

**PERBAIKAN PELAT BETON DROP ZONE AREA DAN
PEMELIHARAAN SALURAN DRAINASE SISI UDARA
BANDAR UDARA RAHADI OESMAN KETAPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 4 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh :

Widya Chairunnisa
NIT. 30721045

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

**PERBAIKAN PELAT BETON DROP ZONE AREA DAN
PEMELIHARAAN SALURAN DRAINASE SISI UDARA
BANDAR UDARA RAHADI OESMAN KETAPANG
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 4 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh :

Widya Chairunnisa
NIT. 30721045

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN

PERBAIKAN PELAT BETON DROP ZONE AREA DAN PEMELIHARAAN SALURAN DRAINASE SISI UDARA BANDAR UDARA RAHADI OESMAN KETAPANG

Oleh:

WIDYA CHAIRUNNISA

NIT. 30721045

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

Disetujui Oleh :

Supervisor OJT

Dosen Pembimbing



Yuli Handoyo Putro Sapto R., A.Md.
NIP. 19750716 200712 1 001



Dr. Ir. Siti Fatimah, M.T.
NIP. 19660214 19903 2 001

Mengetahui,

Pimpinan Lokasi OJT



Amran, S.T.
NIP. 19690220 199803 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji :

Ketua

Anggota



Dr. Ir. Siti Fatimah, MT
NIP. 19660214 19903 2 001

Yuli Handoyo Putro S.R., A.Md.
NIP. 19750716 200712 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Dr. Ir. Setyo Hariyadi, S.P., S.T., M.T., IPM.
NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Ucapan puji dan syukur senantiasa penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Rahadi Oesman dengan lancar. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab penulis terhadap pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Prodi Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI di unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Rahadi Oesman.

Laporan *On The Job Traininyg* (OJT) ini disusun sebagai bagian dari program studi semester IV taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI. Bahan serta data dalam laporan ini diperoleh dari proses pengumpulan dan analisa data yang dilakukan penulis di Bandar Udara Rahadi Oesman dengan bimbingan dan bantuan yang selalu diberikan oleh seluruh karyawan Bandar Udara Rahadi Oesman.

Dalam praktek kerja lapangan atau yang biasa disebut *On The Job Training* ini, penulis mendapat banyak pengalaman nyata yang menjadi gambaran hal-hal yang akan dihadapi di dunia kerja nantinya. Selain itu di Bandar Udara Rahadi Oesman penulis dapat mempraktekkan secara langsung pembelajaran yang telah diterima sehingga dapat menjadi bekal di dunia kerja.

Atas selesainya penyusunan laporan ini, penulis menyampaikan terima kasih kepada,

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Kedua orang tua dan keluarha yang telah memberikan doa serta semua dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, MM. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Amran, S.T. selaku Kepala Bandar Udara Rahadi Oesman.
5. Bapak Redi Hardono, S.E., M.M. selaku Kepala Sub Bagian Tata Usaha Bandar Udara Rahadi Oesman.

6. Bapak hamir, S.Mn. selaku Kepala Seksi Teknik Operasi Keamanan dan Pelayanan Darurat Bandar Udara Rahadi Oesman.
7. Bapak Yuli Handoyo Putro Sapto R., A.Md. selaku Kepala Unit Bangunan Dan Landasan Bandar Udara Rahadi Oesman sekaligus *supervisor* dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
8. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.
9. Ibu Dr. Ir. Siti Fatimah, MT. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).
10. Seluruh pegawai dan karyawan di unit bangunan dan landasan di bandar udara rahadi oesman yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan tentang bangunan dan landasan di bandar udara selama *On The Job Training* (OJT).

Penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk menyempurnakan isi dari laporan *On The Job Training* (OJT). Akhir kata penulis berharap semoga hasil penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini dapat memberikan manfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan untuk kepentingan penelitian lebih lanjut.

Ketapang, 19 Juli 2023

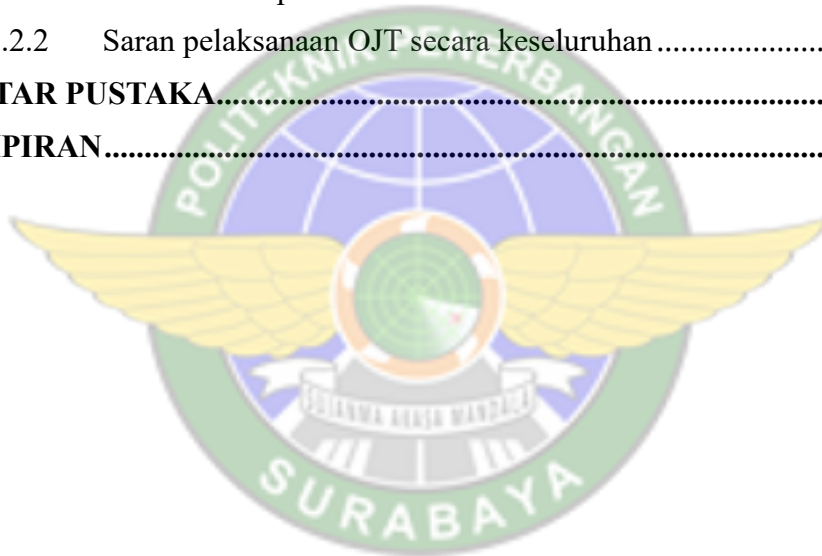
Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang pelaksanaan On The Job Training.....	1
1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training.....	2
1.3 Tujuan, Maksud, dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.3.1 Tujuan dan Maksud.....	2
1.3.2 Manfaat	3
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang.....	4
2.2 Data Umum Bandar Udara	6
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	6
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	7
2.2.3 Jam Operasi.....	7
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penangan Pesawat Udara (<i>Handling Service And Facilities</i>).....	8
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>)	8
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran .	8
2.2.7 Seasonal Availability Clearing	9
2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data	9
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu.....	9
2.2.10 <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara dan Koordinat.....	10
2.2.11 Aerodrome Obstacle.....	10

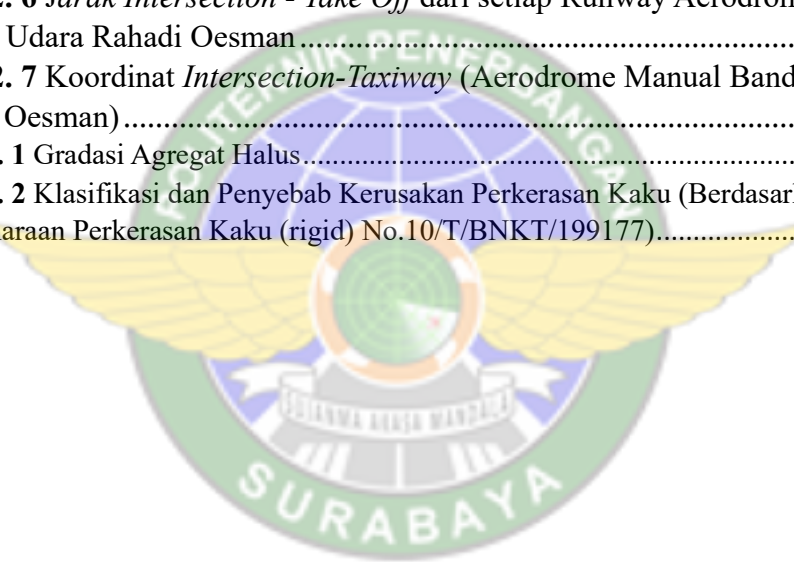
2.2.12	Ketersediaan Informasi Meteorologi (BMKG Ketapang).....	11
2.2.13	Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	12
2.2.14	Declared Distances	13
2.2.15	Approach and Runway Lighting	13
2.2.16	Helicopter Landing Area	14
2.2.17	Jarak Intersection-Take Off dari setiap runway	15
2.2.18	Koordinat Intersection-Taxiway.....	15
2.2.19	Lokasi untuk <i>Pre-Flight Altimeter Check</i> yang dipersiapkan di <i>Apron</i>	15
2.2.20	Layout Bandar Udara Rahadi.....	16
2.3	Struktur Organisasi Bandar Udara Rahadi Oesman	16
BAB III TINJAUAN TEORI		17
3.1	Pengertian Bandar Udara.....	17
3.2	Lapis Perkerasan.....	17
3.2.1	Perkerasan Lentur (<i>Flexible Pavement</i>).....	17
3.2.2	Perkerasan Kaku (<i>Rigid Pavement</i>)	19
3.3	Pelat Beton	21
3.3.1	Kerusakan Pada Pelat Beton	23
3.3.2	Jenis-Jenis Kerusakan Pelat Beton.....	23
3.3.3	Klasifikasi dan Penyebab Kerusakan Perkerasan Kaku (<i>Rigid Pavement</i>)	25
3.4	Drainase.....	27
3.4.1	Pengertian Drainase	27
3.4.2	Dasar Pengadaan Drainase.....	28
3.4.3	Jenis Drainase.....	28
3.4.4	Pemeliharaan Drainase.....	29
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....		31
4.1	Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	31
4.1.1	Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	31
4.1.2	Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	35
4.2	Jadwal On The Job Training.....	36
4.3	Permasalahan On The Job Training.....	38
4.3.1	Kerusakan Pelat Beton Drop Zone Area	38

4.3.2	Pemeliharaan Saluran Drainase Sisi Udara.....	39
4.4	Penyelesaian Masalah.....	41
4.4.1	Perbaikan Pelat Beton Drop Zone Area	41
4.4.2	Pemeliharaan Saluran Drainase Sisi Udara.....	43
BAB V PENUTUP		47
5.1	Kesimpulan.....	47
5.1.1	Kesimpulan terhadap Bab IV	47
5.1.2	Kesimpulan pelaksanaan OJT secara keseluruhan.....	47
5.2	Saran	47
5.2.1	Saran terhadap Bab IV	47
5.2.2	Saran pelaksanaan OJT secara keseluruhan	48
DAFTAR PUSTAKA.....		49
LAMPIRAN.....		51



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat (<i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman).....	10
Tabel 2. 2 Karakteristik fisik runway (<i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)	12
Tabel 2. 3 <i>Declared Distaance</i> (<i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)	13
Tabel 2. 4 <i>Approach and Runway Lighting</i> (<i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman).....	13
Tabel 2. 5 <i>Helicopter Landing Area</i> (<i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)	14
Tabel 2. 6 <i>Jarak Intersection - Take Off</i> dari setiap Runway <i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman	15
Tabel 2. 7 Koordinat <i>Intersection-Taxiway</i> (<i>Aerodrome</i> Manual Bandar Udara Rahadi Oesman).....	15
Tabel 3. 1 Gradasi Agregat Halus	22
Tabel 3. 2 Klasifikasi dan Penyebab Kerusakan Perkerasan Kaku (Berdasarkan Tata cara Pemeliharaan Perkerasan Kaku (rigid) No.10/T/BNKT/199177).....	25



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Lokasi Bandar Udara Rahadi Oesman.....	4
Gambar 2. 2 Bandar Udara Rahadi Oesman.....	6
Gambar 2. 3 Area Bandar Udara Rahadi Oesman	6
Gambar 2. 4 Layout Bandar Udara Rahadi Oesman	16
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Rahadi Oesman	16
Gambar 3. 1 Susunan Lapis Perkerasan Kaku	20
Gambar 4. 1 Terminal Penumpang Bandar Udara Rahadi Oesman.....	32
Gambar 4. 2 Hall Keberangkatan Penumpang Bandar Udara Rahadi Oesman.....	32
Gambar 4. 3 Hall Kedatangan Penumpang Bandar Udara Rahadi Oesman.....	33
Gambar 4. 4 Gedung Administrasi Bandar Udara Rahadi Oesman.....	33
Gambar 4. 5 Gedung Alat-alat Berat	34
Gambar 4. 6 Gedung Main Power House.....	34
Gambar 4. 7 Gedung PKP-PK.....	35
Gambar 4. 8 Tampak Atas Runway Bandar Udara Rahadi Oesman	35
Gambar 4. 9 Tampak Atas Taxiway Bandar Udara Rahadi Oesman	36
Gambar 4. 10 Tampak Atas Apron Bandar Udara Rahadi Oesman.....	36
Gambar 4. 11 Area Kerusakan Pelat Beton Drop Zone	39
Gambar 4. 12 Sedimentasi Drainase	40
Gambar 4. 13 Tanaman Liar di Sepanjang Saluran Drainase	40
Gambar 4. 14 Kondisi Drainase Ketika Hujan	41
Gambar 4. 15 Peta Area Perbaikan.....	42
Gambar 4. 16 Potongan Melintang Lapisan Pelat Beton Drop Zone Area.....	43
Gambar 4. 17 Dokumentasi Perbaikan Pelat Beton	43
Gambar 4. 18 Denah Area Pembersihan dan Arah Aliran Saluran Drainase.....	45
Gambar 4. 19 Dokumentasi Pemeliharaan Saluran Drainase	46

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Data Curah Hujan periode 5 Tahun Kabupaten Ketapang.....	51
Lampiran 2. Denah Saluran dan Arah Aliran Air Saluran Drainase Bandar Udara Rahadi Oesman	52
Lampiran 3. Potongan Melintang Saluran Drainase Bandar Udara Rahadi Oesman.....	53
Lampiran 4. Dokumentasi Kunjungan PT. Anugerah Trinity Beton Mix	53
Lampiran 5. Dokumentasi Giat Kerja Bakti.....	54
Lampiran 6. Dokumentasi Patching Area Parking Stand 4.....	54
Lampiran 7. Dokumentasi Perbaikan Pagar Parimeter Sisi Udara.....	54
Lampiran 8. Dokumentasi Perbaikan Drop Zone.....	55
Lampiran 9. Form Kegiatan Harian OJT	56



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang pelaksanaan On The Job Training

Bandar udara merupakan salah satu infrastruktur yang wajib dimiliki setiap Negara karena berfungsi sebagai pintu gerbang dan simpul dari sistem transportasi udara. Bandar udara juga memiliki peran sebagai *front input* sebuah rantai transportasi udara sehingga pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur wajib dilakukan agar fungsi penyediaan fasilitasnya berlangsung dengan baik. Salah satu faktor untuk menciptakan kondisi ini adalah dengan memiliki Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompeten di bidangnya. Salah satu bidang profesi yang erat hubungannya dengan pemeliharaan infrastruktur adalah Teknisi Bangunan dan Landasan yang memiliki tugas pokok dan fungsi untuk memastikan perencanaan dan konstruksi pembangunan dilakukan dengan standar dan spesifikasi yang telah ditentukan. Selain itu teknisi bangunan dan landasan juga memiliki tugas dan fungsi pemeliharaan baik sisi udara maupun sisi darat untuk memastikan kesiapan fasilitas operasional dipergunakan setiap harinya.

Dalam rangka mewujudkan Sumber Daya Manusia yang berkompeten di bidangnya dalam hal ini teknisi bangunan dan landasan, maka pemerintah bekerja sama dengan Departemen Perhubungan untuk membangun instansi pendidikan yang dapat mewujudkan hal tersebut. Salah satu contoh unit pendidikan tersebut adalah Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertugas menghasilkan tenaga terampil yang siap pakai dalam dunia transportasi udara. Politeknik Penerbangan Surabaya menyediakan berbagai bidang kejuruan salah satunya adalah Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Dalam pendidikannya peserta didik akan diberi materi dan praktek langsung di lapangan atau yang biasa disebut *On The Job Training (OJT)*.

On The Job Training (OJT) atau sama halnya dengan praktek kerja lapangan dilaksanakan secara langsung di suatu bandar udara dan merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan pada semester IV dan V. Harapannya

taruna dapat menerapkan ilmu dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan dan diterapkan dalam praktik langsung sehingga nantinya terbentuk tenaga siap pakai dan terbiasa mengatasi permasalahan yang timbul di dunia kerja industri penerbangan.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training*

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

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statua Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Tujuan, Maksud, dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

1.3.1 Tujuan dan Maksud

Tujuan utama pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) kepada taruna/i adalah:

1. Terwujudnya lulusan yang memiliki sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

2. Bertujuan untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan kerja sama dalam menghadapi permasalahan di dunia kerja secara langsung.
4. Melatih kemampuan bersosialisasi di lingkungan kerja.
5. Membentuk kemampuan dalam berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan secara lisan dan tulisan dalam bentuk laporan OJT.
6. Melatih kemampuan taruna untuk menyampaikan hasil yang diperoleh selama OJT dalam bentuk paparan laporan OJT.

1.3.2 Manfaat

Adapun manfaat yang diperoleh dari pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) adalah:

1. Memperoleh pengetahuan, pengalaman, keterampilan dan gambaran sebagai seorang teknisi di suatu bandara.
2. Meningkatkan sikap profesionalisme sesuai dengan pelaksanaan keselamatan penerbangan.
3. Mampu mengenal fasilitas-fasilitas di bandar udara beserta fungsinya.
4. Taruna dapat mengenal dunia kerja yang sesungguhnya terutama dalam bidang Teknik Bangunan dan Landasaan agar taruna/i mampu mempersiapkan diri menjadi SDM teknisi yang profesional di lingkungan kerja.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang

Kabupaten Ketapang merupakan salah satu daerah dari provinsi Kalimantan Barat. Terletak disepanjang garis pantai yang memanjang dari selatan ke utara kabupaten Ketapang menjadi kabupaten terluas di Kalimantan Barat dan daerahnya dikelilingi oleh bukit, hutan dan banyak sungai. Salah sungai yang terpanjang di kabupaten ini dinamakan sungai Pawan. Sungai ini menghubungkan Kota Ketapang dengan Kecamatan Sandai, Nanga Tayap dan Sungai Laur sehingga sungai ini menjadi jalur kegiatan ekonomi masyarakat antar desa, kecamatan, dan kabupaten di Kalimantan Barat. Ketapang menjadi daerah strategis dan merupakan perlintasan jalur yang menghubungkan Kalimantan Barat dengan Kalimantan Tengah dan terhubung dengan Provinsi Jawa Tengah melalui jalur udara.



Gambar 2. 1 Lokasi Bandar Udara Rahadi Oesman

Mayoritas mata pencaharian masyarakatnya didapatkan dari perkebunan kelapa sawit, sarang walet, pertambangan, nelayan, dan lain sebagainya. Kebanyakan kepemilikan toko dimiliki oleh etnis Tionghoa.

Selain itu, terdapat perusahaan asal Beijing yang bergerak dalam bidang produksi pertambangan dan pengolahan alumina. Dengan fasilitas transportasi darat di Kalimantan Barat yang tidak mumpuni masyarakat cenderung memilih opsi transportasi udara sebagai moda utama untuk menjalankan keperluan ekonomi. Selain itu, jalur udara dipilih oleh masyarakatnya karena memiliki waktu tempuh yang lebih efektif. Bandar Udara Rahadi Oesman menjadi satu-satunya penyedia fasilitas transportasi udara di kabupaten Ketapang dan menjadi bandara terpadat nomor dua di Kalimantan Barat setelah Bandar Udara Supadio Pontianak.

Nama Rahadi Oesman diambil dari nama seorang pahlawan dari Kalimantan Barat yang lahir pada 1 Agustus 1925 di Pontianak Kalimantan Barat. Selama masa penjajahan Jepang Rahadi Oesman mengenyam pendidikan di sekolah bernama Ika Dai Ghaku (sekarang Fakultas Kedokteran Universitas Indonesia). Selama berkuliah, ia telah melakukan berbagai pengabdian untuk bangsa Indonesia. Oleh karena itu, sebagai tanda bukti pengabdiannya, nama Rahadi Oesman kemudian tercantum pada urutan pertama dalam sebuah batu prasasti yang ada di gedung Fakultas Kedokteran Universitas Indonesia.

Rahadi Oesman wafat setelah melakukan perlawanan atas hadangan militer Belanda yang mengetahui keberadaan Rahadi Oesman beserta anggotanya yang tiba di Ketapang untuk membawa berita kemerdekaan RI untuk daerah Kalimantan. Sebagai bentuk penghormatan atas jasa untuk kota Ketapang, namanya digunakan dalam pembuatan Bandar Udara di kota Ketapang sehingga saat ini dikenal sebagai Bandar Udara Rahadi Oesman. Bandar udara Rahadi Oesman menjadi salah satu bandara di Provinsi Kalimantan Barat yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan dibawah pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Soekarno-Hatta.



Gambar 2. 2 Bandar Udara Rahadi Oesman

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Rahadi Oesman merupakan sebuah bandara di Kabupaten Ketapang dengan kode bandar udara KTG (berdasarkan IATA). Bandar udara ini dikelola oleh Departemen Perhubungan Udara yang memiliki nomor runway 17 dan runway 35. Rute penerbangan yang dilayani meliputi domestik komersial.

Gambar dibawah ini merupakan tampak atas Bandar Udara Rahadi Oesman dilihat dari Google Earth.



Gambar 2. 3 Area Bandar Udara Rahadi Oesman

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi	: WIOK
Nama Bandar Udara	: Bandar Udara Rahadi Oesman
Nama Kota	: Ketapang

Provinsi : Kalimantan Barat

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinator ARP : 01°48'58" S ; 109°57' 43" E
Aerodrome
2. Arah dan Jarak ke kota : Heading 324° dan berjarak 3,33 km
dari pusat kota
3. Magnetik Var/Tahun : 1°E / 2020 (0,05" Decreasing)
Perubahan
4. Elevasi/Temperatur Tertinggi : 15 ft/34°C
5. Elevasi masing-masing : RWY 17 (4,572 Ft)
Treshold RWY 35 (8,184 Ft)
6. Elevasi tertinggi Touch Down : NIL
Zone pada Precision Approach
Runway
7. Rincian Rotating Beacon : HALI-BRITE-801 A(Clear/Green)
Bandar Udara
8. Penyelenggara Bandar : UPBU Rahadi Oesman
Udara
9. Alamat Bandar Udara : Jl. Pattimura No. 4 Ketapang
10. Nomor Telepon : (0534) 31785
11. Telefax : (0534) 33251
12. Telex / Wifi : (0534) 33251
13. E-mail : bandararahadiosman@yahoo.co.id
14. Lalu Lintas Udara : VFR
15. Keterangan : -

2.2.3 Jam Operasi

1. Pelayanan Pesawat Udara : 07.00 – 16.00 WIB
2. Administrasi Bandar Udara : 07.30 – 16.00 WIB

3. Bea Cukai dan Imigrasi : –
4. Kesehatan dan Sanitasi : 07.30 – 16.00 WIB
5. Handling : 06.00 – 17.00 WIB
6. Keamanan Bandar Udara : 24 jam

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penangan Pesawat Udara (*Handling Service And Facilities*)

1. Fasilitas kargo : Tersedia (di bandara)
2. Bahan bakar/oli/tipe : Tersedia (AVTUR JET A-1)
3. Fasilitas pengisian bahan bakar : Tersedia
(drum pertamina, pengisian secara manual/mesin pompa)
4. Ruang Hangar untuk Perbaikan Pesawat Udara : Tidak Tersedia
5. Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara : Tidak Tersedia

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1. Hotel : Tersedia (di Kota dengan jarak 3,33 km)
2. Restoran : Tersedia (di Kota)
3. Transportasi : Tersedia (di Bandara)
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia (di Kota)
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia (di kota dengan jarak 3 km)
6. Kantor Pariwisata : Tersedia (di kota dengan jarak 2 km)
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia (di Bandara)

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

1. Kategori PKP – PK : Kategori IV
2. Fasilitas PKP-PK : 2 unit foam tender tipe IV
1 unit foam tender tipe V (Rusak)
1 unit Mobil RIV
1 unit water tank truck

- 1 unit ambulance
3. Personil PKP-PK : Senior = 5
Junior = 4
Basic = 9
Non Basic = 3
 4. Ketersediaan peralatan : Tidak Tersedia
pemindahan pesawat
udara rusak

2.2.7 Seasonal Availability Clearing

1. *Type of clearing equipment* : Tidak Tersedia
2. *Clearence* : Tidak Tersedia

2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data

Permukaan Apron dan Kekuatan (*strength*)

1. Permukaan : *Flexible Pavement*
2. Kekuatan : PCN 21 F/C/Y/T
3. Dimensi : 224 x 51 m

Taxiway *Widht, Surface, and Strength*

1. Permukaan : *Flexible Pavement*
2. Kekuatan : PCN 21 F/C/Y/T
3. Dimensi : 75 x 18 m (Taxiway A dan B)

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

1. Penggunaan tanda identifikasi pesawat

- a. *ID Sign of ACF* : Tersedia (Stand 1-4)
- b. *TWY Guide Lines* : Tersedia
- c. *Parking Guideance* : Tersedia

2. Sistem Aircraft Stand

- a. TWY Center Line : Tersedia
- b. TWY Lade In : Tersedia
- c. Marshaller Stop Line : Tersedia

3. Marka dan lampu Runway dan Taxiway

- a. Marka Runway :Tersedia (RWY End, Threshold. RWY Center Line, Touch Down, Aiming Point, RWY Edge, Side Strip)
- b. Lampu Runway :Tersedia (RWY End, RWY Edge, Side Strip)
- c. Marka Taxiway :Tersedia (TWY Center Line, TWY Lade In)
- d. Lampu Taxiway :Tersedia (TWY Edge Light)

2.2.10 *Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat*

Tabel 2. 1 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat (Aerodrome Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)

NO	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1	1	01°48'58.11"S	109°57'44.10"E	ATR 72 600
2	2	01°49'00.72"S	109°57'44.44"E	ATR 72 600
3	3	01°49'01.83"S	109°57'44.60"E	ATR 72 600
4	4	01°49'04.14"S	109°57'44.87"E	ATR 72 600

2.2.11 Aerodrome Obstacle

1. *Obstacle (Antenna) height : 48 m, Position: South of AD at Approach Area RWY 35, Distance: 945.5 m;*

2. *Obstacle (Antenna) height : 67 m, Position: South East of AD, Distance: 1.5 km;*
3. *Obstacle (Antenna) height : 75 m, Position: 120° from TWR building, Distance: 2.3 km;*
4. *Obstacle (Antenna) height : 70 m, Position: Bearing 140° from TWR building, Distance: 1.7 km;*
5. *Obstacle (Antenna) height : 40 m, Position: Bearing 310° from TWR building, Distance: 800 m.*

2.2.12 Ketersediaan Informasi Meteorologi (BMKG Ketapang)

Associated MET Office : Kelas III

Hours of service MET Office outside hours : 24 Jam

*Office responsible for TAF preparation period : –
of validity*

Type of landing forecasts interval of issuance : –

Briefing/consultion provided : Ada

Flight documentation-language used : Inggris

*Charts and other information available for : Ada
providing information*

ATS units provided with information :Ada (Tower)

Additional information : –

2.2.13 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 2 Karakteristik fisik *runway* (*Aerodrome Manual* Bandar Udara Rahadi Oesman)

1	2	3	4	5
<i>Designation RWYNR</i>	<i>True & MAG BRG</i>	<i>Dimension of RWY</i>	<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	<i>Treshold Coordinates</i>
17	170°	1.400 x 30 M	21 F/C/Y/T Asphalt	01° 48' 38" S, 109° 57' 44" E
35	350°		Flexible	01° 49' 23" S, 109° 57' 51" E

6	7	8	9
<i>THR Elevation & Highest Elevation of Precision APP RWY</i>	<i>SWY Dimension</i>	<i>CWY Dimension</i>	<i>Strip Dimension</i>
4,572 FT	NIL	60 x 150 M	(1520 x 150) Terdapat saluran terbuka, 45 M dari Center Line
4,191 FT	NIL	150 x 150 M	Pada sisi timur laut dan barat daya

10	11	12
<i>Slope of RWY-SWY</i>	RESA	<i>OFZ</i>
1,2% - 1,5%	Tidak memenuhi persyaratan	01° 48' 38"S 109° 57' 44" E
0,022% down to thr 17	90 x 60 Memenuhi persyaratan dimensi	01° 49' 23"S 109° 57' 51" E

2.2.14 Declared Distances

Tabel 2. 3 *Declared Distances (Aerodrome Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)*

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	TORA	TODA	ASDA	LDA
17	1400 M	1460 M	1460 M	1400 M
35	1400 M	1550 M	1460 M	1400 M

2.2.15 Approach and Runway Lighting

Tabel 2. 4 *Approach and Runway Lighting (Aerodrome Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)*

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	<i>APCH LIGHT Type LEN</i>	<i>THR LGT Colour WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ LGT LEN</i>

17	RTIL	Green	PAPI	NIL
33	NIL	Green	PAPI	NIL
6	7	8	9	
<i>RWY</i> <i>Centerline</i> <i>LGT</i> <i>Length</i> <i>Spacing</i> <i>Colour</i>	<i>RWY</i> <i>Edge LGT</i> <i>Spacing</i> <i>Colour</i>	<i>RWY</i> <i>End</i> <i>Clear / Yellow</i>	<i>SWY</i> <i>LGT</i> <i>LEN</i> <i>(M)</i> <i>Colour</i>	
NIL	Spacing 60 m, 1100 m clear, 300 m yellow	Ada	NIL	
NIL	Spacing 60 m, 1100 m clear, 300 m yellow	Ada	NIL	

2.2.16 Helicopter Landing Area

Tabel 2. 5 *Helicopter Landing Area (Aerodrome Manual Bandar Udara Rahadi Oesman)*

1.	<i>Coordinates TLOF THR FATO</i>	: NIL
2.	<i>TLOF and / or FATO Elevation (M / FT)</i>	: NIL
3.	<i>TLOF and FATO Area Dimensions, Surface, Strength, Marking</i>	: NIL
4.	<i>True Bearing and Magnetic Bearing Of FATOss</i>	: NIL
5.	<i>Declared Distance Available</i>	: NIL
6.	<i>PP and FATO Lighting</i>	: NIL
7.	Keterangan	: NIL

2.2.17 Jarak Intersection-Take Off dari setiap runway

Tabel 2. 6 Jarak *Intersection - Take Off* dari setiap *Runway Aerodrome Manual* Bandar Udara Rahadi Oesman

<i>RWY Designator</i>	<i>Intersection – Take Off</i>	TODA		
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

2.2.18 Koordinat Intersection-Taxiway

Tabel 2. 7 Koordinat *Intersection-Taxiway* (*Aerodrome Manual* Bandar Udara Rahadi Oesman)

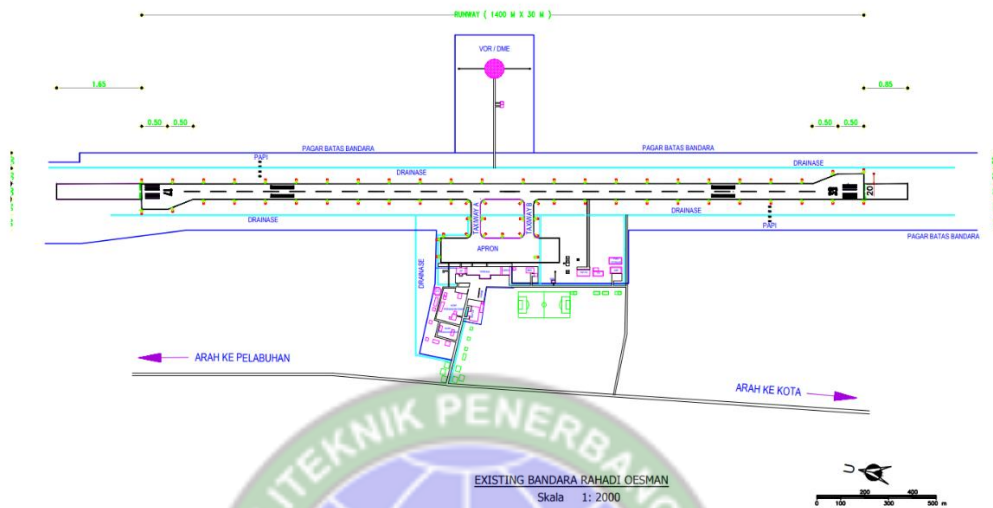
Intersection – Taxiway	Koordinat Geografis (WGS-84)	
	Lintang	Bujur
NIL	NIL	NIL
NIL	NIL	NIL

2.2.19 Lokasi untuk *Pre-Flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*

Jika ada ditetapkan di (lokasi) dan elevasinya (meter, MSL)

2.2.20 Layout Bandar Udara Rahadi

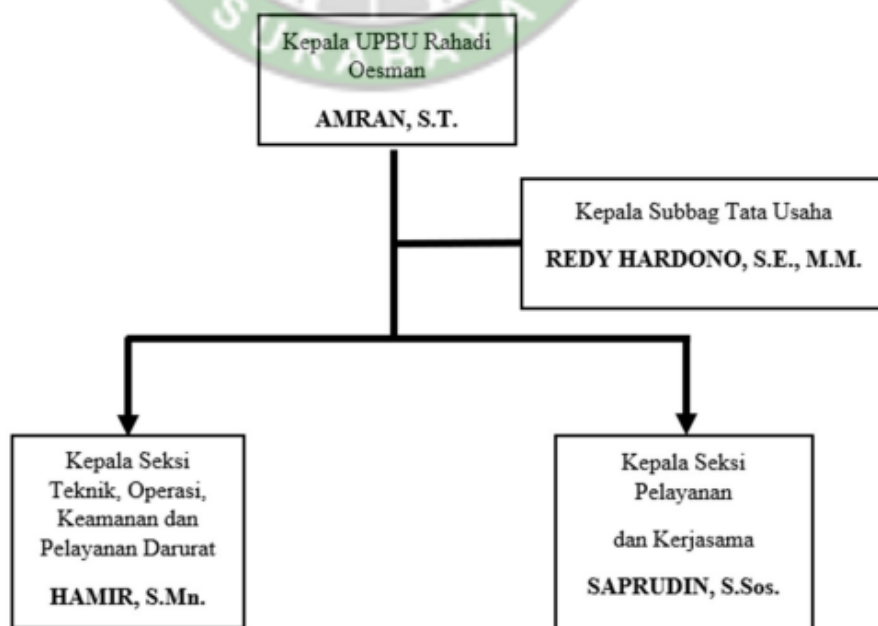
Berikut merupakan gambar layout Bandar Udara Rahadi Oesman



Gambar 2. 4 Layout Bandar Udara Rahadi Oesman

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Rahadi Oesman

Gambar bagan di bawah merupakan struktur organisasi Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang.



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Rahadi Oesman

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Bandar udara merupakan salah satu infrastruktur yang wajib dimiliki setiap Negara karena berfungsi sebagai pintu gerbang dan simpul dari sistem transportasi udara. Menurut Nurhayati (2011) Bandar udara merupakan kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat mendarat dan lepas landas sebuah pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, fasilitas pokok serta fasilitas penunjang lainnya.

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara nomor: SKEP.77/VI/2005, yang mengacu pada Undang-undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan PP No.70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan menyebutkan bahwa bandar udara merupakan lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda yang disertai dengan kelengkapan fasilitas keselamatan penerbangan.

3.2 Lapis Perkerasan

Tanah asli atau tanah dasar masih bersifat natural sehingga dalam kondisi ini tanah masih belum mampu mendukung beban berulang dari kendaraan tanpa mengalami deformasi yang besar. Oleh karena kondisi ini maka dibutuhkan suatu struktur yang dapat melindungi tanah dari beban langsung roda kendaraan. Suatu struktur ini yang dinamakan perkerasan (*pavement*). Pada umumnya jenis perkerasan dapat diklasifikasikan menjadi dua yaitu:

3.2.1 Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan lentur merupakan lapis konstruksi yang terdiri dari batu dan bahan ikat seperti aspal. Agar optimalnya kekuatan struktur sebuah

perkerasan maka struktur perkerasan dibuat berlapis-lapis. Setiap lapisannya akan mendistribusikan beban sampai ke tanah dasar. Apabila salah satu lapisan mengalami kerusakan dan tidak bisa mendistribusikan beban dengan baik maka lapisan yang lain akan ikut mengalami kerusakan. Umumnya perkerasan lentur terdiri dari beberapa lapisan di bawah ini yaitu:

a. Lapis permukaan

Merupakan lapisan paling atas yang bertugas sebagai penahan beban roda. Lapisan ini memiliki stabilitas tinggi untuk menahan roda selama pembebanan. Fungsi lainnya adalah sebagai lapisan kedap air sehingga mencegah meresapnya air ke lapisan di bawahnya, sebagai lapisan yang langsung menerima gesekan roda kendaraan sehingga mudah aus, serta berfungsi menyebarkan beban ke lapisan dibawahnya.

b. Lapis pondasi (*Base Course*)

Lapisan ini terletak antara lapis pondasi bawah dan lapisan permukaan. Lapis pondasi dan lapis pondasi bawah digunakan dalam perkerasan lentur untuk menambah kekuatan perkerasan melalui dua hal berikut:

- 1) Penambahan kekuatan dan ketahanan terhadap kelelahan (*fatigue*)
- 2) Pembentukan lapisan yang relatif lebih tebal sehingga beban perkerasan menyebar.

c. Lapis Pondasi Bawah (*Subbase Course*)

Tujuan dari penggunaan lapis pondasi bawah adalah untuk membentuk lapis perkerasan yang relatif cukup tebal tapi dengan biaya yang relatif lebih murah. Oleh karena itu, kualitas lapis pondasi bawah sangat bervariasi. Fungsi dari lapis pondasi bawah perkerasan lentur adalah sebagai berikut:

- 1) Sebagai bagian dari struktur perkerasan untuk mendukung dan menyebarkan beban kendaraan.
- 2) Efisiensi penggunaan material, agar lapisan yang lain dapat dikurangi tebalnya, sehingga lebih menghemat biaya.
- 3) Mencegah material atau partikel halus dari tanah dasar masuk ke lapis atas.

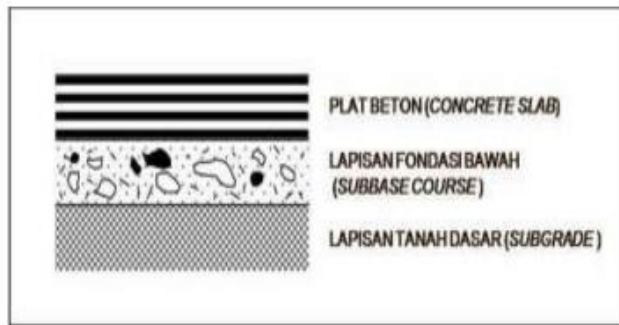
- 4) Sebagai lapisan peresapan agar air tanah tidak mengumpul di pondasi maupun di tanah dasar.
 - 5) Sebagai lapisan pertama agar pelaksanaan pembangunan selanjutnya berjalan lancar.
- d. Tanah dasar (*Subgrade*)

Tanah dasar atau tanah asli merupakan permukaan tanah galian atau permukaan tanah timbunan yang dipadatkan dan menjadi permukaan untuk perletakan bagian perkerasan lainnya. Pemadatan tanah dasar yang baik diperoleh apabila dilakukan pada kondisi kadar air optimum dan diusahakan kadar air tersebut konstan selama umur rencana. Kekuatan dan keawetan dari lapisan konstruksi bergantung pada sifat-sifat dan daya dukung tanah dasar karena nantinya beban kendaraan dari lapisan atas disebarkan ke lapisan di bawahnya dan terakhir akan diterima oleh tanah dasar.

3.2.2 Perkerasan Kaku (Rigid Pavement)

Beton didefinisikan sebagai campuran antara semen *portland* atau semen hidrolik yang lain, agregat kasar, dan air, dengan atau tanpa bahan tambahan yang membentuk massa padat. Beton memiliki kuat tekan yang tinggi namun kuat tarik yang lemah sehingga perkerasan kaku tidak mengalami perubahan bentuk ketika terjadi pembebanan. Perkerasan kaku terdiri dari plat (*slab*) beton semen sebagai lapis pondasi dan lapis pondasi bawah (opsional) di atas tanah dasar. Lapis pondasi bawah dari pelat beton umumnya dibuat karena ada beberapa pertimbangan. Lapis pondasi bawah dari perkerasan kaku berfungsi untuk:

- a. Mengendalikan pengaruh pemompaan (*pumping*), *pumping* merupakan keluarnya butiran halus tanah bersama air pada daerah sambungan, retakan atau pada bagian pinggir perkerasan.
- b. Sebagai lapisan drainase
- c. Mengendalikan kembang – susut tanah dasar
- d. Memudahkan pelaksanaan karena berfungsi sebagai lantai kerja



Gambar 3. 1 Susunan Lapis Perkerasan Kaku

Dibandingkan dengan perkerasan lentur (*asphalt*), perkerasan kaku memiliki keunggulan untuk mendistribusikan beban ke lapisan *subgrade*. Sedangkan perkerasan lentur memiliki kemampuan persebaran beban yang tidak sebaik beton karena terbuat dari material yang kurang kaku. Hal ini dikarenakan perkerasan kaku memiliki kekakuan dan *stiffnes* yang akan mendistribusikan beban pada daerah yang relatif luas pada *subgrade*. Dikutip dari (Harahap, 2018) terdapat beberapa jenis perkerasan kaku antara lain:

a. Perkerasan Beton Semen

Merupakan perkerasan kaku dengan semen sebagai lapisan aus. Terdapat empat jenis perkerasan beton semen yaitu:

- 1) Perkerasan beton semen bersambung tanpa tulang.
- 2) Perkerasan beton semen bersambung dengan tulang.
- 3) Perkerasan beton semen bersambung menerus dengan tulang.
- 4) Perkerasan beton semen pra tekan.

b. Perkerasan Komposit

Perkerasan komposit adalah perkerasan kaku dengan lapis pondasi menggunakan pelat beton semen dan lapis permukaannya menggunakan aspal beton. Perkerasan kaku komposit umumnya digunakan sebagai *runway* sebuah lapangan terbang.

3.3 Pelat Beton

Pelat beton bertulang merupakan struktur tipis yang terbuat dari beton bertulang dengan bidang yang arahnya horizontal, dan dikenai beban yang bekerja tegak lurus pada struktur tersebut. Di dalam dunia konstruksi, pelat beton umumnya digunakan untuk mendapatkan bidang atau permukaan yang rata (Irawan et al., 2016). Menurut (Masherni, 2015) hal-hal yang mempengaruhi kuat tekan beton antara lain:

1. Komposisi pencampuran bahan-bahan pembentuk beton.
2. Kualitas semen yang digunakan.
3. Persentase penggunaan semen terhadap campuran beton.
4. Interaksi atau adhesi antara pasta semen dan agregat.
5. Kekuatan dan kebersihan agregat.
6. Penempatan yang benar, penyelesaian dan pemadatan beton.

Beton dihasilkan dari campuran material yang terdiri dari agregat (halus dan kasar), air dan semen portland (PC)

1. Semen

Semen atau portland cement adalah material yang akan bereaksi secara kimiawi jika dicampur dalam suatu proses yang disebut hidrasi untuk membentuk benda seperti batu. Apabila dicampur dengan air, pasir dan kerikil, maka PC akan menghasilkan beton.

2. Agregat

a. Agregat halus

Agregat halus yang digunakan untuk campuran beton adalah pasir dengan mutu berikut: baik yaitu yang berbutir kasar dan tidak mudah hancur. Material halus yang lolos ayakan No.200 misalnya lanau, tidak boleh melebihi 2-5% dari total material yang digunakan (pasir). Berikut merupakan standar AASHTO M6-81 mengenai gradasi agregat halus:

Tabel 3. 1 Gradasi Agregat Halus

Ayakan	% Lolos dalam berat
3/8 (9,5 mm)	100
No. 4 (4,75)	95-100
No. 16 (1,18 mm)	45-80
No. 50 (0,3 mm)	10-30
No. 100 (0,15 mm)	2-10

b. Agregat kasar

Agregat kasar yang digunakan untuk campuran beton adalah kerikil atau batu pecah.

3. Air

Air yang digunakan untuk pencampuran beton hampir tidak ada pembatas khusus, semua air dari sumber manapun secara normal dapat digunakan. Walaupun demikian, terdapat ketentuan yaitu air yang digunakan harus bebas dari unsur alkali atau oksid, minyak dan bahan organik yang akan merusak beton.

Pelat adalah elemen bidang tipis yang menahan beban-beban transversal melalui aksi lentur ke masing-masing tumpuan. Sedangkan pelat beton atau yang bisa disebut *concrete slabs* adalah suatu elemen struktural yang menerima beban hidup dan mati sampai ke struktur bawah.

a. Keuntungan pelat lantai beton

1. Mampu mendukung beban besar.
2. Tidak dapat terbakar dan kedap air.
3. Merupakan bahan yang kuat dan awet, perawatan dan umur beton relatif panjang (umur rencana dapat mencapai 20 tahun).
4. Lebih kuat terhadap gaya geser yang diakibatkan roda kendaraan.

b. Kelemahan pelat lantai beton

1. Kekuatan tarik rendah.
2. Kualitas bergantung pada cara pelaksanaan dilapangan.

3. Cenderung mengalami kerusakan retak.
- c. Persyaratan pelat lantai beton mengacu pada SNI Beton 1991
 1. Pelat lantai harus memiliki tebal minimal 12 cm.
 2. Harus diberikan tulangan silang dengan diameter minimum 8 mm.
 3. Pada pelat lantai dengan tebal lebih dari 25 cm harus dipasang tulangan rangkap atas bawah.

3.3.1 Kerusakan Pada Pelat Beton

Penyebab kerusakan pada perkerasan kaku sangat penting diketahui sebagai dasar untuk kegiatan pemeliharaan dan perbaikan perkerasan kaku. Umumnya kerusakan terjadi pada slab, lapis pondasi atau tanah dasarnya. Berdasarkan penelitian (Harahap, 2018), kerusakan pada konstruksi perkerasan kaku dapat disebabkan oleh:

- a. Adanya repetisi beban.
- b. Sistem drainase yang tidak baik menyebabkan terjadinya *water ponding* di permukaan pelat.
- c. Material konstruksi perkerasan. Dalam poin ini kerusakan dapat terjadi akibat dari mutu dan sifat material itu sendiri atau dapat pula akibat sistem pengolahan material yang tidak baik.
- d. Iklim tropis yang menyebabkan suhu udara dan curah hujan yang tinggi.
- e. Kondisi tanah dasar yang tidak stabil

3.3.2 Jenis-Jenis Kerusakan Pelat Beton

Berdasarkan Tata Cara Pemeliharaan Perkerasan Kaku (*Rigid*) No.10/T/BNKT/1991 yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Bina Marga, jenis-jenis kerusakan pada perkerasan beton meliputi:

a. Kerusakan disebabkan oleh karakteristik permukaan

- 1) Retak setempat, merupakan retak yang tidak mencapai bagian bawah dari slab.

- 2) Patahan (*faulting*), merupakan kerusakan akibat tidak teraturnya susunan di sekitar atau di sepanjang lapisan bawah tanah dan patahan pada sambungan slab, atau retak-retak.
- 3) Deformasi, merupakan ketidakrataan pada arah memanjang jalan.
- 4) Abrasi, merupakan kerusakan permukaan perkerasan beton yang dibagi menjadi:
 - a) Pelepasan Butir, yaitu kerusakan dimana agregat lapis permukaan terlepas dari campuran beton sehingga permukaan pelat menjadi kasar.
 - b) Pelicinan (*polishing*), yaitu keadaan campuran beton dan agregat pada permukaan menjadi licin akibat dari gesekan-gesekan.
 - c) Aus, yaitu terkikisnya permukaan akibat gesekan roda kendaraan.

b. Kerusakan struktur

- 1) Retak-retak, merupakan kerusakan yang mencapai dasar slab.
- 2) Melengkung (*buckling*), kerusakan ini dapat dibagi lagi menjadi:
 - a) Jembul (*Blow up*), merupakan keadaan dimana slab tertekuk dan melengkung akibat dari tegangan dari dalam beton.
 - b) Hancur, merupakan keadaan dimana slab beton mengalami kehancuran akibat tegangan tekan dari dalam beton. Umumnya kerusakan jenis ini terjadi di area sekitar sambungan.

3.3.3 Klasifikasi dan Penyebab Kerusakan Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*)

Tabel 3. 2 Klasifikasi dan Penyebab Kerusakan Perkerasan Kaku (*Berdasarkan Tata cara Pemeliharaan Perkerasan Kaku (rigid) No.10/T/BNKT/199177*)

Klasifikasi		Penyebab Utama
Kerusakan akibat karakteristik permukaan		
Retak Setempat (Retak yang tidak mencapai dasar slab)	- Retak awal - Retak Sudut - Retak Melintang - Retak di sekitar Lapisan Tanah Dasar	- Daya dukung tanah dasar dan lapis pondasi yang tidak cukup besar - Susunan sambungan dan fungsinya tidak sempurna - Ketebalan slab kurang memadai (terlalu tipis) - Perbedaan penurunan tanah dasar - Rendahnya mutu beton - Penyusutan struktur dan lapis pondasi - Konsentrasi tegangan
Patahan (<i>Faulting</i>)	- Tidak teraturnya susunan lapisan - Patahan slab	- Pemadatan tanag dasar dan lapis pondasi kurang baik - Penyusutan tanah dasar yang tidak merata - Pemompaan (Pumping)
Deformasi	- Ketidakrataan memanjang	- Fungsi dowel tidak sempurna - Kurangnya daya dukung tanah dasar

		- Perbedaan penurunan tanah dasar
Abrasi	- Pelepasan butiran - Pelicinan (hilangnya ketahanan gesek) - Pengelupasan (<i>scaling</i>)	- Lapisan permukaan sudah usang - Lapisan permukaan mengalami aus - Penggunaan agregat lunak - Pelaksanaan yang kurang baik
Kerusakan Sambungan	- Kerusakan pada bahan perekat sambungan - Kerusakan pada ujung sambungan	- Bahan pengisi sambungan yang telah usang - Bahan pengisi yang mengeras, melunak, menyusut - Kerusakan susunan dan fungsi sambungan
Lain-lain	- Berlubang	- Campuran agregat yang kurang baik (adanya material asing di dalam adukan) - Mutu beton yang kurang baik
Kerusakan Struktur		
Retak yang meluas	- Retak yang mencapai dasar slab - Retak sudut - Retak buaya	- Kekuatan dukungan tanah dasar dan lapis pondasi kurang memadai - Struktur sambungan dan fungsinya kurang tepat

		- Perbedaan letak permukaan tanah - Mutu beton yang buruk - Kelanjutan dari retak-retak yang disebutkan di atas
Melengkung	- Jembul - Hancur	- Susunan sambungan dan fungsinya kurang tepat

3.4 Drainase

3.4.1 Pengertian Drainase

Drainase merupakan istilah yang berasal dari kata *to drain* yang artinya pengeringan. Drainase sendiri diartikan sebagai sebuah saluran yang berfungsi mengalirkan kelebihan air yang tidak termanfaatkan (Aditia et al., 2019). Tujuan utamanya adalah membuang air agar tidak menimbulkan genangan ataupun banjir. Hal yang sama berlaku untuk lahan *runway strip* di sekitar *runway*. Drainase dibutuhkan di lahan *runway strip* untuk mencegah adanya genangan air di *runway* maupun di *runway strip* itu sendiri.

Pengertian drainase juga tertera dalam SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. Disebutkan bahwa drainase merupakan salah satu bagian dari fasilitas sisi udara yang penting untuk memastikan keamanan daerah sisi udara saat terjadinya perubahan cuaca. Dalam merancang, membangun dan memelihara daerah pergerakan dan sekitarnya, pengeringan air permukaan merupakan pertimbangan utama untuk keselamatan. Drainase berfungsi meminimalkan kedalaman air pada permukaan dengan mengalirkan air dari permukaan *runway* (khususnya area jalur roda pesawat) melalui jalur terpendek yang mungkin.

3.4.2 Dasar Pengadaan Drainase

Menurut (Yusriansyah, 2010) dalam (Kartiko, 2021), drainase sisi udara pada sebuah bandara dibuat untuk mempertahankan daya dukung tanah dengan mengurangi masuknya air, untuk menjaga agar *Runway*, *Apron*, *Taxiway* serta *Shoulder* agar tidak digenangi air yang dapat membahayakan penerbangan.

Dikutip dari (Aditia et al., 2019) dalam peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139), Volume I Bandar Udara (Aerodrome) – (subbab 9.15.11 – poin c), disebutkan

“Wajib menjaga kondisi permukaan *runway shoulder*, *runway strip* dan drainase sesuai dengan standar teknis operasi bandar udara untuk menghindari adanya genangan air di permukaan *runway* dan *runway strip*”

3.4.3 Jenis Drainase

Jenis-jenis drainase dapat dibedakan menjadi beberapa jenis dilihat dari berbagai aspek. Menurut Hasmar (2012) dalam (Almahera et al., 2020) jenis saluran drainase meliputi:

a. Menurut Sejarah Terbentuknya

1) Drainase Alamiah (*natural drainage*)

Merupakan drainase yang terbentuk secara alami dan tidak adanya bangunan penunjang seperti pasangan batu atau beton. Saluran ini umumnya terbentuk akibat gerusan air yang bergerak karena gravitasi sehingga lambat laun membentuk jalan air yang permanen.

2) Drainase Buatan (*artificial drainage*)

Berbeda dengan drainase alami, drainase buatan sengaja dibuat dengan maksud dan tujuan sehingga memerlukan bangunan khusus seperti selokan dengan pasangan batu atau beton, gorong-gorong, pipa-pipa, dan material lainnya.

b. Menurut Letak Saluran

Drainase menurut letak saluran terbagi menjadi beberapa bentuk yaitu:

- 1) Drainase permukaan tanah (*surface drainage*)
- 2) Drainase bawah permukaan tanah (*sub surface drainage*)

c. Menurut Fungsi Drainase

Menurut fungsinya, drainase dibagi menjadi dua yaitu:

1) *Single purpose*

Saluran yang berfungsi mengalirkan satu jenis air buangan, misalnya hanya air hujan atau hanya jenis air buangan lainnya.

2) *Multi purpose*

Saluran jenis ini mengalirkan beberapa jenis air buangan baik secara bercampur maupun secara bergantian.

d. Menurut Konstruksi

Jenis konstruksi drainase harus diketahui dalam perencanaan sebuah drainase. Jenis drainase berdasarkan konstruksinya meliputi:

1) Saluran Terbuka

Saluran yang konstruksi bagian atasnya terbuka langsung dan berhubungan dengan udara luar. Saluran jenis ini sesuai digunakan untuk drainase hujan di daerah yang memiliki luasan yang cukup, ataupun dapat digunakan untuk drainase non-hujan yang tidak membahayakan kesehatan ataupun mengganggu lingkungan.

2) Saluran Tertutup

Saluran yang konstruksi bagian atas tertutup dan tidak berhubungan dengan udara luar. Saluran jenis ini umumnya digunakan untuk aliran air kotor atau untuk saluran yang terletak di tengah perkotaan.

3.4.4 Pemeliharaan Drainase

Pemeliharaan berkala dan perawatan rutin terhadap saluran drainase perlu dilakukan untuk menjaga kualitas fungsional dan mencegah terjadinya kegagalan

sistem drainase sisi udara. Perbaikan dan perawatan dapat meliputi kegiatan pembersihan saluran dari tanaman liar, pembersihan sedimentasi (endapan lumpur atau pasir) yang ikut mengalir dan mengendap di saluran, perbaikan saluran seperti pergantian struktur, perbaikan kontur dari saluran agar air dapat mengalir dengan lancar. Perbaikan pada titik yang mengalami kerusakan perlu dilakukan secara cepat dan tepat guna mencegah terjadinya bahaya keselamatan penerbangan di sisi udara. Selain itu diperlukan pula tinjauan rutin setiap tahun untuk mengevaluasi ulang perencanaan dan perawatan saluran drainase eksisting (Almahera et al., 2020).



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* dilaksanakan di Bandar Udara Rahadi Oesman, Ketapang, Kalimantan Barat. Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* oleh taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI Bravo dilaksanakan mulai tanggal 4 April 2023 sampai dengan 31 Agustus 2023. Jam dinas dimulai pada pukul 07.30 sampai pukul 16.00. Penyusunan laporan difokuskan pada penyelesaian masalah yang telah dilakukan oleh Unit Bangunan dan Landasan Bandara Rahadi Oesman. Ruang Lingkup pelaksanaan *On The Job Training* meliputi beberapa hal berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas sisi darat merupakan fasilitas yang disediakan oleh pihak jasa penerbangan dan bandar udara untuk mengakomodasi pergerakan penumpang, angkutan kargo, dan pertukaran moda transportasi penumpang di kawasan bandar udara. Fasilitas bandar udara yang tergolong dalam fasilitas sisi darat meliputi:

1. Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah fasilitas pertama yang menjadi penghubung antara sistem transportasi udara dengan sistem transportasi darat dan sebaliknya. Fungsi dari bangunan ini adalah menampung segala kegiatan transisi dari kedua moda transportasi. Kegiatan didalamnya mencakup pemeriksaan keamanan, pemeriksaan bagasi, dan kegiatan transisi lainnya.



Gambar 4. 1 Terminal Penumpang Bandar Udara Rahadi Oesman

2. *Hall Keberangkatan*

Hall keberangkatan adalah area yang memfasilitasi kegiatan calon penumpang yang akan melakukan keberangkatan. *Hall keberangkatan* dilengkapi dengan fasilitas seperti ruang tunggu, tempat duduk, toilet, *charger box*, dan fasilitas penunjang kenyamanan penumpang yang lain. Kegiatan di area *Hall keberangkatan* meliputi *check-in*, pemeriksaan keamanan, dan pemeriksaan bagasi.



Gambar 4. 2 Hall Keberangkatan Penumpang Bandar Udara Rahadi Oesman

3. *Hall Kedatangan*

Hall kedatangan adalah area yang digunakan untuk pelayanan bagi penumpang yang telah menyelesaikan perjalanan (kedatangan). *Hall kedatangan* dilengkapi dengan fasilitas seperti ruang tunggu, tempat

duduk, dan toilet. Kegiatan pada area ini meliputi *baggage claim* dan transisi penumpang pada transportasi darat.



Gambar 4. 3 Hall Kedatangan Penumpang Bandar Udara Rahadi Oesman

4. *Parking Area*

Area parkir merupakan sebuah area yang di fungsikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan dan sebagai tempat menampung kendaraan penumpang dan/atau penjemput di area bandar udara.

5. Gedung Administrasi

Gedung administrasi adalah bangunan yang digunakan untuk seluruh kegiatan administrasi bandar udara, kegiatan kantor, serta kegiatan kepegawaian.



Gambar 4. 4 Gedung Administrasi Bandar Udara Rahadi Oesman

6. Gedung Alat-Alat Berat

Gedung ini digunakan sebagai tempat menampung semua fasilitas atau inventaris (alat-alat berat) yang dimiliki oleh bandar udara.



Gambar 4. 5 Gedung Alat-alat Berat

7. Gedung *Power House* (PH)

Power House merupakan pusat distribusi listrik ke seluruh fasilitas di bandar udara. *Power House* digunakan pula sebagai tempat meletakkan genset dan alat kelistrikan yang mendukung operasi penerbangan.



Gambar 4. 6 Gedung *Main Power House*

8. Gedung PKP-PK

Gedung ini merupakan gedung dibangun di area yang strategis berdasar pada perhitungan *response time*. Letak gedung ini

memungkinkan personil PKP-PK untuk mampu mencapai lokasi sebuah kejadian dengan waktu secepat mungkin.



Gambar 4. 7 Gedung PKP-PK

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas sisi udara merupakan area vital bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi pesawat udara dan segala kegiatan penunjang lainnya. Fasilitas yang menjadi lingkup sisi udara pada Bandar Udara Rahadi Oesman adalah sebagai berikut:

1. *Runway*

Runway adalah landasan yang digunakan untuk lepas landas atau pendaratan sebuah pesawat. Letak dan arah dari *runway* dihitung dan direncanakan dari awal pembangunan sebuah bandar udara. Bandara Rahadi Oesman sendiri memiliki panjang *runway* 1400 meter dan lebar 30 meter serta memiliki nilai PCN 21 F/C/Y/T. *Runway designator* yang dimiliki bandara ini di masing-masing ujung landasan adalah 17 dan 35.



Gambar 4. 8 Tampak Atas *Runway* Bandar Udara Rahadi Oesman

2. *Taxiway*

Taxiway merupakan jalur keluar masuk pesawat dari *runway* menuju *apron* dan sebaliknya. Bandara Rahadi Oesman memiliki dua *taxiway* (A dan B) dengan panjang 75 meter dan lebar 18 meter serta dengan nilai PCN 21 F/C/Y/T.



Gambar 4. 9 Tampak Atas *Taxiway* Bandar Udara Rahadi Oesman

3. *Apron*

Apron merupakan area yang difungsikan untuk akomodasi pesawat udara dalam menaikkan dan/atau menurunkan penumpang, bongkar muat barang pos atau kargo, sebagai tempat parkir serta area pemeliharaan pesawat. *Apron* pada bandara Rahadi Oesman menggunakan perkerasan lentur (*asphalt*) dengan panjang 224 meter dan lebar 51 meter dengan nilai PCN 21 F/C/Y/T.



Gambar 4. 10 Tampak Atas *Apron* Bandar Udara Rahadi Oesman

4.2 Jadwal On The Job Training

Pelaksanaan *On The Job Training* taruna Diploma III Teknik Banguna dan Landasan angkatan VI Bravo dilaksanakan di Bandar Udara Kelas II Rahadi Oesman yang terletak di Kabupaten Ketapang, Kalimantan Barat. Kegiatan efektif dimulai pada tanggal 4 April 2023 sampai 31 Agustus 2023.

Waktu pelaksanaan telah disesuaikan dengan jadwal yang dibuat oleh program studi Bangunan dan Landasan dan disetujui oleh *supervisor*. Jam dinas harian disesuaikan dengan jam operasional pegawai Unit Bangland Bandara Rahadi

Oesman yaitu pukul 07.30 – 16.00 WIB, waktu istirahat pukul 12.00 s/d 13.00 WIB. Seluruh kegiatan OJT didampingi dan diawasi oleh *supervisor* yang ada di Bandar Udara.

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI Bravo Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Rahadi Oesman selama 5 bulan terangkum dalam tabel sebagai berikut:

No.	Hari/tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	4 April 2023	Taruna tiba di Bandar Udara Rahadi Oesman.	Taruna melakukan pengenalan dan menerima arahan dari civitas bandar udara.
2	4 April 2023 – 31 Agustus 2023	Taruna melaksanakan kegiatan OJT seperti dinas harian secara normal.	Dinas harian disesuaikan dengan jam kerja kantor pukul 07.30 – 16.00 WIB.
3	21 Agustus 2023	Sidang Laporan OJT	Pelaksanaan sidang laporan OJT di Bandar Udara Rahadi Oesman yang diuji oleh dosen dan Kepala Unit Bangland serta <i>supervisor</i> .
4	31 Agustus 2023	Taruna OJT telah menyelesaikan kegiatan OJT	<i>Supervisor</i> bandar udara menyerahkan taruna OJT kepada pihak kampus dan kegiatan OJT dinyatakan selesai.

4.3 Permasalahan On The Job Training

4.3.1 Kerusakan Pelat Beton Drop Zone Area

Bandar Udara Rahadi Oesman merupakan bandara kelas II di Kabupaten Ketapang yang melayani rute penerbangan domestik dengan rata-rata lima penerbangan setiap harinya. Pesawat terbesar yang dapat ditampung adalah pesawat tipe ATR-72, dengan daya tampung tersebut lalu lintas kendaraan penumpang serta pengantar setiap harinya dapat tergolong cukup padat.

Drop zone area adalah area vital yang digunakan sebagai area naik dan turunnya penumpang dari atau ke transportasi darat. Area ini digunakan sebagai tempat pemberhentian kendaraan sekaligus bongkar muat barang bawaan penumpang. Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training*, permasalahan yang terjadi pada fasilitas drop zone adalah lapisan perkerasan kaku (*rigid*) yang digunakan pada area ini telah mengalami kerusakan. Kualitas campuran beton yang buruk pada saat pengerjaan di tahun 2019 menyebabkan kerusakan abrasi pada lapisan permukaan pelat beton drop zone di Bandar Udara Rahadi Oesman. Faktor buruknya kualitas campuran inilah yang menjadi faktor utama penyebab kerusakan lapisan perkerasan tersebut.



Gambar 4. 11 Area Kerusakan Pelat Beton Drop Zone

4.3.2 Pemeliharaan Saluran Drainase Sisi Udara

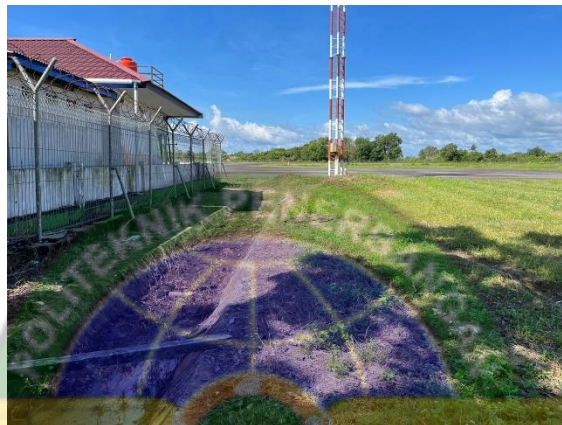
Saluran drainase adalah salah satu bagian penting dari fasilitas sisi udara yang berfungsi untuk memastikan keamanan operasional pesawat yang dipengaruhi oleh cuaca.

Kegiatan perawatan dan perbaikan semua fasilitas rutin dilakukan oleh bandar udara untuk menjaga nilai fungsional fasilitas di bandara. Hasil pengamatan selama pelaksanaan *On The Job Training* ditemukan kondisi saluran drainase sisi udara di Bandar Udara Rahadi Oesman dipenuhi rumput liar dan terdapat endapan tanah di sepanjang salurannya. Apabila kondisi ini dibiarkan maka akan mempengaruhi fungsi dari saluran drainase tersebut.

Saluran drainase yang ditutupi oleh tanaman liar serta dipenuhi oleh endapan lumpur dan tanah tidak akan mampu menampung aliran air secara optimal. Kondisi ini akan semakin buruk apabila diikuti dengan curah hujan yang tinggi pada musim hujan. Menurut data dari BMKG kelas III Ketapang, rata-rata curah hujan di Kabupaten Ketapang per bulan dalam periode lima tahun terakhir masuk dalam kategori tinggi. Pada data terakhir

yaitu tahun 2022 rata-rata curah hujan per bulan bahkan mencapai 366 mm dan dikategorikan sebagai curah hujan tinggi.

Meluapnya air sehingga menimbulkan *waterponding* di sepanjang *runway* akan menimbulkan berbagai masalah lain, misalnya seperti tergelincirnya roda pesawat dan rusaknya struktur perkerasan *runway* akibat genangan dalam jangka waktu yang lama.



Gambar 4. 12 Sedimentasi Drainase



Gambar 4. 13 Tanaman Liar di Sepanjang Saluran Drainase



Gambar 4. 14 Kondisi Drainase Ketika Hujan

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Perbaikan Pelat Beton Drop Zone Area

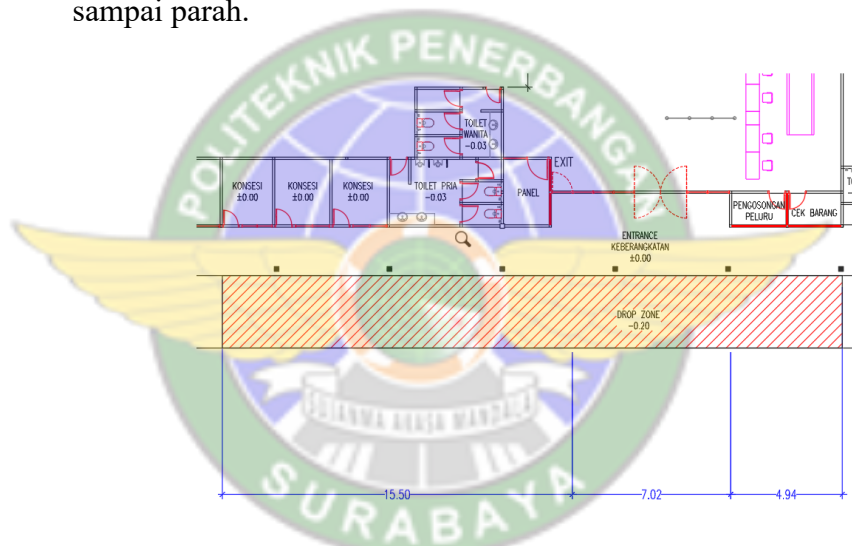
Beton adalah bahan campuran yang terdiri dari agregat kasar, agregat halus, dan air. Suatu struktur beton sangat dipengaruhi oleh komposisi dan kualitas bahan-bahan pencampur beton. Komposisi campuran pasta beton yang tidak sesuai dapat menyebabkan beton yang dihasilkan memiliki kualitas yang buruk. Oleh karena mutu campuran yang tidak baik maka kekuatan ikat dari pelat beton buruk sehingga dalam rentang waktu empat tahun, lapis permukaan pelat beton sudah mengalami kerusakan.

Menurut kusdiyono (2012) yang dikutip dari (Junianto et al., 2019), ada tiga fase pembentukan beton dari keadaan plastis menjadi padat. Beton segar adalah campuran pada keadaan plastis yang siap dituang kedalam cetakan dan dipadarkan sebelum mengikat (*setting*). Setelah umur campuran mencapai 10 jam dari waktu pengecoran, beton mulai mengeras dan pada fase ini dinamakan beton muda. Selanjutnya proses pengerasan akan berlangsung sehingga mencapai kekuatan beton yang disyaratkan dan dapat disebut dengan beton keras, umumnya umur beton adalah 28 hari sampai siap untuk diberi beban.

Langkah penyelesaian atau perbaikan kerusakan yang dilakukan tim OJT dan staff bangland Bandar Udara Rahadi Oesman selama pelaksanaan OJT meliputi:

1. Penentuan Area Perbaikan.

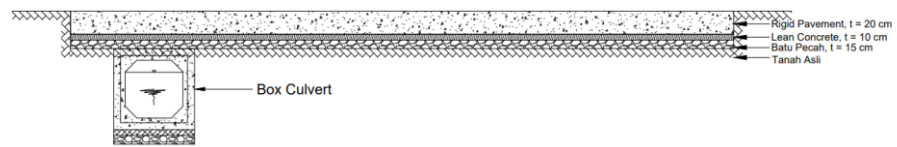
Area drop zone bandar udara Rahadi Oesman menggunakan lapis perkerasan kaku (*rigid*) sebagai lapis permukaannya. Pada beberapa area terjadi kerusakan abrasi (pelepasan butir) dimana agregat lapis permukaan terlepas dari campuran beton. Kegiatan perbaikan difokuskan pada area yang mengalami kerusakan kategori sedang sampai parah.



Gambar 4. 15 Peta Area Perbaikan

2. Perencanaan Pelapisan Kembali Lapis Permukaan Pelat Beton.

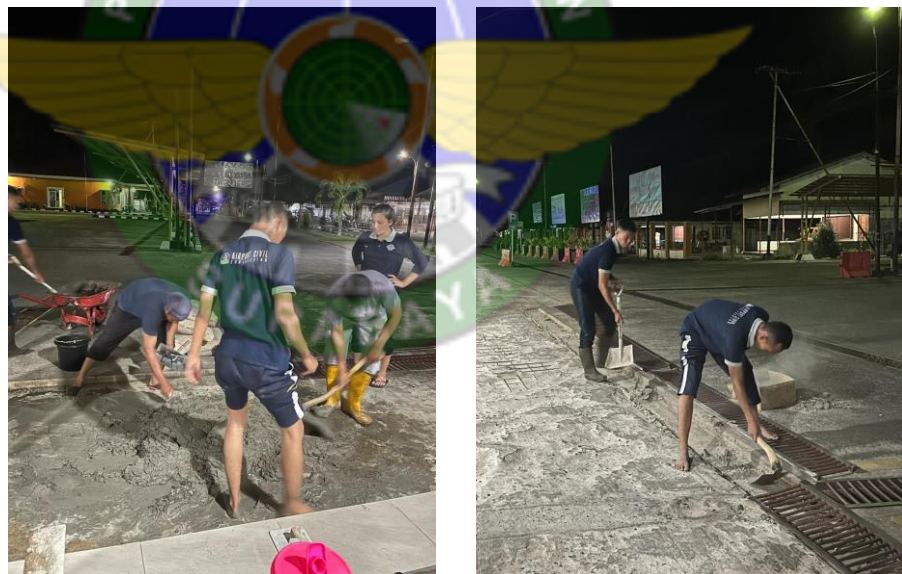
Perbaikan yang dilakukan untuk kerusakan abrasi pada pelat beton *drop zone area* Bandar Udara Rahadi Oesman adalah pelapisan kembali lapis permukaan pelat beton dengan semen. Campuran semen dibuat dengan pasir, semen dan agregat kasar berupa batu kerikil. Pelapisan kembali dilaksanakan pada lapisan permukaan *rigid pavement*. Ketebalan dari lapisan perbaikan disamakan dengan elevasi lapis permukaan *existing* (sebelum terjadinya kerusakan). Sehingga ketebalan lapisan permukaan plat beton kembali menjadi 20 cm.



Gambar 4. 16 Potongan Melintang Lapisan Pelat Beton Drop Zone Area

3. Pengerjaan Perbaikan Pelapisan Kembali.

Penambalan pelat beton bertujuan untuk mengembalikan fungsi pelat beton, karena pelat beton eksisting mengalami kerusakan abrasi maka tulangan sudah mengalami korosi, sehingga besar kuat tarik dari pelat beton tidak sama seperti semula. Pelat lantai tidak memerlukan pembongkaran menyeluruh dikarenakan kerusakan belum mencapai dasar pelat beton.



Gambar 4. 17 Dokumentasi Perbaikan Pelat Beton

4.4.2 Pemeliharaan Saluran Drainase Sisi Udara

Salah satu faktor utama penyebab banyaknya kegagalan dan kerusakan pada lapis perkerasan adalah air. Genangan air yang masuk kedalam suatu struktur perkerasan akan menyebabkan kerusakan pada struktur tersebut. Oleh karena itu, saluran drainase berperan penting dalam

fungsi penampungan dan pembuangan air permukaan dan air tanah yang berlebihan.

Berdasarkan KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, bahwa operator bandar udara wajib menjaga kondisi permukaan *runway strip*, *runway shoulder*, dan saluran drainase sesuai dengan standar teknis operasi bandar udara untuk menghindari adanya genangan air di permukaan *runway* dan *runwaystrip*.

Permasalahan lain yang berpotensi muncul apabila kondisi saluran drainase di Bandar Udara Rahadi Oesman dibiarkan dalam jangka waktu yang lama antara lain:

1. Terganggunya aliran air akibat adanya sumbatan dari material asing berupa timbunan tanah atau sumbatan sampah.
2. Terbentuknya genangan air pada perkerasan *runway* yang dapat menimbulkan potensi bahaya operasi penerbangan.
3. Terjadinya kerusakan struktur perkerasan yang lebih parah sehingga perbaikan yang dilakukan membutuhkan biaya yang lebih besar.

Setelah dilakukan observasi lapangan, langkah penyelesaian permasalahan yang dilakukan oleh tim OJT dan staff unit Bangland adalah:

1. Peninjauan Lokasi Target

Peninjauan lokasi dilakukan untuk mengetahui detail area atau lokasi pengerjaan kegiatan pemeliharaan. Selain itu, peninjauan juga dilakukan untuk mengetahui kondisi dan tingkat keparahan permasalahan. Pemeliharaan dilakukan pada seluruh saluran drainase.



Gambar 4. 18 Denah Area Pembersihan dan Arah Aliran Saluran Drainase

2. Perencanaan Pembersihan

Perencanaan pembersihan dilakukan sebagai tahap persiapan. Pada tahap persiapan ini dilakukan pengumpulan semua kebutuhan alat, bahan, dan sarana pendukung lain serta dilakukan *briefing* untuk pembagian area pembersihan.

3. Pembersihan Drainase

Pembersihan drainase dilakukan untuk menghilangkan tanaman liar dan endapan tanah yang mengganggu aliran air.

a. Pembersihan tanaman liar

Pembersihan tanaman liar dilakukan menggunakan alat bantu mesin pemotong rumput dan dilakukan penyemprotan cairan racun untuk memperlambat proses pertumbuhan kembali tanaman liar tersebut.

b. Pembersihan endapan tanah dan sumbatan sampah

Pembersihan endapan tanah dilakukan manual dengan mencangkul tanah endapan dan pembersihan sumbatan sampah yang terbawa aliran air.

Semua upaya dan kegiatan ini diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan yang ditemukan di saluran drainase Bandar Udara Rahadi Oesman sehingga drainase dapat berfungsi optimal untuk menampung dan mengalirkan kelebihan air agar tidak menyebabkan permasalahan lanjutan yang dapat menimbulkan adanya potensi bahaya operasi penerbangan.



Gambar 4. 19 Dokumentasi Pemeliharaan Saluran Drainase



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Bab IV

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab IV, maka dapat ditarik kesimpulan:

No	Permasalahan	Penyelesaian Masalah
1	Kerusakan pelat beton drop zone area.	Melakukan perbaikan lapisan permukaan pelat beton.
2	Saluran drainase yang ditumbuhi tanaman liar dan aliran air yang terhambat akibat endapan tanah dan sumbatan sampah.	Melakukan pemeliharaan dan pembersian pada saluran drainase.

5.1.2 Kesimpulan pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Rahadi Oesman berlangsung dengan lancar dan penulis banyak menemukan pengalaman baru serta mendapatkan tambahan ilmu yang berguna untuk mendukung pemahaman teori yang telah diterima sebelumnya. Berkat bimbingan oleh *supervisor*, pembimbing, dan dorongan dari seluruh staff unit serta karyawan bandara udara maka pelaksanaan OJT dapat berlangsung lancar dan penulis mampu menyelesaikan penulisan laporan OJT dengan baik.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Bab IV

Saran yang dapat diberikan terhadap permasalahan yang telah dijabarkan meliputi:

- a. Perbaikan Setempat Lapis Permukaan Pelat Beton

Kerusakan abrasi yang terjadi pada lapis permukaan pelat beton pada *drop zone area* belum mencapai tingkat kerusakan yang memerlukan rekonstruksi menyeluruh terhadap struktur perkerasan kaku-nya. Melihat kondisi kerusakannya perbaikan dapat dilakukan dengan pelapisan kembali lapis permukaan untuk meratakan permukaannya sehingga kerusakan abrasi yang terjadi tertutup oleh lapisan permukaan yang baru.

b. Pemeliharaan Rutin Saluran Drainase

Mengingat drainase merupakan salah satu komponen vital pada area sisi udara maka untuk mencegah kerusakan lanjutan (kerusakan parah) pada konstruksinya sehingga diperlukan adanya kegiatan pemeliharaan rutin saluran drainase tersebut dari sedimentasi tanah dan tanaman liar yang tumbuh di sepanjang saluran. Penulis berharap pihak bandara melakukan kegiatan perawatan dan pengecekan rutin terhadap kondisi drainase demi menunjang keselamatan operasi penerbangan.

5.2.2 Saran pelaksanaan OJT secara keseluruhan

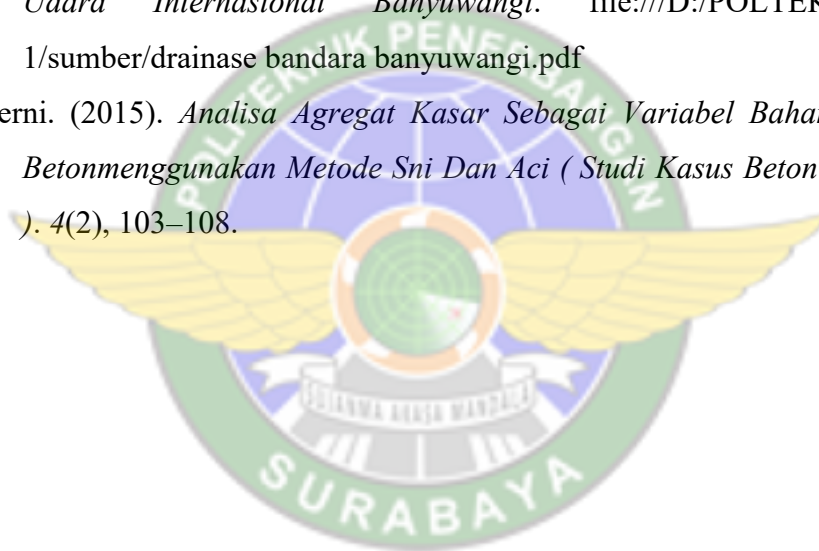
Saran yang dapat penulis berikan untuk pelaksanaan OJT di Bandar Udara Rahadi Oesman meliputi:

- a. Melakukan perbaikan dan penanganan sedini mungkin ketika terjadi kerusakan fasilitas agar tidak terjadi kerusakan lanjutan atau kerusakan yang lebih parah akibat terlambatnya proses penanganan.
- b. Rutin mengadakan kegiatan pengecekan kualitas dan kondisi pada seluruh fasilitas baik di sisi udara dan sisi darat pada Bandar Udara Rahadi Oesman.

DAFTAR PUSTAKA

- Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang. (2020). *Aerodrome Manual: Pedoman Pengoperasian Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang*. Bandar Udara Rahadi Oesman. Ketapang.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2005). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Bandar Udara*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 262 Tahun 2017 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Jakarta.
- Pemerintah Indonesia. (2009). *Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Pasal 219 tentang Fasilitas Bandar Udara*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Aditia, F. Y., Hariyadi, S., Rozi, F., Penerbangan, F. T., & Penerbangan, P. (2019). *Evaluasi Desain Drainase Runway Strip di Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan*. 3(1), 29–42.
- Almahera, D., Lukman, A., Harahap, R., Alumni,), Program, D., & Sipil, S. T. (2020). *Evaluasi Sistem Drainase Area Sisi Udara (Air Side) Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang*. *Cetak) Buletin Utama Teknik*, 15(2), 1410–4520.
- Harahap, R. A. (2018). *Identifikasi Jenis Kerusakan Perkerasan Kaku (Rigid Pavement) Pada Ruas Jalan Sisingamangaraja, Kota Medan*. In *Energies*.
- Irawan, J., Ilhami, I., & Noor, M. (2016). *Perbaikan Struktur Pelat Lantai Bangunan*

- Pasar Tanjung Kabupaten Tabalong. *Jurnal Poros Teknik*, 8(1), 35–41.
<https://www.neliti.com/publications/126211/>
- Junianto, A., Ramadhan, R. M., Utari, J. P., Kusdiyono, K., Pawiro, D. A., & Junaidi, J. (2019). *Kajian Perbaikan Struktur Perkerasan Kaku Menggunakan Metode Pressure Grouting Dengan Material Polyurethane Dan Epoxy* (Studi Kasus : Ruas Jalan Patriot – Perintis Kemerdekaan Kota Pekalongan). *Wahana Teknik Sipil: Jurnal Pengembangan Teknik Sipil*, 24(1), 19. <https://doi.org/10.32497/wahanats.v23i1.1604>
- Kartiko, N. (2021). *Studi Evaluasi Sistem Drainase Sisi Udara (Air Side) Bandar Udara Internasional Banyuwangi*. file:///D:/POLTEKBANG/OJT1/sumber/drainase bandara banyuwangi.pdf
- Masherni. (2015). *Analisa Agregat Kasar Sebagai Variabel Bahan Campuran Beton menggunakan Metode Sni Dan Aci (Studi Kasus Beton Mutu K-300)*. 4(2), 103–108.



LAMPIRAN

Lampiran 1. Data Curah Hujan periode 5 Tahun Kabupaten Ketapang

 JUMLAH CURAH HUJAN (MM) DAN HARI HUJAN STASIUN METEOROLOGI RAHADI OESMAN KETAPANG TAHUN 2018		
BULAN	CURAH HUJAN	HARI HUJAN
1	2	3
1 JANUARI	276	20
2 FEBRUARI	166	10
3 MARET	426	22
4 APRIL	242	24
5 MEI	556	22
6 JUNI	236	10
7 JULI	21	6
8 AGUSTUS	23	7
9 SEPTEMBER	66	27
10 OKTOBER	393	20
11 NOPEMBER	310	25
12 DESEMBER	535	30
RATA-RATA	271	19

 JUMLAH CURAH HUJAN (MM) DAN HARI HUJAN STASIUN METEOROLOGI RAHADI OESMAN KETAPANG TAHUN 2019		
BULAN	CURAH HUJAN	HARI HUJAN
1	2	3
1 JANUARI	238	20
2 FEBRUARI	487	21
3 MARET	120	12
4 APRIL	486	19
5 MEI	113	15
6 JUNI	283	14
7 JULI	46	4
8 AGUSTUS	16	3
9 SEPTEMBER	15	6
10 OKTOBER	149	15
11 NOPEMBER	263	17
12 DESEMBER	552	24
RATA-RATA	231	14

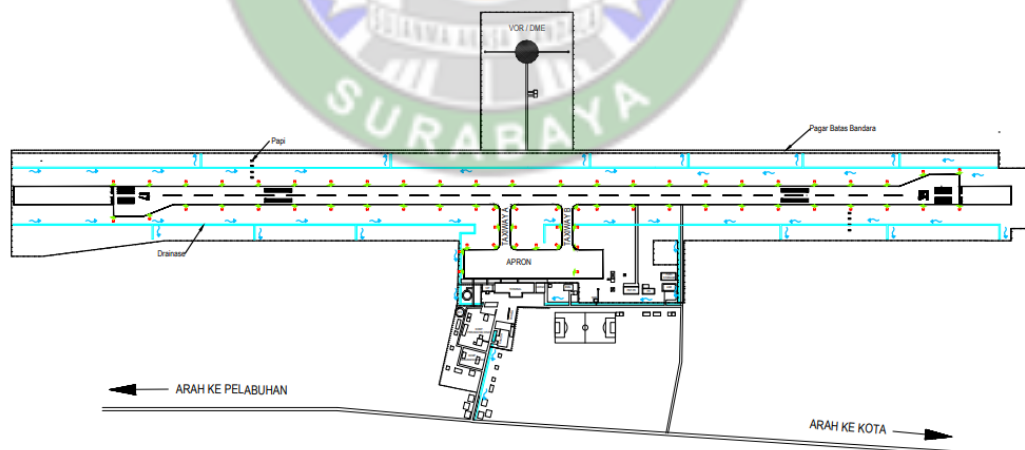
 JUMLAH CURAH HUJAN (MM) DAN HARI HUJAN STASIUN METEOROLOGI RAHADI OESMAN KETAPANG TAHUN 2020		
BULAN	CURAH HUJAN	HARI HUJAN
1	2	3
1 JANUARI	401	22
2 FEBRUARI	311	22
3 MARET	474	19
4 APRIL	355	21
5 MEI	422	21
6 JUNI	326	21
7 JULI	378	21
8 AGUSTUS	101	17
9 SEPTEMBER	360	24
10 OKTOBER	339	25
11 NOPEMBER	667	27
12 DESEMBER	293	31
RATA-RATA	369	23

 JUMLAH CURAH HUJAN (MM) DAN HARI HUJAN STASIUN METEOROLOGI RAHADI OESMAN KETAPANG TAHUN 2021		
BULAN	CURAH HUJAN	HARI HUJAN
1	2	3
1 JANUARI	530	23
2 FEBRUARI	39	4
3 MARET	255	22
4 APRIL	211	15
5 MEI	238	18
6 JUNI	272	20
7 JULI	206	13
8 AGUSTUS	405	21
9 SEPTEMBER	575	23
10 OKTOBER	275	21
11 NOPEMBER	572	22
12 DESEMBER	736	25
RATA-RATA	360	19

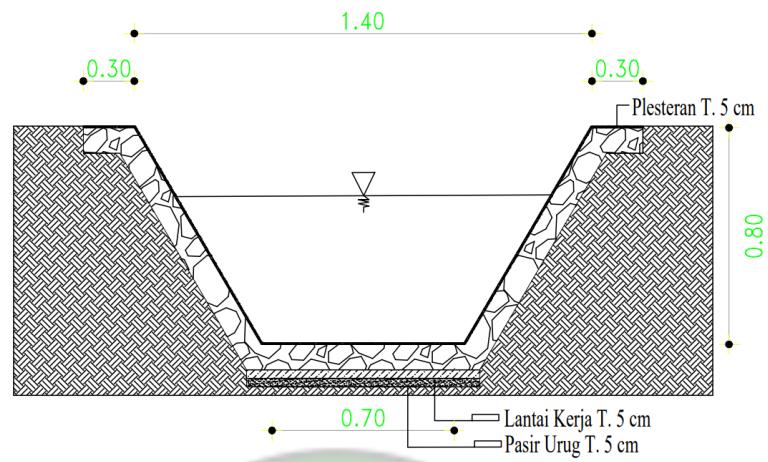
 JUMLAH CURAH HUJAN (MM) DAN HARI HUJAN STASIUN METEOROLOGI RAHADI OESMAN KETAPANG TAHUN 2022		
BULAN	CURAH HUJAN	HARI HUJAN
1	2	3
1 JANUARI	284	21
2 FEBRUARI	405	19
3 MARET	168	18
4 APRIL	275	18
5 MEI	283	18
6 JUNI	351	21
7 JULI	179	14
8 AGUSTUS	569	20
9 SEPTEMBER	409	25
10 OKTOBER	701	30
11 NOPEMBER	327	26
12 DESEMBER	437	24
RATA-RATA	366	21



Lampiran 2. Denah Saluran dan Arah Aliran Air Saluran Drainase Bandar Udara Rahadi Oesman



Lampiran 3. Potongan Melintang Saluran Drainase Bandar Udara Rahadi Oesman



Lampiran 4. Dokumentasi Kunjungan PT. Anugerah Trinity Beton Mix



Lampiran 5. Dokumentasi Giat Kerja Bakti



Lampiran 6. Dokumentasi *Patching Area Parking Stand 4*



Lampiran 7. Dokumentasi Perbaikan Pagar Parimeter Sisi Udara



Lampiran 8. Dokumentasi Perbaikan Drop Zone



Lampiran 9. Form Kegiatan Harian OJT

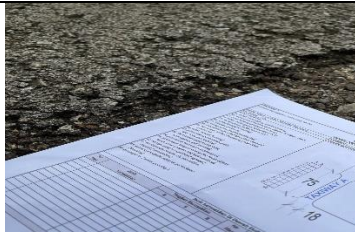
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

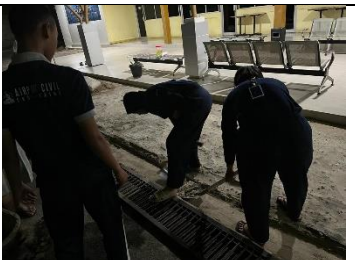
Nama : Widya Chairunnisa

NIT : 30721045

PRODI : D3-Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : UPBU Kelas II Rahadi Oesman Ketapang

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin/ 3 April 2023	Taruna melaksanakan pertemuan dengan Kepala Unit Penyelenggara beserta pejabat struktural Bandar Udara (UPBU) Kelas II Rahadi Oesman.		
2	Selasa/ 4 April 2023	Pengenalan sisi udara, sisi darat, dan area sekitar UPBU Rahadi Oesman		
3	Rabu/ 5 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Praktek identifikasi kerusakan runway, taxiway, apron		

4	Kamis/ 6 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perbaikan grill saluran air		
5	Jumat/ 7 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Identifikasi kerusakan fasilitas area terminal		
6	Sabtu/ 8 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara		
7	Minggu/ 9 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara - Pemberian materi KKOP		
8	Senin/ 10 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perbaikan pagar perimeter sisi udara bandara		
9	Selasa/ 11 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perbaikan dan pelapisan ulang lapis permukaan pelat beton drop zone area		

10	Rabu/ 12 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perawatan ruang kantor unit Landasan dan Bangunan Bandara		
11	Kamis/13 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perbaikan sumbatan saluran wastafel toilet kedatangan		
12	Jumat/ 14 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perawatan area sisi udara - Pemotongan rumput pada area <i>airstrip</i>		
13	Sabtu/ 15 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Pemotongan rumput pada area <i>airstrip</i> - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara		
14	Minggu/ 16 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Penyemprotan racun rumput pada area <i>airstrip</i> - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara		

15	Senin/ 17 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perbaikan grill saluran air		
16	Selasa/ 18 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
17	Rabu/ 19 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
18	Kamis/ 20 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Pelaksanaan tugas jaga posko lebaran		
19	Jumat/ 21 April 2023 – 26 April 2023	- Libur Hari Raya Idul Fitri	-	
20	Kamis / 27 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Perbaikan kebocoran atap terminal		

26	Jumat/ 28 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Pembongkaran tenda area mushola bandar udara		
27	Sabtu/ 29 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara		
28	Minggu/ 30 April 2023	- Inspeksi rutin harian - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara - Pengukuran elevasi tanah timbunan airstrip		

Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Yuli Handoyo Putro S.R., A.Md.

NIP : 19750716 200712 1 007

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Widya Chairunnisa
 NIT : 30721045
 PRODI : D3-Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin/1 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pembersihan genangan air pada apron		
2	Selasa/2 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Kerja bakti membersihkan pohon yang obstacle		
3	Rabu/3 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemberian materi oleh Kabandara		
4	Kamis/4 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pengecekan Pagar Perimeter		

5	Jumat/5 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan saluran wastafel		
6	Sabtu/6 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pengelasan pagar rumah dinas		
7	Minggu/7 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas sisi udara dan darat		
8	Senin/8 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas sisi udara dan darat		
9	Selasa/9 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Giat senam bersama		

10	Rabu/10 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemberian materi oleh kepala bandara		
11	Kamis/11 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pengambilan tack coat asphalt		
12	Jumat/12 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Penyemprotan racun pada apron		
13	Sabtu/13 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Penyemprotan racun pada apron		
14	Minggu/14 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Penyemprotan racun pada apron		

15	Senin/15 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan closet pada terminal kedatangan		
16	Selasa/16 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Kunjungan ke perusahaan beton PT. Anugerah Trinity Betonmix		
17	Rabu/17 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pengukuran elevasi pagar sisi udara		
18	Kamis/18 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pembongkaran perkerasan apron		
19	Jumat/19 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Proses patching apron		

20	Sabtu/20 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas bandara		
21	Minggu/21 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pengecekan pintu masuk area terminal		
22	Senin/22 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area airstrip		
23	Selasa/23 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Kerja bakti area wind shok		
24	Rabu/24 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area apron		

25	Kamis/25 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area apron		
26	Jumat/26 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area airstrip		
27	Sabtu/27 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area airstrip		
28	Minggu/28 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas bandara		
29	Senin/29 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan wastafel terminal kedatangan		

30	Selasa/30 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas bandara		
31	Rabu/31 Mei 2023	- Inspeksi rutin - Perbaiki pintu masuk terminal kedatangan		



Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Yuli Handoyo Putro Sapto R, A.Md
NIP : 19750716 200712 1 007

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Widya Chairunnisa

NIT : 30721045

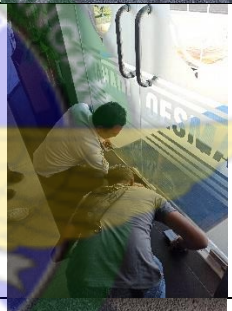
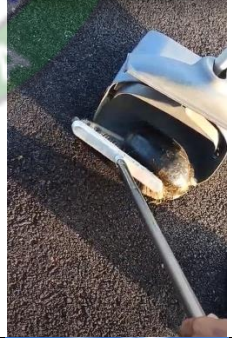
PRODI : D3-Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

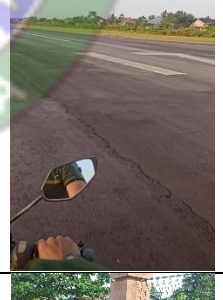
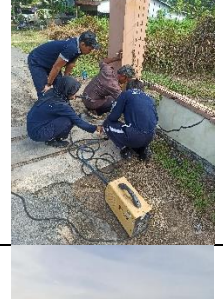
Lokasi OJT : Bandar Udara Rahadi Oesman-Ketapang

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Kamis/1 Juni 2023	Inspeksi rutin		
2	Jumat/2 Juni 2023	Inspeksi rutin		
3	Sabtu/3 Juni 2023	Inspeksi rutin		
4	Minggu/4 Juni 2023	Inspeksi rutin		

5	Senin/5 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area shoulder		
6	Selasa/6 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Giat pembersihan area windshock		
7	Rabu/7 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area shoulder		
8	Kamis/8 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Pemotongan rumput area taxiway dan apron		
9	Jumat/9 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Penyemprotan racun pada rumput area apron dan taxiway		

10	Sabtu/10 Juni 2023	Inspeksi rutin		
11	Minggu/11 Juni 2023	Inspeksi rutin		
12	Senin/ 12 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Pengecekan pagar sisi udara		
13	Selasa/13 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Giat pembersihan area windshock		
14	Rabu/14 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan pagar runway 35		
15	Kamis/15 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Materi bersama kepala bandara		
16	Jumat/16 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan pagar runway 17		

17	Sabtu/17 Juni 2023	Inspeksi rutin		
18	Minggu/18 Juni 2023	Inspeksi rutin		
19	Senin/19 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan pintu gate 2 terminal keberangkatan		
20	Selasa/20 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Giat senam bersama		
21	Rabu/21 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Penyemprotan racun rumput pada area drainase		

22	Kamis/22 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Perbaikan toilet terminal keberangkatan		
23	Jumat/23 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Pembersihan tanah pada pintu gerbang bandara		
24	Sabtu/24 Juni 2023	Inspeksi rutin		
25	Minggu/25 Juni 2023	Inspeksi rutin		
26	Senin/26 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Pengelasan sekat pembatas pada gerbang bandara		
27	Selasa/27 Juni 2023	- Inspeksi rutin - Giat pembersihan area drainase		

28	Rabu/28 Juni 2023	Inspeksi rutin		
29	Kamis/29 Juni 2023	Inspeksi rutin		
30	Jumat/30 Juni 2023	Inspeksi rutin		



Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan
Landasan

Yuli Handoyo Putro S.R, A.Md.
NIP : 19750716 200712 1 007

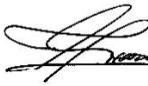
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

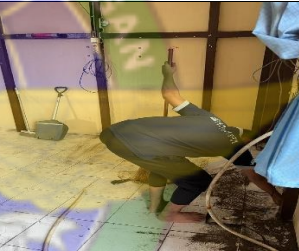
Nama : Widya Chairunnisa

NIT : 30721045

PRODI : D3-Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang

N O	HARI/ TANG GAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVI SOR
1	Sabtu/1 Juli 2023	- Inspeksi rutin harian - Menyiapkan, mengoperasikan, dan pengecekan kondisi fasilitas bandar udara		
2	Minggu /2 Juli 2023	- Inspeksi rutin - Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas sisi udara dan darat		
3	Senin/3 Juli 2023	Inspeksi rutin pada toilet terminal		
4	Selasa/4 Juli 2023	- Inspeksi rutin - Giat olahraga senam bersama		

5	Rabu/5 Juli 2023	• Inspeksi rutin		
6	Kamis/6 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Giat pembersihan area windshock		
7	Jumat /7 Juli 2023	• Inspeksi rutin		
8	Sabtu/8 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Perawatan ruang kantor unit Landasan dan Bangunan Bandara		
9	Minggu /9 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan wastafel terminal kedatangan		
10	Senin/1 0 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Pemotongan rumput area shoulder		
11	Selasa/1 1 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Pemotongan rumput area shoulder		

12	Rabu/ 12 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Pemotongan rumput area apron		
13	Kamis/1 3 Juli 2023	• Inspeksi rutin • perbaikan rambu		
14	Jumat/1 4 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas bandara		
15	Sabtu/1 5 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas sisi udara		
16	Minggu/ 16 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Memeriksa kondisi taxiway marking		
17	Senin/1 7 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Penyemprotan racun pada drainase		

18	Selasa/1 8 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Giat Kerja bakti membersihkan pohon yang obstacle		
19	Rabu/19 Juli 2023	• Inspeksi rutin		
20	Kamis/2 0 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan closet pada terminal kedatangan		
21	Jumat/2 1 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Memeriksa kondisi dan fungsi pagar perimeter		
22	Sabtu/2 2 Juli 2023	• Inspeksi rutin		
23	Minggu/ 23 Juli 2023	• Inspeksi rutin		

24	Senin/2 4 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Memeriksa kondisi rubber deposit pada runway		
25	Selasa/2 5 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Giat pembersihan pada apron light		
26	Rabu/26 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Giat pembersihan pada apron light		
27	Kamis/2 7 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan pagar perimeter sisi udara bandara		
28	Jumat/2 8 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan pagar runway 35		
29	Sabtu/2 9 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Pengecekan pagar sisi udara		

30	Minggu/ 30 Juli 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan pagar runway 17		
31	Senin /31 juli 2023	• Inspeksi rutin • Giat pembersihan area PAPI		



Supervisor

Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Yuli Handoyo Putro S.R., A.Md.

NIP : 19750716 200712 1 007

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Widya Chairunnisa

NIT : 30721045

PRODI : D3-Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo

Lokasi OJT : Bandar Udara Rahadi Oesman Ketapang

NO	HARI/ TANGG AL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Selasa/1 Agustus 2023	- Inspeksi rutin - Giat kerja bakti bersama		
2	Rabu/2 Agustus 2023	Inspeksi rutin		
3	Kamis/3 Agustus 2023	- Inspeksi rutin - Giat pembersihan area Apron		
4	Jumat /4 Agustus 2023	Inspeksi rutin		
5	Sabtu /5 Agustus 2023	- Inspeksi rutin - Perawatan traktor		

6	Minggu /6 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan mower		
7	Senin/7 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Pemotongan rumput area shoulder		
8	Selasa/8 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Pemotongan rumput area shoulder		
9	Rabu/ 9 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Pemotongan rumput area taxiway		
10	Kamis/10 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • perbaikan gerbang di pintu masuk		
11	Jumat/11 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Memeriksa kondisi dan fungsi fasilitas bandara		

12	Sabtu/12 Agustus 2023	• Inspeksi rutin		
13	Minggu/ 13 Agustus 2023	• Inspeksi rutin		
14	Senin/14 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Perbaikan penutup drainase		
15	Selasa/1 5 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Giat Kerja bakti membersihkan lingkungan		
16	Rabu/16 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Pembersihan tumpahan minyak		
17	Kamis/1 7 Agustus 2023	• Inspeksi rutin • Upacara hari kemerdekaan		

18	Jumat/18 Agustus 2023	• Inspeksi rutin		
19	Sabtu/19 Agustus 2023	• Inspeksi rutin		
20	Minggu/ 20 Agustus 2023	• Inspeksi rutin		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



Yuli Handoyo Putro S.R., A.Md.

NIP : 19750716 200712 1 007