Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	35
Gambar 4. 3 <i>google maps Rapid Exit Taxiway</i> Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	36
Gambar 4. 4 <i>google maps Apron</i> Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali	36
Gambar 4. 5 <i>Google Maps Runway Strip</i> Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.....	37
Gambar 4. 6 Kantor Angkasa Pura Indonesia	37
Gambar 4. 7 Terminal Penumpang.....	38
Gambar 4. 8 Terminal Kargo.....	38
Gambar 4. 9 Menara ATC	39
Gambar 4. 10 Gedung PKP-PK.....	39
Gambar 4. 11 Hanggar Bandara I Gusti Ngurah Rai.....	40

Gambar 4. 12 Pekerjaan cutting	47
Gambar 4. 13 Pekerjaan Pembongkaran.....	48
Gambar 4. 14 Pemasangan Tulangan	48
Gambar 4. 15 Pelapisan Stronggrout.....	49
Gambar 4. 16 Pekerjaan Pengadukan Campuran	49
Gambar 4. 17 Pekerjaan Pelapisan	50
Gambar 4. 18 Pemasangan Scaffolding.....	52
Gambar 4. 19 Penangkapan Kelelawar.....	53
Gambar 4. 20 Penangkapan Kelelawar.....	53
Gambar 4. 21 Pengaplikasian <i>Bat Rappalent</i>	54



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi, Data Geografis	5
Tabel 2. 2 Jam Operasional	6
Tabel 2. 3 <i>Handling Service and Facilities</i>	7
Tabel 2. 4 <i>Seasonal Availability Clearing</i>	7
Tabel 2. 5 Karakteristik <i>Runway</i>	8
Tabel 2. 6 Data Lokasi <i>Apron dan Taxiway</i>	9
Tabel 2. 7 <i>Surface Movement Guidance and Control System and Markings</i>	11
Tabel 2. 8 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran.....	12
Tabel 2. 9 <i>Aerodrome Obstacle</i>	13
Tabel 2. 10 <i>Passenger Facilities</i>	14
Tabel 2. 11 <i>Declared Distance</i>	15
Tabel 2. 12 <i>Approach and Runway Lighting</i>	15
Tabel 2. 13 <i>Other Lighting, Secondary Power Supply</i>	16
Tabel 2. 14 Area Pendaratan Helikopter	17
Tabel 2. 15 <i>Radio Navigation and Landing AID</i>	17
Tabel 4. 1 Tabel Jadwal Pelaksanaan Umum <i>On the Job Training</i>	41
Tabel 4. 2 Tabel Material	43
Tabel 4. 3 Tabel Peralatan Kerja	44
Tabel 4. 4 Peralatan Keamanan	46
Tabel 4. 5 Peralatan Pengaman	50
Tabel 4. 6 Peralatan Kerja	51

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 LAPORAN HARIAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	59
---	----



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandara-bandara diberbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma dibidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan/ atau pelatihan yang memiliki tugas utama mengembangkan dan melatih Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU),

Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan. Dalam program studi TBL, Taruna/i dibekali dengan berbagai teori dan praktek baik di kelas, luar maupun dalam laboratorium guna meningkatkan pengetahuan dan skill para Taruna/i kelak. Salah satu program kegiatan pendidikan yang tercantum didalamnya adalah pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan atau On The Job Training (OJT). On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian masyarakat) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan serta ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya. On the Job Training merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan selama 1 (satu) tahun kalender pendidikan setara dengan 30 SKS yang dilaksanakan di Unit Pengelola Bandar Udara/ PT. Angkasa Pura I/PT. Para Taruna/i ditempatkan dan ditugaskan ke berbagai Bandar Udara di Indonesia yang telah ditunjuk untuk melaksanakan program kegiatan OJT.

Salah satunya adalah Satuan Pelayanan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Oleh Karena itu, OJT sangat berguna bagi para Taruna/i karena dapat meningkatkan wawasan dan menambah pengalaman mereka dengan terjun secara langsung di dunia kerja. Dengan adanya program kegiatan OJT ini, diharapkan para Taruna/i bisa meningkatkan wawasan serta mampu memelihara, memperbaiki, dan menganalisa kerusakan ringan dan berat serta merencanakan dan mengevaluasi pekerjaan fasilitas sisi darat maupun udara di suatu Bandar Udara yang memiliki karakteristik khusus dan prosedur lokal tertentu serta dapat menerapkan secara langsung teori yang telah didapat selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan.

1.2 Maksud dan tujuan

1.2.1 Maksud pelaksanaan On The Job Training

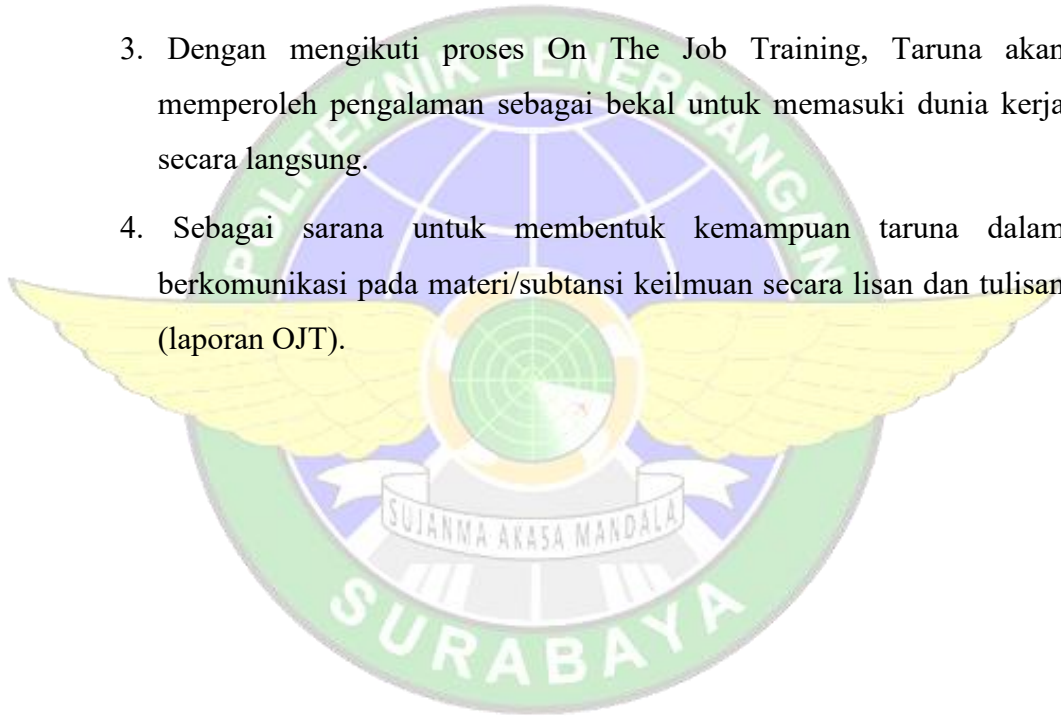
Ada pun maksud dari pelaksanaan On The Job Training adalah supaya taruna/i mendapatkan pengalaman dengan langsung bekerja di ruang lingkup kerja sesungguhnya khususnya di bidang bangunan dan

landasan, dengan bekerja secara langsung di lingkungan kerja maka para taruna/i politeknik penerbangan surabaya dapat melihat bagaimana keadaan dan kondisi yang nyata di dunia kerja yang akan datang.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training

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

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di lokasi bandar udara secara langsung.
3. Dengan mengikuti proses On The Job Training, Taruna akan memperoleh pengalaman sebagai bekal untuk memasuki dunia kerja secara langsung.
4. Sebagai sarana untuk membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali



Gambar 2.1 Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
(Sumber : www.google.com 2024)

Bandara Ngurai Rai dibangun oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaat* atau Departemen Pekerjaan pada tahun 1930. Awalnya, Bandara Ngurah Rai memiliki nama Pelabuhan Udara Tuban. Tujuan dibangun bandara Bali adalah untuk melayani penerbangan domestik. Informasi penting disajikan secara kronologis Pada awal berdiri, Pelabuhan Udara Tuban memiliki landasan pacu *airstrip* sepanjang 700 meter. Landasan pacu ini berupa rumput di tengah ladang dan ujung utaranya berupa makam Desa Adat Tuban, Bali. Lalu, pada tahun 1942, *airstrip* bandara diserang oleh Jepang dengan dilakukan pengeboman dan berhasil dikuasai oleh Jepang. Setelah berhasil menguasai, Jepang kembali memperbaikinya. Kemudian, tentara Jepang menggunakan bandara ini sebagai tempat mendaratkan pesawat tempur dan angkut. Seiring berjalannya waktu, bandara terus berpindah tangan dan ditingkatkan hingga pembangunannya selesai pada zaman Soeharto. Sebenarnya, sejak tahun 1945 dimana Indonesia merdeka, Pelabuhan Udara Tuban memang sudah direncanakan untuk dikembangkan demi meningkatkan pariwisata di Bali. Akhirnya, pada 1 Agustus 1966, pemerintah meresmikan pelayanan bandara ini sebagai bandara

internasional oleh Soeharto. Pada saat itu juga, bandara berubah nama dari Pelabuhan Udara Tuban menjadi Bandar Udara Internasional Ngurah Rai. Hingga saat ini, Bandara Ngurah Rai selalu mengalami peningkatan. Fasilitas yang ada pun semakin lengkap dan memadai, seperti dibangunnya *playground*, area merokok, ruang menyusui, *charger corner*, hingga *digital meeting point*.

2.2 Data Umum Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali

Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan Bandar Udara yang berada di kabupaten/kota badung kecamatan kuta kelurahan/desa tuban . Berikut merupakan data sarana dan prasarana yang ada pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai :

2.2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi, Data Geografis

Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
Kantor Otoritas	Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Denpasar
Alamat Bandar Udara	Jalan Raya I Gusti Ngurah Rai, Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Bali
Kode ICAO	WADD
Kode IATA	DPS
Lokasi Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	08° 44' 51" S 115° 10' 09" E
Arah dan Jarak Ke Kota	206°, 13 km dari Denpasar
Magnetik VAR/ <i>Annual Change</i>	1°E (2020) / 0.07° <i>Decreasing</i>
Elevasi/Referensi Temperatur	14 ft / 33.8° C

Elevasi Masing-Masing Threshold	Runway 09: 24 ft Runway 27: 20 ft
Pesawat Terbesar	Airbus 380-800
Nomor Telepon	(+62361) 9351011
Telex	NIL
Faximile	+62361) 9351032
E-mail	dps.tu@apl.co.id
Jenis Traffic yang Diijinkan	VFR / IFR
Keterangan	NIL

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.2 Jam Operasional Bandar Udara

Berikut tabel jam operasional Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Jam Operasional

<i>Aerodrome Operator</i>	:	H24
<i>Customs and Immigration</i>	:	H24
<i>Health and Sanitation</i>	:	H24
<i>AIS Briefing office</i>	:	H24
<i>ATS reporting office (ARO)</i>	:	H24
<i>MET briefing office</i>	:	H24
<i>ATS</i>	:	H24
<i>Fuelling</i>	:	H24
<i>Handling</i>	:	H24
<i>Security</i>	:	H24
<i>De-icing</i>	:	<i>Not Applicable</i>

<i>Remarks</i>	:	<i>Local Time: UTC + 8 hr</i>
----------------	---	-------------------------------

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service and Facilities)

Tabel 2. 3 *Handling Service and Facilities*

<i>Cargo Handling Facilities</i>	:	<i>Provided by handling agent</i>
<i>Fuel/Oil/Type</i>	:	<i>Jet A1 AVTUR, AVGAS 100LL</i>
<i>Fuelling Facilities/ Capacity</i>	:	- <i>Refueling Trucks (Refueler)</i> 2 x 25 kL 7 x 40 kL - <i>Hydrant Dispenser Trucks</i> 12 Units - <i>Storage Tank:</i> 4 x 4 500 kL, 3 x 2 100 kL
<i>De-Icing Facilities</i>	:	<i>Not Applicable</i>
<i>Hangar Space For Visiting Aircraft</i>	:	<i>Accommodate up to B735</i>
<i>Repair Facilities For Visiting Aircraft</i>	:	<i>NIL</i>
<i>Remarks</i>	:	<i>NIL</i>

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.4 Seasonal Availability Clearing

Tabel 2. 4 *Seasonal Availability Clearing*

<i>Type Of Clearing Equipment</i>	:	<i>Not Applicable</i>
<i>Clearance Priority</i>	:	<i>Not Applicable</i>
<i>Remarks</i>	:	<i>Not Applicable</i>

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.5 Runway Physical Characteristic

Karakteristik fisik runway pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali sebagai berikut:

Tabel 2. 5 Karakteristik *Runway*

<i>Designation RW</i>	<i>True BRG</i>	<i>Dimensions of RW (m)</i>	<i>Strength (PCN) and surface of RW and SW</i>	<i>THR Coordinates RW end Coordinate THR Geoid Undulation</i>	
1	2	3	4	5	
09	087.75°	3000 x 45	83 F/C/X/T asphalt	08° 44' 56.20" S 115° 09' 13.76" E	
27	0267.75°	3000 x 45	83 F/C/X/T asphalt	08° 44' 52.37" S 115° 10' 51.87" E	
<i>THR Elevation and Highest Elevation of TDZ of Precision APP RW</i>	<i>Slope of RW - SW</i>	<i>Stopway Dimensions (m)</i>	<i>Clearway Dimensions (m)</i>	<i>Strip Dimensions (m)</i>	
6	7	8	9	10	
11 ft	0.089 % Down to west	NIL	150 x 300	3120 x 240	
12 ft	0.089 % Down to west	NIL	150 x 300	3120 x 240	
<i>RESA Dimensions (m)</i>	<i>Location and description of arresting system</i>		<i>OFZ</i>	<i>Remarks</i>	
11	12		13	14	
90 x 90	NIL		NIL	NIL	
90 x 90	NIL		NIL	NIL	

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali)

2.2.6 Data Lokasi dan Posisi *Apron* serta *Taxiway*

Tabel 2. 6 Data Lokasi *Apron* dan *Taxiway*

Apron		
<i>Designation</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A1 – A4</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 111 R/B/W/U
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A5 – A10</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 69 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A11 – A14</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 69 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A15 – A17</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 98 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A18 – A21</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 80 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A22 – A25</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 99 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A26 – A34</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 69 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A35 – A36</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 80 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A37 – A40</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 80 R/C/X/T
<i>North Apron</i> (<i>Aircraft Stand A41 – A46</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 109 R/C/W/T
<i>South Apron</i> (<i>Aircraft Stand G1 – G16</i>)	<i>Concrete</i>	PCN 88 R/B/W/T
Taxiway		

<i>Designation</i>	<i>Width</i>	<i>Surface</i>	<i>Strength</i>
<i>Taxiway N1, N7</i>	26.5 m	<i>Asphalt</i>	PCN 89 F/C/X/T
<i>Taxiway N2, N3, N4, N5</i>	30 m	<i>Asphalt</i>	PCN 89 F/C/X/T
<i>Taxiway N6</i>	23 m	<i>Asphalt</i>	PCN 84 F/C/X/T
<i>Taxiway NP, NP7</i>	23 m	<i>Asphalt</i>	PCN 89 F/C/X/T
<i>Taxiway S1</i>	30 m	<i>Concrete</i>	PCN 74 R/B/W/T
<i>Taxiway S2</i>	30 m	<i>Concrete</i>	PCN 88 R/B/W/T
<i>Taxiway NW6</i>	53.90 m	<i>Concrete</i>	PCN 80 R/C/X/T
<i>Taxiway NW7</i>	57.53 m	<i>Concrete</i>	PCN 109 R/C/W/T
<i>Altimeter checkpoint location and elevation</i>	:	NIL	
<i>VOR checkpoints</i>	:	NIL	
<i>INS checkpoints</i>	:	See aircraft parking docking chart	
<i>Remarks</i>	:	<i>Dimension of North apron (m):</i> <i>(Aircraft Stand A1 – A4): 164 x 98.70</i> <i>(Aircraft Stand A5 – A10): 246 x 98.70</i> <i>(Aircraft Stand A11 – A14): 164 x 125.60</i> <i>(Aircraft Stand A15 – A17): 225.20 x 125.60</i> <i>(Aircraft Stand A18 – A21): 290.40 x 125.60</i> <i>(Aircraft Stand A22 – A25): 290.40 x 125.60</i> <i>(Aircraft Stand A26 – A34): 746.30 x 125.60</i> <i>(Aircraft Stand A35 – A36): 82 x 53.30</i> <i>(Aircraft Stand A37 – A40): 215 x 59.30</i> <i>(Aircraft Stand A41 – A46): 249 x 89.60</i> <i>Dimension of South Apron (m):</i>	

		(Aircraft Stand G1 – G16): 548.60 x 69.80
--	--	---

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.7 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu.

Berikut tabel petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol dan pemberian rambu:

Tabel 2. 7 *Surface Movement Guidance and Control System and Markings*

No	Uraian	Keterangan
a.	<i>Penggunaan tanda identifikasi pesawat, garis panduan taxiway dan sistem panduan docking / parkir secara visual untuk parkir pesawat udara.</i>	- Aircraft Stand ID Sign: <i>All aircraft stand</i> - Visual Docking System: <i>NIL</i> - Taxiway Guidelines: <i>Aircraft Stand Taxilane</i>
b.	<i>Marka, rambu dan lampu runway serta taxiway</i>	- Marka runway: <i>Aiming Point, Threshold, Centreline, Designation, TDZ, and Side Strip.</i> - Marka taxiway: <i>Centreline, Runway Holding Position, Side Stripe, Taxi Shoulder, Intermediate Holding Position, Enchance, and Taxiway Guideline.</i> - Lampu runway: <i>Edge, Runway End, Threshold, Wingbar</i>

		- <i>Lampu taxiway:</i> <i>Edge, Movement Area</i> <i>Guidance Signs, and Runway</i> <i>Guidance</i>
c.	<i>Stop Bars and Runway</i> <i>Guard Lights</i>	<i>NIL</i>
d.	<i>Other Runway Protection</i> <i>Measures</i>	<i>NIL</i>
e.	<i>Remarks</i>	<i>NIL</i>

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.8 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

Tabel 2. 8 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran

Kategori PKP-PK	:	<i>Kategori 9</i>
Fasilitas PKP-PK	:	<i>1. 3 Units Foam Tender Type I</i> <i>2. 3 Units Foam Tender Type II</i> <i>3. 2 Units Commando Car</i> <i>4. 4 Units Ambulance</i> <i>5. 1 Unit Nurse Tender</i> <i>6. 2 Units Utility Car</i> <i>7. 6 Units Rescue Boat</i> <i>8. 4 Units Airboat</i>
Peralatan Pemindahan Pesawat yang Rusak	:	<i>Salvage for B737 series and A330</i> <i>MAX</i> <i>360 ton</i>
Keterangan	:	<i>2 Units Rescue Tender</i> <i>Contact Number of Salvage Team:</i> <i>- (+62361) 9351011 Ext 5156</i>

	- (+62361) 9356119
--	--------------------

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.9 Aerodrome Obstacle

Tabel 2. 9 Aerodrome Obstacle

<i>In Area 2</i>					
<i>OBST ID/ Designation</i>	<i>OBST Type</i>	<i>OBST Position</i>	<i>Elev/HG T</i>	<i>Markings/Type , Colour</i>	<i>Remarks</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
<i>NIL</i>	<i>Buildin g</i>	<i>084457.5S 1151027.4 E</i>	<i>80.6 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>Telaga Waja Temple 120 m from RW Centerline (South of RW)</i>
<i>NIL</i>	<i>Tree</i>	<i>084446.1S 1151102.1 E</i>	<i>47.8 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Tree</i>	<i>084500.5S 1151100.2 E</i>	<i>44.0 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084857.4S 1151135.9 E</i>	<i>715.3 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084912.9S 1151124.5 E</i>	<i>721.8 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084908.8S 1151117.2 E</i>	<i>738.2 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084907.7S 1151117.6 E</i>	<i>689.0 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084921.2S 1151108.2 E</i>	<i>735.0 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084953.2S 1151052.7</i>	<i>748.1 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>NIL</i>

		<i>E</i>			
<i>NIL</i>	<i>Building</i>	<i>084851.4S 1150959.7 E</i>	<i>866.2 ft / NIL</i>	<i>NIL</i>	<i>Statue of GWK</i>
<i>NIL</i>	<i>Antenna</i>	<i>084457.5S 1151024.2 E</i>	<i>46 ft / 32.8 ft</i>	<i>NIL</i>	<i>Anemometer AWOS</i>
<i>In Area 3</i>					
<i>OBST ID/ Designation</i>	<i>OBST Type</i>	<i>OBST Position</i>	<i>Elev/HG T</i>	<i>Markings/Type , Colour</i>	<i>Remarks</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
<i>NIL</i>	<i>Pole</i>	<i>084447.0S 1150931.0 E</i>	<i>NIL / 65.7 ft</i>	<i>NIL</i>	<i>Apron Flood Light (Aircraft Stand NR A46)</i>

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.10 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

Tabel 2. 10 *Passenger Facilities*

<i>Hotels</i>	:	<i>At Aerodrome</i>
<i>Restaurant</i>	:	<i>At Aerodrome</i>
<i>Transportation</i>	:	<i>Taxis, rent car and buses</i>
<i>Medical facilities</i>	:	<i>First aid at aerodrome, AED, and Port Health at aerodrome</i>
<i>Bank and Post Office</i>	:	<i>Bank/ATM at aerodrome</i>
<i>Tourist Office</i>	:	<i>Office In the City</i> Tel: (+62361) 222387 Telefax: (+62361) 226313
<i>Remarks</i>	:	<i>NIL</i>

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.11 Declared Distance

Tabel 2. 11 Declared Distance

1	2	3	4	5
<i>Runway Designator</i>	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
09	3000	3150	3000	3000
27	3000	3150	3000	3000

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.12 Approach and Runway Lighting

Berikut tabel mengenai data *approach* dan *runway lightning*:

Tabel 2. 12 Approach and Runway Lighting

<i>Runway Designator</i>	<i>APP LIGHT type LEN INTST</i>	<i>THR Light colour WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ, LGT LEN</i>
1	2	3	4	5
09	NIL	Green	PAPI, Left / 3°	NIL
27	PALS 900 m, LIH Intensity in 5 Brightness	Green	PAPI, Left / 3°	NIL
<i>Runway Centre Line LGT Length, Spacing Colour, INTST</i>	<i>RW Edge LGT LEN, Spacing colour INTST</i>	<i>Runway End LGT colour WBAR</i>	<i>SWY LGT LEN (M) Colour</i>	<i>Remarks</i>
6	7	8	9	10
NIL	60 m,	Red	NIL	RTIL

	<i>Clear LIH Intensity in 5 Brightness</i>			<i>Available</i>
<i>NIL</i>	<i>0 m, Clear LIH Intensity in 5 Brightness</i>	<i>Red</i>	<i>NIL</i>	<i>APCH Lighting system available sequence flashes low intensity</i>

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.13 Other Lighting, Secondary Power Supply

Tabel 2. 13 Other Lighting, Secondary Power Supply

Lokasi ABN/IBN, Karakteristik dan Jam Operasional	:	ABN: 08° 45' 04.82" S 115° 10' 05" E on top of Tower Building, White/Green 12 Rotating per Minutes 24 Flashes Per Minutes, 1000 - 2200
Lokasi Anemometer dan LGT	:	Available
Taxiway Edge and Centre Line Lighting	:	Edge: All Taxiway Centre line: NIL
Secondary Power Supply / Switch-Over Time	:	Available, No Break System For Full Operation Genset: 3 x 750 kVA, 2 x 2000 kVA, 2x1250 kVA, 3x2000 kVA, 1x1000 kVA.
Remarks	:	Windsock 100 m from Threshold

	Runway 27
--	-----------

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.14 Area Pendaratan Helikopter

Spesifikasi Area pendaratan *helicopter* yang dimiliki di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali, sebagai berikut:

Tabel 2. 14 Area Pendaratan Helikopter

Koordinat TLOF/THR : NIL

FATO

Geoid Undulation : NIL

TLOF and/or FATO : *Elevation* 13.3 ft

Elevation M/FT

TLOF and FATO Area : *Dimensions*: 2 x (15 x 15 m)

Dimensions, Surface, *Surface*: Concrete

Strength, Marking *Strength*: PCN 88 R/B/W/T

Marking: Marking Available

*True BRG Of*FATO : NIL

Declared Distance : NIL

Available

APP and FATO Lighting : NIL

Remarks : 1 *Loc West of South Apron*

(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.15 Radio Navigation and Landing AID

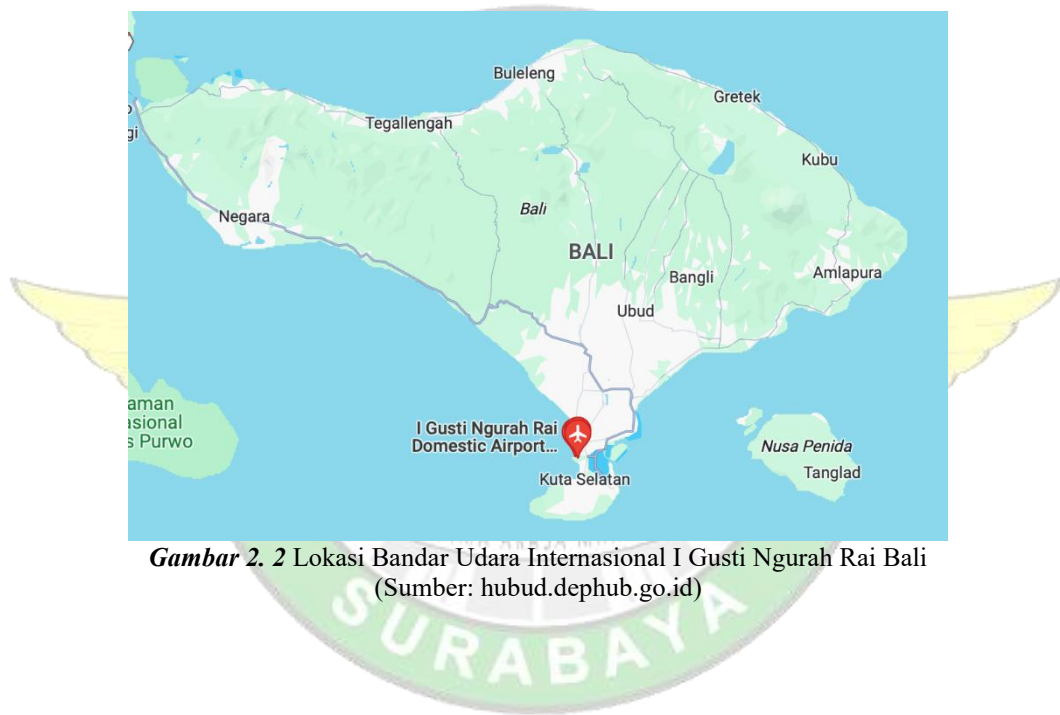
Tabel 2. 15 Radio Navigation and Landing AID

<i>Type of aids, Magnetic variation, and Type of supported operation for ILS/MLS, Basic GNSS, SBAS, and GBAS, and for VOR/ILS/MLS also Station declination used for technical line-up of the aid</i>	ID	<i>Frequency(ies), Channel number(s), Service provider and Reference Path Identifier(s) (RPI)</i>	<i>Hours of Operation</i>
--	----	---	---------------------------

1	2	3	4
VOR / DME	BLI	116.2 MHz / CH109X	H24
ILS / LOC	IDPS	110.3 MHz	H24
ILS / DME	NIL	CH40X	H24
ILS / GP	NIL	335 MHz	H24
ILS / MM	NIL	75 MHz	H24

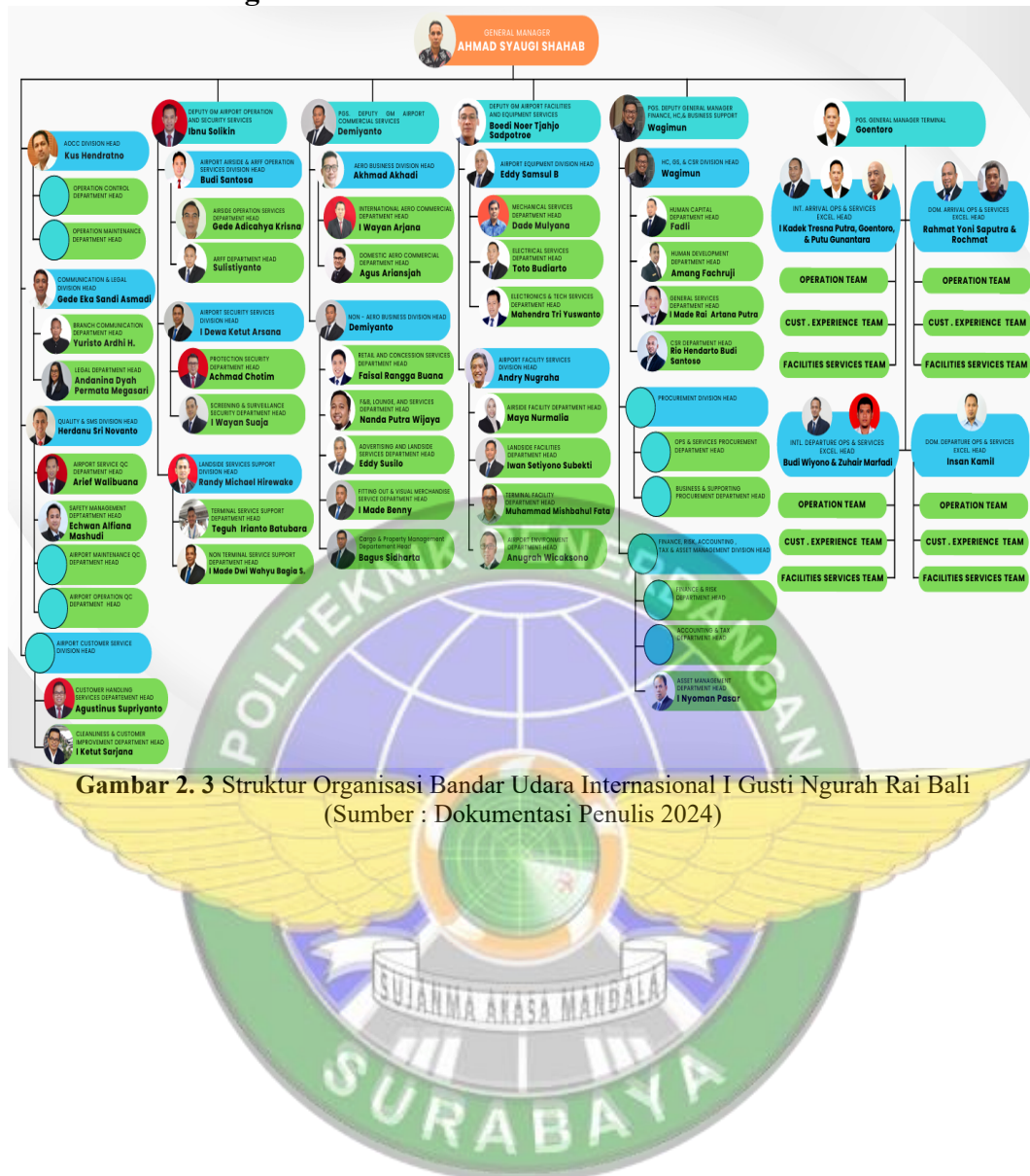
(Sumber: AIP Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai)

2.2.16 Lokasi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali



Gambar 2. 2 Lokasi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali
(Sumber: hubud.dephub.go.id)

2.2 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

2.4 Tinjau Pustaka

Dalam penulisan laporan OJT ini, penulis menggunakan beberapa peraturan yang dapat dijadikan pedoman sebagai berikut.

1. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan.
3. Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 50 Tahun 2017 tentang Standar Baku Mutu Kesehatan Lingkungan Dan Persyaratan Kesehatan Untuk Vektor Dan Binatang Pembawa Penyakit Serta Pengendaliannya
4. Peraturan Direktut Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR Pasrt 139-23) Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System)
5. Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2014 tentang Kesehatan Lingkungan

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Definisi Bandar Udara

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

Menurut peraturan kementerian perhubungan No. PR 21 Tahun 2021 tentang standart teknis peraturan keselamatan penerbangan sipil, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat pemindahan antar moda. Bandar udara sendiri dibagi menjadi dua yakni sisi udara dan sisi darat.

3.2 Perkerasan

Perkerasan jalan adalah lapisan permukaan jalan yang terdiri dari material yang kuat dan tahan lama, seperti aspal, beton, atau agregat, yang dirancang untuk meningkatkan kekuatan dan ketahanan jalan terhadap beban kendaraan mengurangi kerusakan akibat gesekan dan aus meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengemudi mengurangi perawatan dan biaya pemeliharaan. Menurut KP 94 tahun 2015 Perkerasan adalah prasarana yang terdiri dari beberapa lapisan dengan kekuatan dan kemampuan dukung yang berbeda. Pada umumnya, konstruksi perkerasan dibagi dalam 2 jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*). Perkerasan yang dibuat dari campuran aspal dengan agregat, digelar di atas suatu permukaan material granular mutu tinggi disebut perkerasan lentur (*flexible pavement*), sedangkan perkerasan yang dibuat dari slab beton

(*Portland Cement Concrete*) disebut perkerasan kaku (*rigid pavement*). Kombinasi dari tipe konstruksi perkerasan yang berbeda dan lapis yang ditingkatkan mutunya (*stabilized layers*) membentuk konstruksi perkerasan yang kompleks yang dapat diklasifikasikan sebagai variasi dari konstruksi lentur dan konstruksi kaku konvensional.

3.2.1 Perkerasan Lentur (*flexible pavement*)

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

a. Lapis permukaan (*surface course*)

Lapis permukaan berupa campuran dari agregat pilihan yang diikat oleh aspal. Material yang digunakan pada lapis permukaan lazim disebut aspal beton atau aspal hotmix (*Hot-Mix Asphalt*). Lapisan ini mencegah masuknya air permukaan ke lapis pondasi dibawahnya, menyediakan lapis permukaan yang rata dan terikat dengan baik sehingga bebas dari material lepas yang mungkin membahayakan pesawat dan manusia, menahan tegangan dari beban pesawat, dan memberikan kekesatan yang cukup tanpa menyebabkan dampak buruk pada roda pesawat.

b. Lapis pondasi atas (*Base Course*)

Lapis pondasi atas berperan sebagai komponen struktur yang pokok dari suatu konstruksi perkerasan lentur. Lapis ini mendistribusikan beban pesawat menuju lapis pondasi bawah dan tanah dasar (*subgrade*). Lapis pondasi atas harus memiliki kualitas

dan ketebalan yang cukup untuk mencegah kegagalan atau rusaknya lapis pondasi bawah dan/atau tanah dasar, menahan tegangan yang dihasilkan oleh lapis pondasi itu sendiri, menahan tekanan vertikal yang cenderung mengakibatkan penurunan dan mengakibatkan perubahan bentuk pada lapis permukaan, mencegah perubahan volume yang disebabkan oleh fluktuasi kadar air. Material penyusun lapis pondasi atas berupa agregat pilihan yang cukup keras dan memiliki durabilitas cukup, yang pada umumnya dibagi dalam 2 (dua) kelas yaitu lapis pondasi terstabilisasi dan lapis pondasi granular. Lapis pondasi terstabilisasi pada umumnya terdiri dari agregat pecah yang diikat dengan stabilizer seperti semen portland atau aspal. Kualitas lapis pondasi adalah fungsi dari komposisinya, properti fisik, dan pemadatan material.

c. Lapis pondasi bawah (*Subbase Coarse*)

Lapis ini digunakan pada area dimana lapisan tanah dasar sangat lemah. Fungsi lapis pondasi bawah seperti lapis pondasi atas. Persyaratan material lapis pondasi bawah tidak setegas lapis pondasi atas karena lapis pondasi bawah dimaksudkan untuk menahan tegangan yang lebih kecil. Lapis pondasi bawah terdiri dari material terstabilisasi atau material granular yang dipadatkan.

d. Tanah dasar (*Subgrade*)

Lapis tanah dasar (*subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang membentuk pondasi dari suatu sistem struktur. Tanah dasar dimaksudkan untuk menahan tegangan yang lebih kecil daripada tegangan yang ditanggung oleh lapis permukaan dan lapis pondasi. Oleh karena tegangan akibat beban cenderung menurun seiring dengan kedalaman, pengendalian tegangan tanah dasar biasanya terletak pada permukaan tanah dasar. Kombinasi ketebalan lapis permukaan dan lapis pondasi harus cukup untuk mereduksi tegangan yang terjadi pada tanah dasar pada nilai yang tidak menyebabkan perubahan posisi atau perpindahan lapis tanah

dasar

3.2.2 Perkerasan kaku

Perkerasan kaku atau perkerasan beton semen adalah suatu konstruksi (perkerasan) dengan bahan baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutama diperoleh dari pelat beton. Hal ini terkait dengan sifat pelat beton yang cukup kaku, sehingga dapat menyebarkan beban pada bidang yang luas dan menghasilkan tegangan yang rendah pada lapisan-lapisan di bawahnya, pada konstruksi perkerasan beton semen, sebagai konstruksi utama adalah berupa satu lapis beton semen mutu tinggi. Sedangkan lapis pondasi bawah (*subbase* berupa *cement treated subbase* maupun *granular subbase*) berfungsi sebagai konstruksi pendukung atau pelengkap. Konstruksi perkerasan kaku yang memiliki kinerja baik membutuhkan dukungan plat beton semen yang seragam.

a. Plat beton semen (lapis permukaan)

Plat beton semen menyediakan daya dukung struktural terhadap beban pesawat, menyediakan permukaan yang rata, menyediakan kekesatan permukaan, dan mencegah infiltrasi air permukaan kedalam subbase.

b. Lapis pondasi bawah (*subbase*)

Lapis pondasi bawah menyediakan daya dukung yang stabil dan seragam bagi plat beton semen. Lapis pondasi bawah juga menyediakan drainase bawah permukaan, mengontrol tanah dasar yang mengembang, menyediakan dukungan yang stabil, dan mencegah naiknya material halus. Tebal minimum pondasi bawah pada konstruksi perkerasan kaku pada umumnya adalah 10 cm.

c. Lapis pondasi bawah terstabilisasi (*Stabilized subbase*)

Seluruh konstruksi perkerasan kaku baru yang didesain untuk

mengakomodir pesawat dengan berat 100.000 pounds (45.000 kg) atau lebih harus berupa pondasi bawah yang distabilisasi (*stabilized subbase*). Manfaat struktural penggunaan *stabilized subbase* terlihat pada modulus reaksi tanah dasar yang bekerja pada pondasi.

d. Tanah dasar (*Subgrade*)

Tanah dasar (*subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang menjadi dasar system konstruksi perkerasan. Tegangan pada tanah dasar lebih rendah daripada lapis pondasi dan lapisan permukaan. Tegangan pada tanah dasar akan menurun seiring dengan kedalaman. Pengendalian pada tanah dasar biasanya cukup pada permukaan tanah dasar kecuali pada kondisi tertentu. Kondisi tertentu (misalnya perbedaan kadar air atau kepadatan yang signifikan) dapat merubah lokasi pengendalian tegangan. Penyelidikan tanah perlu dilakukan untuk kondisi-kondisi tersebut. Konstruksi perkerasan diatas tanah dasar harus mampu mereduksi tegangan yang bekerja pada tanah dasar sampai pada nilai yang cukup untuk mencegah perubahan posisi asli (*distortion*) atau perpindahan (*displacement*) lapisan tanah pada tanah dasar.

3.3 Jenis jenis kerusakan perkerasan beton

Perkerasan beton merupakan lapisan yang berbahan dasar dari agregat dengan semen sebagai pengikatnya, namun kerusakan perkerasan beton sering terjadi karena faktor faktor tertentu sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan, gangguan aktivitas dan biaya perawatan yang tinggi, faktor penyebab kerusakan perkerasan beton yakni kualitas material yang tidak memenuhi, beban berlebih, perubahan cuaca yang ekstrem, dan faktor umur. Perawatan dan pemeliharaan rutin sangat penting untuk mencegah kerusakan pada beton oleh karena itu diperlukan pemeliharaan rutin, tujuan pemeliharaan perkerasan yakni Menghilangkan penyebab kerusakan perkerasan prasarana sisi udara dan membuat langkah-langkah pencegahan

dan Menemukan lokasi kerusakan pada tahap sedini mungkin, untuk dilakukan penanganan sementara dan/atau merencanakan perbaikan permanen secepat mungkin. Berikut merupakan jenis jenis kerusakan pada perkerasan beton :

1. Retak memanjang dan melintang (*Long dan Trans crack*)

Adalah retak individual atau tidak saling berhubungan satu sama lain yang memanjang disepanjang perkerasan. Retak ini bisa nampak sebagai individu maupun sekelompok retakan yang sejajar. Faktor penyebab kerusakan Beda penurunan pada tanah-dasar. Susut lateral, karena pelat terlalu lebar. Sambungan memanjang terlalu dekat dengan jalur lintasan roda Sambungan memanjang terlalu dangkal. Pelat kurang tebal.



2. Retak diagonal (*Diagonal crack*)

Retak diagonal adalah retak individual atau tidak saling berhubungan satu sama lain yang menyilang secara diagonal pada perkerasan beton. Penyebab kegagalan struktur semacam ini adalah kibat dari memadatnya tanah dasar pasir halus, sehingga mengurangi kekuatannya dalam mendukung pelat. kondisi ini mengakibatkan pecahnya pelat beton oleh akibat tegangan yang berlebihan dalam pelat. Faktor penyebab kerusakan Susutnya beton selama masa perawatan dan dimensi pelat yang terlalu besar; Penurunan tanahdasar Pelat beton kurang tebal.



Gambar 3. 2 Retak Diagonal
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

3. Pecah Sudut/Retak Sudut (*CornerBreaks/CornerCracks*)

Faktor penyebab kerusakan Lalu lintas yang berlebihan dan berulang dan diakibatkan kurangnya dukungan tanah dasar. Kurangnya dukungan tanah-dasar diakibatkan oleh pemompaan, atau hilangnya transfer beban pada sambungan memanjang dan melintang dan Pelat beton kurang tebal.



Gambar 3. 3 Retak Sudut
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

4. Retak susut (*Shrinkage Cracks*)

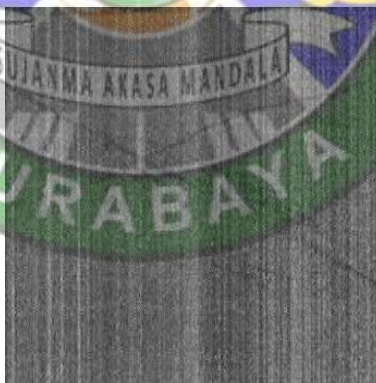
Retak susut adalah retak rambut yang biasanya tidak berkembang memotong seluruh pelat. Retak ini terjadi pada saat perawatan beton dan biasanya tidak sampai memotong ke seluruh kedalaman tebal pelat.



Gambar 3. 4 Retak Susut
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

5. Retak Daya Tahan (*Durability "D" Cracking*)

Retak daya tahan atau retak "D" disebabkan oleh ekspansi, yaitu akibat proses kembang susut agregat yang dengan berjalannya waktu secara berangsur-angsur memecahkan beton. Kerusakan ini nampak berupa retakan retakan yang berada di dekat sambungan atau retakan. Oleh akibat beton retak-retak di dekat sambungan atau retakan, endapan berwarna gelap string dijumpai di sekitar retak "D" ini. Tipe kerusakan ini kadang-kadang dapat mengakibatkan disintegrasi pelat secara keseluruhan.



Gambar 3. 5 Retak Daya Tahan
(Sumber : KP 94 Tahun 2015)

6. Kerusakan Penutup Sambungan (*Joint Seal Damage*)

Kerusakan penutup sambungan adalah sembarang kondisi yang memungkinkan tanah atau batuan berkumpul pada sambungan, atau sembarang kondisi yang memungkinkan infiltrasi air yang berlebihan

masuk ke dalam sambungan. Hilangnya penutup sambungan menimbulkan tanggul tanggul kecil pada sambungan, Faktor penyebab kerusakan Aus dan lapuknya bahan penutup sambungan / sealant , Persiapan pemasangan sambungan buruk. penutup Kualitas bahan penutup sambungan rendah, Kurangnya adhesi bahan penutup terhadap dinding sambungan, balm penutup sambungan kurang atau terlalu banyak di dalam sambungan, bentuk penutup sambungan tidak bagus, pemompaan dan rocking pada plat.



Gambar 3. 6 Kerusakan Joint Seal
(Sumber : www.google.com 2024)

7. *Scaling/Map Crack/Crazing*

Map cracking atau crazing menunjukkan suatu bentuk jaringan retak dangkal, halus atau retak rambut yang berkembang hanya di permukaan perkerasan beton. Retakan cenderung bersudut 120° . Map cracking atau crazing biasanya disebabkan oleh pekerjaan akhir betonyang berlebihan (*overfinishing*) dan mungkin berakibat scaling yang memecahkan permukaan beton pada kedalaman sampai 1/4-1/2 in. (6--13 mm) ScaZmg-merupakan pengelupasan permukaan beton semen portland secara berangsur-angsur akibat hilangnya mortar yang diikuti dengan hilangnya agregat, atau hilangnya agregat oleh akibat gangguan, yang diikuti dengan hilangnya mortar. Dalam kerusakan yang sudah parah, pengelupasan permukaan beton bisa berlanjut sampai kedalaman yang dalam. Scaling mudah sekali dikenali, dan merupakan kerusakan yang umum terjadi pada beton. Ditinjau dari kekuatan struktur, kerusakan

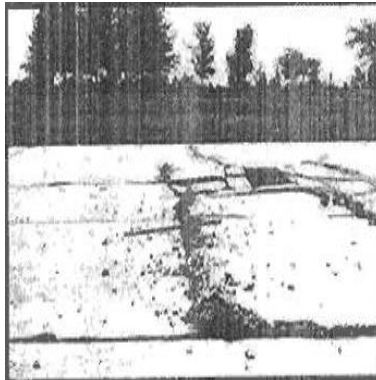
semacam ini tidak berakibat serius. Faktor penyebab kerusakan Pencampuran buruk, adukan beton Agregate kotor yang menyebabkan lumpur/lanau dan lempung mengalir ke permukaan saat proses penyelesaian, nilai slump campuran semen beton tidak sesuai *Job Mix Formula* (JMF), perawatan/pengeringan kurang baik.



Gambar 3. 7 Map Cracking
(Sumber : www.google.com 2024)

8. Retak Kehancuran (*Blow Up*)

Blow-up/bucklings adalah rusaknya perkerasan beton akibat tekuk (buckling) lokal dari perkerasan beton. Biasanya terjadi pada retakan atau sambungan melintang yang mengalami tegangan tekan yang tinggi, yaitu jika material keras mengisi sambungan, sehingga menghambat pemuaian pelat beton, akibatnya ujung pelat beton terangkat secara lokal dan tekuk terjadi di dekat sambungannya. Blow-up sering terjadi ketika ada perbedaan suhu yang signifikan antara siang dan malam, di mana pelat memuai secara berlebihan. Cara mencegah blow-up adalah dengan merawat sambungan secara reguler, agar ruang ekspansi tersedia saat beton memuai. Untuk hal ini, sambungan harus selalu dibersihkan. Faktor penyebab kerusakan Sambungan pelat terisi dengan material keras (material tidak mudah mampat: pasir, kerikil), sehingga menghambat pemuaian pelat beton.



Gambar 3. 8 Retak Kehancuran
(Sumber : KP 94 Tahun 2015)

9. Retak bersilangan pelat pecah (*Shattered Slab Intersecting Cracks*)

Retak bersilangan adalah retak yang memecahkan pelat beton menjadi 4 atau lebih kepingan, oleh akibat beban berlebihan dan/atau dukungan yang buruk. Faktor penyebab kerusakan Beban berlebihan dan kurangnya dukungan lapis pondasi bawah dan tanah-dasar, kelelahan pelat beton atau pecahnya pelat beton merupakan kelanjutan dari beberapa macam tipe retakan, Pelat beton kurang tebal.



Gambar 3. 9 Retak Bersilang
(Sumber : KP 94 Tahun 2015)

10. Popouts

Popouts adalah lubang / pecahan kecil kecil di permukaan perkerasan oleh aksi kombinasi kembang susut agregat.yang menyebabkan material perkerasan lepas dan menyebar dipermukaan, Faktor penyebab kerusakan Aksi kombinasi kembang susut agregrat yang menyebabkan material lepas dan menyebar dipermukaan, Perbaikan dapat dilakukan dengan

menambal lubang-lubang tersebut dengan bahan pengisi yang berkualitas baik.



Gambar 3. 10 Kerusakan Popouts
(Sumber : www.google.com 2024)

3.4 Pengertian kesehatan lingkungan

Penhertian kesehatan lingkungan menurut Peraturan Pemerintah No. 66 Tahun 2014 adalah upaya pencegahan penyakit dan/atau gangguan kesehatan dari faktor risiko lingkungan untuk mewujudkan kualitas lingkungan yang sehat baik dari aspek fisik, kimia, biologi, maupun sosial. Pengaturan Kesehatan Lingkungan bertujuan untuk mewujudkan kualitas lingkungan yang sehat, baik dari aspek fisik, kimia, biologi, maupun sosial, yang memungkinkan setiap orang mencapai derajat kesehatan yang setinggi tingginya.

3.5 Pengertian dan karakteristik kelelawar

Kelelawar merupakan hewan mamalia satu satunya yang dapat terbang dan tergolong dalam ordo Chiroptera, yang berarti "tangan bersayap.". Kelelawar umumnya aktif di malam hari (nokturnal) dan menggunakan ekolokasi untuk bernavigasi serta mencari makanan di kegelapan. Mereka ditemukan hampir di seluruh dunia kecuali di wilayah kutub dan gurun yang sangat tandus. Kelelawar biasanya mencari tempat yang gelap, sepi, dan terlindung, seperti atap bangunan, untuk berlindung pada siang hari. Di malam hari, mereka keluar mencari makan.

3.6 Metode Penanganan Kelelawar

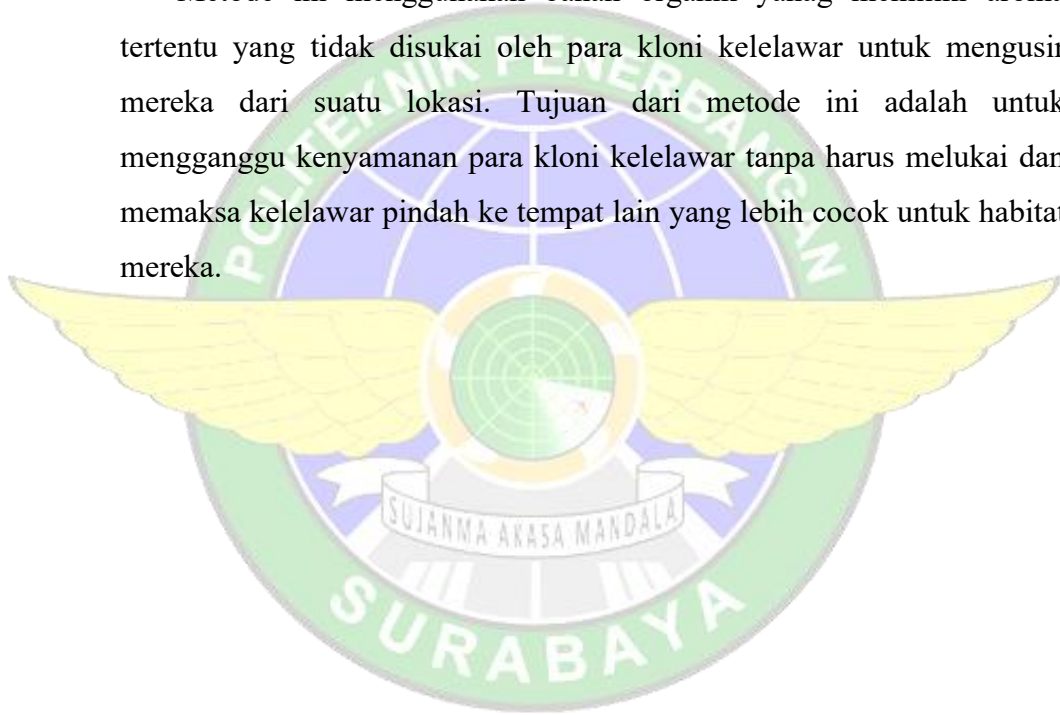
Berikut adalah metode penanganan kelelawar :

1. Metode penangkapan secara langsung

Metode penangkapan secara langsung merupakan metode manual untuk menangkap para kloni kelelawar tanpa melukai, biasanya metode ini digunakan untuk mengurangi populasi kelelawar, memindahkan kelelawar ke habitat yang lebih aman, dan menangani pendekatan langsung tetapi tetap ramah lingkungan.

2. Metode menggunakan chemical organic ramah lingkungan

Metode ini menggunakan bahan organik yang memiliki aroma tertentu yang tidak disukai oleh para kloni kelelawar untuk mengusir mereka dari suatu lokasi. Tujuan dari metode ini adalah untuk mengganggu kenyamanan para kloni kelelawar tanpa harus melukai dan memaksa kelelawar pindah ke tempat lain yang lebih cocok untuk habitat mereka.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan para taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya berada di dalam lingkungan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada unit Facility, Unit facility sendiri di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai mencakup *Airside*, *Landside*, Terminal, dan Enviro. Jam operasional dimulai pada pukul 08.00 WITA hingga pukul 16.00 WITA. Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

Menurut Peraturan menteri perhubungan republik indonesia nomor PM 77 Tahun 2015 pasal 1 ayat 9 fasilitas sisi udara merupakan bagian dari bandar udara yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngruah Rai :

1. Landasan Pacu (*Runway*)

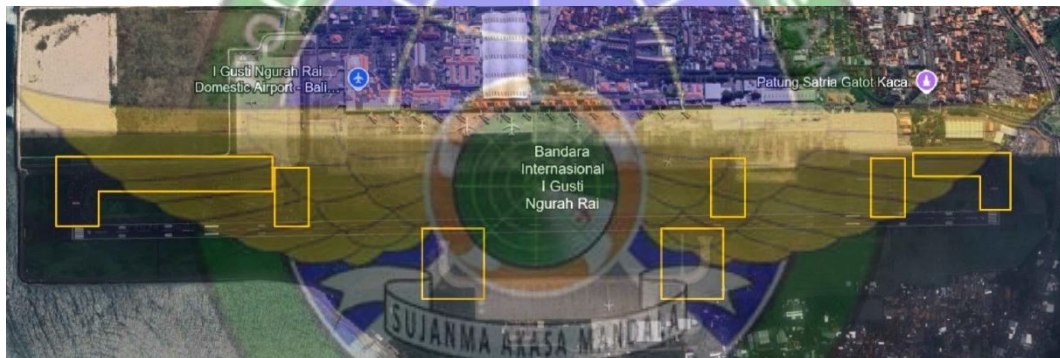
Landasan pacu merupakan salah satu fasilitas sisi udara yang berbentuk persegi panjang yang berfungsi untuk lepas dan tinggal landas pesawat udara, Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki *runway* eksisting dengan dimensi 3000 x 45 m.



Gambar 4. 1 *google maps Runway* Bandar internasional I Gusti Ngurah Rai
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

2. Landas Hubung (*Taxiway*)

suatu jalur yang ditetapkan pada suatu bandar udara yang berfungsi untuk area pergerakan pesawat udara di darat dan dimaksudkan untuk menjadi penghubung antara runway dan *apron*.



Gambar 4. 2 *google maps Taxiway* Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

3. *Rapid Exit Taxiway*

Menurut PR 21 Tahun 2023 tentang standart teknis dan operasional keselamatan penerbangan sipil *rapid exit taxiway* adalah taxiway yang terhubung dengan runway pada sebuah sudut lancip dan dirancang memungkinkan untuk pesawat udara yang mendarat untuk berbelok dengan kecepatan yang tinggi dibandingkan dengan jalan keluar *taxiway* lainnya dan karenanya bisa meminimalkan waktu penggunaan *runway*.



Gambar 4. 3 google maps Rapid Exit Taxiway Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

4.. *Apron*

Apron atau *Ramp* adalah area khusus bandara dimana pesawat diparkir, bongkar muat barang, tempat pengisian bahan bakar, dan sebagai tempat naik turunnya penumpang.



Gambar 4. 4 google maps *Apron* Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

5. *Runway strip*

Menurut PR 21 tentang standart teknis dan operasional keselamatan penerbangan sipil *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.



Gambar 4. 5 *Google Maps Runway Strip* Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali
(Sumber : www.googlemaps.com 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Fasilitas sisi darat adalah area bandar udara yang terletak di luar kawasan operasional pesawat udara yang berfungsi untuk mendukung aktivitas penumpang maupun pengunjung.

A. Kantor Angkasa Pura Indonesia

Kantor Angkasa Pura bandar udara adalah tempat di mana kegiatan pengelolaan dan administrasi dilakukan di bandar udara. Pengawasan operasional bandara termasuk perencanaan penerbangan, manajemen lalu lintas udara, manajemen sumber daya manusia, keuangan, dan layanan pelanggan. Gedung ini biasanya berfungsi sebagai tempat otoritas bandara dan organisasi terkait bekerja sama untuk memastikan operasional bandara berjalan dengan aman dan efisien. Gedung ini juga dapat menawarkan fasilitas untuk staf bandara seperti ruang pertemuan, kantor, dan kamar kecil



Gambar 4. 6 Kantor Angkasa Pura Indonesia
(Sumber: Angkasa Pura Properti)

B. Terminal Penumpang

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki total luasan terminal seluas 323.960 m² dengan luas terminal penumpang domestik 134.291 m² dan terminal internasional 189.669 m².



Gambar 4. 7 Terminal Penumpang
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

C. Terminal Kargo

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki 3 macam terminal kargo, yaitu terminal kargo domestik dengan luas 5.000 m², terminal kargo internasional seluas 7.315 m² dan terminal kargo transshipment dengan luas 17.500 m².



Gambar 4. 8 Terminal Kargo
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

D. Bangunan Pengatur Lalu Lintas (ATC Tower)

Menara ATC Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki total luasan sebesar 1.000 m² dengan luasan kantor Airnav seluas 6.000 m².



Gambar 4. 9 Menara ATC
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

E. Gedung PKP-PK

PKP-PK Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai termasuk dalam kategori PKP-PK 9 yang dibagi menjadi 2 gedung Pemadam Kebakaran yang terletak di sebelah selatan dan sebelah utara dengan masing – masing seluas 4.000 m².



Gambar 4. 10 Gedung PKP-PK
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

F. Hanggar

Hanggar adalah sebuah bangunan tertutup sebagai tempat menaruh, menyimpan maupun memperbaiki pesawat terbang. Hanggar berfungsi sebagai tempat pemeliharaan, perbaikan, pembuatan maupun perakitan pesawat di lapangan terbang. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali memiliki hanggar dengan luas 6.000 m².



Gambar 4. 11 Hanggar Bandara I Gusti Ngurah Rai
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)



4.2 Jadwal pelaksanaan program *on the job training* (OJT)

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan Landasan Angkutan VII Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, Bali selama 5 bulan secara ringkas diuraikan dalam tabel di bawah ini :

Tabel 4. 1 Tabel Jadwal Pelaksanaan Umum *On the Job Training*

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	1 Oktober 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	
2.	2 Oktober 2024 – 28 Febuari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3.	5 Maret 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) Melaksanakan Sidang OJT.	
4	6 Maret 2025	Taruna telah menyelesaikan melaksanakan <i>On The Job Training</i> (OJT)	Taruna telah selesai melaksanakan <i>On The Job Training</i> (OJT)

(Sumber : Dokumentasi penulis 2024)

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut.

1. Parking stand pesawat adalah area apron di bandar udara yang digunakan untuk pesawat parkir. Di lokasi ini, berbagai aktivitas dilakukan, seperti pemeriksaan pesawat, pengisian bahan bakar, serta proses bongkar muat bagasi penumpang dan kargo. Dikarenakan padatnya frekuensi penerbangan di bandar udara I Gusti Ngurah Rai maka penggunaan parking stand akan semakin sering sehingga menimbulkan pengurangan usia pada perkerasan. Pengurangan usia yang dimaksud adalah munculnya kerusakan perkerasan seperti *long crack* dan *joint spalling* pada parking stand A 34.
2. Kelelawar merupakan hewan mamalia yang aktif pada malam hari dan tidur pada siang hari, biasanya ketika kelelawar beristirahat kelelawar akan mencari tempat yang hangat, kering, dan tersembunyi dari predator. Pada koridor terminal kedatangan domestik, kondisi yang hangat, kering, dan terlindung dari predator menjadikannya tempat ideal bagi kelelawar untuk beristirahat, sehingga area ini sering menjadi target bagi kelelawar yang mencari tempat beristirahat. Seiring berjalannya waktu kelelawar kelelawar tersebut akan meninggalkan kotoran yang mengakibatkan terganggunya kenyamanan para penumpang maka dari itu pihak pengelola bandara melakukan penanganan hewan liar secara rutin setiap bulannya guna mewujudkan kenyamanan para penumpang.

4.4 Penyelesaian masalah

4.4.1 Pelaksanaan pekerjaan perbaikan parking stand

Apron adalah salah satu komponen vital dalam sebuah penerbangan. Oleh karena itu, *apron* harus dipelihara dan dirawat dengan baik agar dapat berfungsi sesuai dengan perannya. Salah satu cara menjaga dan memelihara apron adalah dengan dilakukannya *grouting* dan *patchy crack* pada area yang mengalami kerusakan. Pekerjaan dilaksanakan

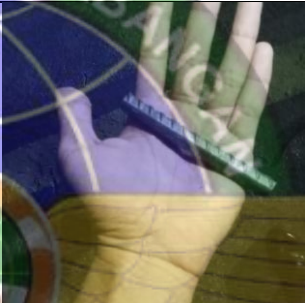
ketika penerbangan sudah selesai.

Berikut tahap tahap pekerjaan perbaikan parking stand A 34 :

1. Peralatan :

a. Material :

Tabel 4. 2 Tabel Material

No	Nama Material	Gambar
1	Pasir Silika	
2	BJTS 280 D 13	
3	Stronggrout hard	
4	Stronggrout base	

(Sumber : Dokumentasi Penuis 2024)

b. Peralatan kerja :

Tabel 4. 3 Tabel Peralatan Kerja

No	Nama Peralatan	Gambar
1	Trowel kayu	
2	Mesin <i>mixer</i>	
3	<i>Jackhammer</i>	
4	Kuas	

5	Palu	
6	Concrete cutting machine	
7	Stop Kontak	
8	Genset	

(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

c. Peralatan safety :

Tabel 4. 4 Peralatan Keamanan

No	Nama Peralatan	Gambar
1	Alat Komunikasi (HT)	
2	Rompi	
3	Sepatu Safety	

(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

2. Tahapan pelaksanaan perbaikan parking stand A 34 :

A. Pekerjaan persiapan :

1. Farbikasi Tulangan

Mula mula para pekerja melakukan pemotongan tulangan sebagai bagian dari proses pekerjaan. Setiap potongan tulangan yang dihasilkan memiliki panjang 10 cm, sesuai dengan kebutuhan dan spesifikasi pekerjaan.

2. Marking area yang akan di cutting

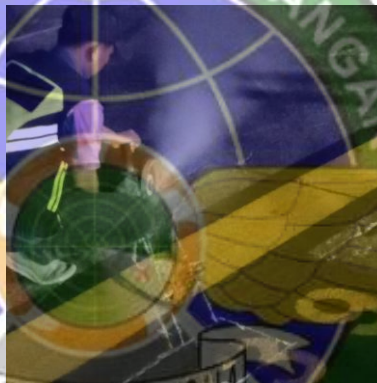
Sebelum dilaksanakan proses cutting dilakukan marking terlebih

dahulu, tujuan dilakukannya marking untuk menggambar batas area yang akan diperbaiki, ini membantu para pekerja supaya memahami bagian atau area mana saja yang akan dikerjakan.

B. Pelaksanaan :

1. Proses cutting menggunakan *concrete cutting machine*

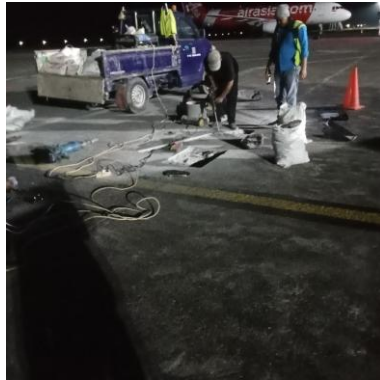
setelah dilakukan *marking* selanjutnya adalah memotong beton sesuai area yang telah ditandai, proses *cutting* dilakukan dengan kedalaman 10cm, tujuan pekerjaan cutting supaya menghasilkan tepi yang lurus dan teratur sehingga mempermudah para pekerja dalam melakukan perbaikan, dengan dilakukannya pekerjaan cutting juga dapat memperkecil resiko terjadinya keretakan beton yang kondisinya masi baik disekitarnya.



Gambar 4. 12 Pekerjaan cutting
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

2. Pembongkaran permukaan beton

Pembongkaran permukaan beton dilakukan dengan bantuan alat *jackhammer*, *Jackhammer* membantu menghilangkan beton atau material lama yang rusak untuk mempersiapkan area sebelum dilakukan perbaikan, pembongkaran dilakukan dengan kedalaman 10cm.



Gambar 4. 13 Pekerjaan Pembongkaran
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

3. Pembersihan bekas pembongkaran

Setelah pelaksanaan pembongkaran dilakukan pembersihan, bongkahan bongkahan beton bekas pembongkaran menggunakan jackhammer dibersihkan, tujuannya supaya campuran baru dapat menutup lubang yang sudah dibuat dengan sempurna dan campuran *mortar epoxy* merekat dengan beton lama dengan baik.

4. Pemasangan tulangan untuk area *patchy crack*

Sesudah dilakukan pembersihan Lokasi selanjutnya para pekerja memasang tulangan pada bagian yang akan dilakukan perbaikan *patchy crack* tulangan dipasang dengan jarak masing masing tulangan 15cm, tujuan dipasangnya tulangan supaya menghasilkan tambalan yang kuat



Gambar 4. 14 Pemasangan Tulangan
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

5. Pelapisan stronggrout

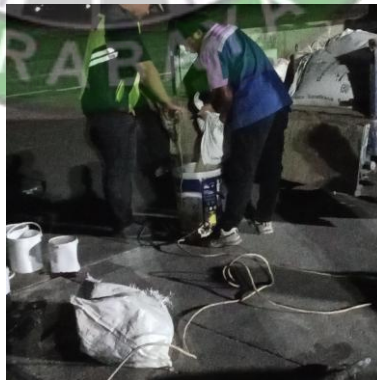
Sesudah dilakukan pembersihan selanjutnya dilakukan pelapisan stronggrout ep 10 hard menggunakan kuas cat, tujuan lubang yang telah dibuat dilapisi stronggrout supaya campuran *mortar epoxy* merekat dengan permukaan beton lama.



Gambar 4. 15 Pelapisan Stronggrout
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

6. Pengadukan campuran *mortar epoxy*

Pengadukan campuran *mortar epoxy* dilakukan dengan bantuan alat pengaduk, mula mula para pekerja menuangkan stronggrout hard 1.6 kg dan base 3.4 kg masing masing setengah wadah dan pasir silika 15kg untuk satu kali pekerjaan pengadukan yang kemudian diaduk hingga merata.



Gambar 4. 16 Pekerjaan Pengadukan Campuran
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

7. Proses penambalan

Setelah campuran *mortar epoxy* teraduk rata selanjutnya campuran

di tuangkan di lubang yang sudah dibuat, selama proses penuangan bersamaan dilakukan perataan menggunakan trowel kayu supaya campuran mortar menghasilkan permukaan yang halus dan rata.



Gambar 4. 17 Pekerjaan Pelapisan
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

4.4.2 Penanganan Kelelawar pada Plafon Terminal Kedatangan Domestik

Berikut tahap tahap pelaksanaan penanganan kelelawar pada area terminal domestic bandar udara I Gusti Ngurah Rai :

- 1. Peralatan yang digunakan untuk penanganan kelelawar mencakup :
Peralatan safety :

Tabel 4. 5 Peralatan Pengaman

No	Nama Alat	Gambar
1	<i>Scaffolding</i>	
2	<i>Bodyharness</i>	

3	Helm Safety	
4	Handglove	

(Sumber : Dokumentasi Penuis 2024)

Peralatan pekerjaan :

Tabel 4. 6 Peralatan Kerja

No	Nama Alat	Gambar
1	Kuas	
2	Bat Reppalent	
3	Stikteleskopik	

4	Jaring dan Besi Lingkaran	
---	---------------------------	--

(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

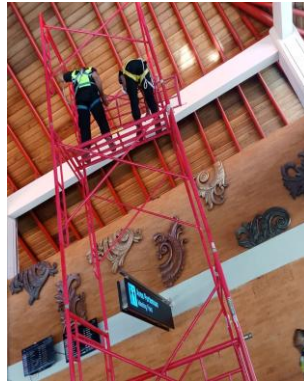
2. Pelaksanaan penanganan kelelawar

Metode pelaksanaan penanganan hewan liar pada terminal bandar udara I Gusti Ngurah Rai dibagi menjadi dua metode yakni metode pertama dengan cara penangkapan secara langsung dan metode kedua menggunakan chemical organic ramah lingkungan berupa bat repellent, dikarenakan tempat yang digunakan hinggap para kelelawar sangat tinggi para pekerja mula mula Menyusun *scaffolding* terlebih dahulu.



Gambar 4. 18 Pemasangan Scaffolding
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

Setelah perakitan *scaffolding* usai selanjutnya para pekerja menggeser *scaffolding* hingga tepat di bawah dimana para kelelawar hinggap.



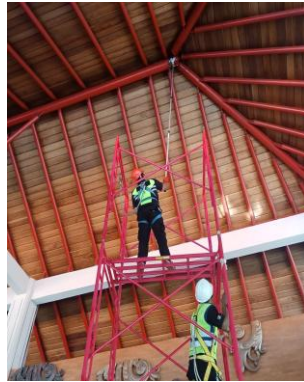
Gambar 4. 19 Penangkapan Kelelawar
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

Pekerjaan dilaksanakan pada ketinggian sehingga pekerjaan pengendalian menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) lengkap oleh tim pest control Bandara. Insting kelelawar yang tinggi dalam hal memahami suara menjadikannya kendala bagi para tim pest control dalam Upaya penangkapan kelelawar sehingga saat penangkapan banyak kelelawar yang terbang.



Gambar 4. 20 Penangkapan Kelelawar
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)

Setelah Upaya penangkapan kelelawar selesai selanjutnya para tim pest control melakukan pengaplikasian chemical organic berupa bat repellent di titik bekas hinggap para kelelawar supaya para kelelawar tidak hinggap Kembali di plafon dalam waktu dekat.



Gambar 4. 21 Pengaplikasian *Bat Rappalent*
(Sumber : Dokumentasi Penulis 2024)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan oleh penulis di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali. Penulis dapat memberikan beberapa kesimpulan terkait dengan permasalahan yang dibahas sebagai berikut :

1. Pekerjaan perbaikan slab beton pada area *parking stand* A 34 di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali :
Perbaikan *apron*, khususnya di *parking stand* A34, dilakukan untuk memastikan area tetap berfungsi optimal dan aman bagi operasional penerbangan. Proses ini melibatkan beberapa tahapan utama yang meliputi persiapan hingga penyelesaian pekerjaan. Pekerjaan perbaikan *apron* ini dilakukan dengan tahapan sistematis dan alat khusus untuk menjamin hasil yang berkualitas tinggi. Penekanan pada persiapan, pembersihan, dan penggunaan bahan serta metode yang tepat memastikan bahwa struktur perbaikan kuat, tahan lama, dan memenuhi standar operasional *apron*.
2. Pelaksanaan penanganan kelelawar pada area terminal kedatangan domestik.
 - A. Penanganan kelelawar di terminal kedatangan domestik Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai dilakukan dalam rangka untuk memenuhi kenyamanan para penumpang.
 - B. Penanganan kelelawar pada area terminal domestik di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali dilakukan secara berurutan berawal dari menyiapkan peralatan baik peralatan keselamatan maupun peralatan pendukung pekerjaan hingga pelaksanaan penanganan hewan kelelawar secara SOP.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan

Dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) penelitian dapat disimpulkan bahwa:

- A. Taruna dapat bertindak sesuai dengan ketentuan dan prosedur bila dalam melaksanakan dan mengatasi masalah keseharian.
- B. Taruna dapat lebih memahami dan mengetahui bagaimana keadaan atau situasi di lingkungan juga dapat mengembangkan kemampuan yang dimiliki oleh masing-masing taruna
- C. Dalam menangani masalah Taruna dapat mengetahui analisa awal terhadap permasalahan yang terjadi, sehingga dapat melakukan penanganan terhadap masalah dengan tepat.
- D. Taruna dapat lebih memahami dalam skala prioritas, dimana permasalahan yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan harus lebih diutamakan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap permasalahan

1. Perbaikan *Apron Parking Stand A 34*

Lakukan inspeksi rutin terhadap seluruh area *apron*, terutama setelah perbaikan. Ini membantu mendeteksi potensi kerusakan lebih awal, sehingga perbaikan dapat dilakukan sebelum masalah menjadi lebih besar.

2. Penanganan Kelelawar pada area terminal domestik di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

- A. Gunakan jaring atau perangkap khusus kelelawar (*bat net traps*) yang lebih efektif untuk menangkap kelelawar tanpa membuatnya terbang ke area lain.
- B. Selalu cek kelayakan scaffolding atau alat bantu lainnya sebelum digunakan untuk mencegah risiko kecelakaan kerja.
- C. Lakukan inspeksi rutin pasca-pengaplikasian bat repellent untuk memastikan tidak ada kelelawar yang kembali ke area tersebut.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan

Adapun saran terhadap pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali antara lain :

- A. Diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang banyak dengan melaksanakan *On The Job Training* (OJT) .
- B. Diharapkan Taruna dapat menerapkan pengalaman yang sudah didapatkan di tempat.



DAFTAR PUSTAKA

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023
Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan
Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*)
Volume I *Aerodrome* Daratan.

Aerodrome Information Public(AIP) Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali 2023

Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 50 Tahun 2017 tentang Standar Baku Mutu
Kesehatan Lingkungan Dan Persyaratan Kesehatan Untuk Vektor Dan
Binatang Pembawa Penyakit Serta Pengendaliannya

Annex 14 Dari ICAO 2016 (*International Civil Aviation Organization*)

KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan
Penerbangan Sipil

Peraturan Direktut Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 94 Tahun 2015
Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan
Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Pasrt 139-23*) Pedoman
Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement
Management System*)

Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 50 Tahun 2017 tentang Standar Baku Mutu
Kesehatan Lingkungan Dan Persyaratan Kesehatan Untuk Vektor Dan
Binatang Pembawa Penyakit Serta Pengendaliannya

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi
dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara.

Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2014 tentang Kesehatan Lingkungan

LAMPIRAN

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Ridho Dimas Fahrizi

NIT : 30722069

Prodi : D3 TBL 7C

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 02 Oktober 2024	Lapor hadir dan pengenalan unit Angkasa Pura		
2	Kamis, 03 Oktober 2024	Pemasangan pagar parimeter		
3	Jumat, 04 Oktober 2024	Pengenalan pada daerah terminal		
4	Sabtu, 05 Oktober 2024	LIBUR		
5	Minggu, 06 Oktober 2024	LIBUR		
6	Senin, 07 Oktober 2024	Pembahasan terkait perbaikan apron		
7	Selasa, 08 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan listplank dan ACP		

8	Rabu, 09 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan listplank dan ACP		
9	Kamis, 10 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan listplank dan ACP		
10	Jumat, 11 Oktober 2024	Pengamatan proyek finishing pada JPO		
11	Sabtu, 12 Oktober 2024	LIBUR		
12	Minggu, 13 Oktober 2024	LIBUR		
13	Senin, 14 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan sign name		
14	Selasa, 15 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan sign name		
15	Rabu, 16 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan sign name		
16	Kamis, 17 Oktober 2024	Pengamatan pemasangan plafon JPO		

17	Jumat, 18 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan cover balok		Ca
18	Sabtu, 19 Oktober 2024	LIBUR		
19	Minggu, 20 Oktober 2024	LIBUR		
20	Senin, 21 Oktober 2024	Pengecatan marka pada area landside		Ca
21	Selasa, 22 Oktober 2024	Pengecekan rutin dan pemeliharaan kekelawar pada area terminal kedatangan domestik		Ca
22	Rabu, 23 Oktober 2024	Pekerjaan pengukuran elevasi untuk pemasangan pondasi di area landside		Ca
23	Kamis, 24 Oktober 2024	Pengamatan proyek pemasangan sign name		Ca
24	Jumat, 25 Oktober 2024	Pengamatan pekerjaan di area halte bandara		Ca
25	Sabtu, 26 Oktober 2024	LIBUR		
26	Minggu, 27 Oktober 2024	LIBUR		

27	Senin, 28 Oktober 2024	Pekerjaan pengecoran pembuatan tiang CCTV pada area landside		
28	Selasa, 29 Oktober 2024	Pekerjaan marking pada area JPO		
29	Rabu, 30 Oktober 2024	Pekerjaan pemasangan plafon pada tol gate masuk bandara		
30	Kamis, 31 Oktober 2024	Pekerjaan pemasangan plafon pada tol gate masuk bandara		

Mengetahui,
Supervisor



Agung Bayu Mulyawan

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Ridho Dimas Fahrizi

NIT : 30722069

Prodi : D3 TBL 7C

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Jumat, 01 November 2024	Inspeksi rutin		
2	Sabtu, 02 November 2024		LIBUR	
3	Minggu, 03 November 2024		LIBUR	
4	Senin, 04 November 2024	Pekerjaan pengambilan sampel tanah pada area taxiway N6		
5	Selasa, 05 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit		
6	Rabu, 06 November 2024	Inspeksi rutin harian		
7	Kamis, 07 November 2024	Pekerjaan perbaiki pagar perimeter		

8	Jumat, 08 November 2024	Pekerjaan pengecatan marka apron		
9	Sabtu, 09 November 2024	LIBUR		
10	Minggu, 10 November 2024	LIBUR		
11	Senin, 11 November 2024	Inspeksi rutin harian		
12	Selasa, 12 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit		
13	Rabu, 13 November 2024	Ujicoba alat potong rumput pada area airside		
14	Kamis, 14 November 2024	Pekerjaan uji kekesatan runway		
15	Jumat, 15 November 2024	Inspeksi rutin harian		
16	Sabtu, 16 November 2024	LIBUR		
17	Minggu, 17 November 2024	LIBUR		
18	Senin, 18 November 2024	Inspeksi rutin harian		

19	Selasa, 19 November 2024	Pekerjaan pengecatan runway		
20	Rabu, 20 November 2024	Inspeksi rutin harian		
21	Kamis, 21 November 2024	Pengecatan marka runway		
22	Jumat, 22 November 2024	Pengamatan pekerjaan pengambilan sampel tanah pada area taxiway		
23	Sabtu, 23 November 2024	LIBUR		
24	Minggu, 24 November 2024	LIBUR		
25	Senin, 25 November 2024	Pekerjaan pelapisan ulang pada area taxiway N7		
26	Selasa, 26 November 2024	Pekerjaan pelapisan ulang pada area taxiway N7		
27	Rabu, 27 November 2024	Inspeksi rutin		

28	Kamis, 28 November 2024	Inspeksi rutin		
29	Jumat, 29 November 2024	Inspeksi rutin		
30	Sabtu, 30 November 2024	LIBUR		

Mengetahui,
Supervisor



Agung Bayu Mulyawan



LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Ridho Dimas Fahrizi

NIT : 30722069

Prodi : D3 TBL 7C

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

N O	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu, 01 Desember 2024	LIBUR		
2	Senin, 02 Desember 2024	Inspeksi rutin		
3	Selasa, 03 Desember 2024	Pekerjaan pemasangan cover kolom		
4	Rabu, 04 Desember 2024	Inspeksi rutin		
5	Kamis, 05 Desember 2024	Inspeksi rutin		
6	Jumat, 06 Desember 2024	Pekerjaan perbaikan pada lapisan perkerasan rigid di area apron		
7	Sabtu, 07 Desember 2024	LIBUR		
8	Minggu, 08 Desember 2024	LIBUR		

9	Senin, 09 Desember 2024	Perbaiki perkerasan rigid pada apron		Ga
10	Selasa, 10 Desember 2024	Inspeksi pagi		Ga
11	Rabu, 11 Desember 2024	Inspeksi pagi		Ga
12	Kamis, 12 Desember 2024	Uji kekesatan runway		Ga
13	Jumat, 13 Desember 2024	Inspeksi pagi		Ga
14	Sabtu, 14 Desember 2024	LIBUR		
15	Minggu, 15 Desember 2024	LIBUR		
16	Senin, 16 Desember 2024	Potong rumput di area airside		Ga
17	Selasa, 17 Desember 2024	Potong rumput di area airside		Ga
18	Rabu, 18 Desember 2024	Inspeksi sore		Ga

19	Kamis, 19 Desember 2024	Inspeksi sore		Ca
20	Jumat, 20 Desember 2024	Inspeksi pagi		Ca
21	Sabtu, 21 Desember 2024	LIBUR		
22	Minggu, 22 Desember 2024			
23	Senin, 23 Desember 2024			
24	Selasa, 24 Desember 2024	CUTI BERSAMA		
25	Rabu, 25 Desember 2024			
26	Kamis, 26 Desember 2024			
27	Jumat, 27 Desember 2024	LIBUR		
28	Sabtu, 28 Desember 2024			
29	Minggu, 29 Desember 2024			
30	Senin, 30 Desember 2024			
31	Selasa, 31 Desember 2024			

Mengetahui,
Supervisor



Agung Bayu Mulyawan

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

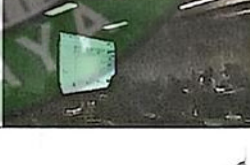
Nama : Ridho Dimas Fahrizi

NIT : 30722069

Prodi : D3 TBL 7C

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 01 Januari 2025	LIBUR		
2	Kamis, 02 Januari 2025	LIBUR		
3	Jumat, 03 Januari 2025	LIBUR		
4	Sabtu, 04 Januari 2025	LIBUR		
5	Minggu, 05 Januari 2025	LIBUR		
6	Senin, 06 Januari 2025	Uji kekesatan runway		
7	Selasa, 07 Januari 2025	Inspeksi pagi		
8	Rabu, 08 Januari 2025	Inspeksi sore		
9	Kamis, 09 Januari 2025	Inspeksi sore		
10	Jumat, 10 Januari 2025	Inspeksi pagi		
11	Sabtu, 11 Januari 2025	LIBUR		
12	Minggu, 12 Januari 2025	LIBUR		

13	Senin, 13 Januari 2025	Perbaikan pagar parameter		Ca
14	Selasa, 14 Januari 2025	Pengecekan saluran drainase		Ca
15	Rabu, 15 Januari 2025	Inspeksi sore		Ca
16	Kamis, 16 Januari 2025	Inspeksi sore		Ca
17	Jumat, 17 Januari 2025	Uji kekesatan runway		Ca
18	Sabtu, 18 Januari 2025	LIBUR		
19	Minggu, 19 Januari 2025	LIBUR		
20	Senin, 20 Januari 2025	Rapat MOWP overlay runway 09-27		Ca
21	Selasa, 21 Januari 2025	Rapat MOWP overlay runway 09-27		Ca
22	Rabu, 22 Januari 2025	Inspeksi sore		Ca

23	Kamis, 23 Januari 2025	Pekerjaan penghapusan rubber deposit		Ca
24	Jumat, 24 Januari 2025	Inspeksi pagi		Ca
25	Sabtu, 25 Januari 2025	LIBUR		
26	Minggu, 26 Januari 2025	LIBUR		
27	Senin, 27 Januari 2025	CUTI BERSAMA ISRA MIRAJ		
28	Selasa, 28 Januari 2025	CUTI BERSAMA TAHUN BARU IMLEK		
29	Rabu, 29 Januari 2025	CUTI BERSAMA TAHUN BARU IMLEK		
30	Kamis, 30 Januari 2025	Pengambilan data kerusakan di area taxiway N7		Ca
31	Jumat, 31 Januari 2025	Inspeksi malam		Ca



Mengetahui,
Supervisor



Agung Bayu Mulyawan

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Ridho Dimas Fahrizi

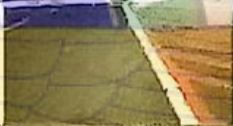
NIT : 30722069

Prodi : D3 TBL 7C

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bali

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 01 Februari 2025	LIBUR		
2	Minggu, 02 Februari 2025	LIBUR		
3	Senin, 03 Februari 2025	Pengecekan saluran drainase		
4	Selasa, 04 Februari 2025	Inspeksi malam		
5	Rabu, 05 Februari 2025	Uji kekesatan runway		
6	Kamis, 06 Februari 2025	Perbaikan apron		
7	Jumat, 07 Februari 2025	Pengecekan saluran drainase		
8	Sabtu, 08 Februari 2025	LIBUR		
9	Minggu, 09 Februari 2025	LIBUR		

10	Senin, 10 Februari 2025	Inspeksi sore		Ca
11	Selasa, 11 Februari 2025	Inspeksi terminal		Ca
12	Rabu, 12 Februari 2025	Inspeksi terminal		Ca
13	Kamis, 13 Februari 2025	Pengecekan saluran drainase		Ca
14	Jumat, 14 Februari 2025	Inspeksi sore		Ca
15	Sabtu, 15 Februari 2025	LIBUR		
16	Minggu, 16 Februari 2025	LIBUR		
17	Senin, 17 Februari 2025	Perbaikan jalan pada area terminal		Ca
18	Selasa, 18 Februari 2025	Pekerjaan overlay area landside		Ca
19	Rabu, 19 Februari 2025	Pemeliharaan sign name area landside		Ca

20	Kamis, 20 Februari 2025	Inspeksi sore		Ga
21	Jumat, 21 Februari 2025	Pengambilan data kerusakan pada daerah service road		Ga
22	Sabtu, 22 Februari 2025	LIBUR		
23	Minggu, 23 Februari 2025	LIBUR		
24	Senin, 24 Februari 2025	Pengambilan data kerusakan pada daerah service road		Ga
25	Selasa, 25 Februari 2025	Pengambilan data kerusakan pada daerah service road		Ga
26	Rabu, 26 Februari 2025	Pengambilan data kerusakan pada daerah service road		Ga
27	Kamis, 27 Februari 2025	Pengambilan data kerusakan pada daerah service road		Ga
28	Jumat, 28 Februari 2025	Pengambilan data kerusakan pada daerah service road		Ga

Mengetahui,
Supervisor



Agung Bayu Mulyawan