

**METODE PEMASANGAN BOX CULVERT PADA PEKERJAAN  
JALAN AKSES  
DAN METODE PENIMBUNAN SUBGRADE PADA  
PERPANJANGAN RUNWAY  
BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA BONE  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 5 April 2023 – 21 Agustus 2023**



**Disusun Oleh:**

**OKTAVIANDIN RAKHMA WARDANI**

**NIT 30721018**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN  
LANDASANPOLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2023**

**METODE PEMASANGAN BOX CULVERT PADA PEKERJAAN  
JALAN AKSES  
DAN METODE PENIMBUNAN SUBGRADE PADA  
PERPANJANGAN RUNWAY  
BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA BONE  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 5 April 2023 – 21 Agustus 2023**



**Disusun Oleh:**

**OKTAVIANDIN RAKHMA WARDANI**

**NIT 30721018**

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

**LEMBAR PERSETUJUAN**

**METODE PEMASANGAN BOX CULVERT PADA PEKERJAAN  
JALAN AKSES DAN METODE PENIMBUNAN SUBGRADE PADA  
PERPANJANGAN RUNWAY BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA  
BONE**

Oleh :

**Oktaviandin Rakhma Wardani**

NIT. 30721018

Program Studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan  
Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor




**Sahir, SE, M.Si.**

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001

Dosen Pembimbing OJT



**Dr. Ir Setyo Hariyadi, S.P., S.T., M.T.**

Pembina (IV/a)

NIP. 19790824 200912 1 001

Kepala Unit Teknik Bangunan dan Landasan  
Bandar Udara Arung Palakka Bone



**Fairo, A.Md**

Penata Muda Tk.1 (III/b)

NIP. 19800623 200812 1 001

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 22 bulan Agustus tahun 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji :

Ketua



**Dr. Setyo Hariyadi, S.P, S.T, M.T**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19790824 200912 1 001

Sekretaris



**Sahir, SE, M.Si**  
Penata (III/c)  
NIP. 19750325 200003 1 001

Ketua Program Studi  
D3 Teknik Bangunan dan Landasan



**Dr. Setyo Hariyadi, S.P, S.T, M.T**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19790824 200912 1 001

## KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa terpanjatkan kepada Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On The Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Bone dengan lancar tanpa suatu halangan apapun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) I Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI A.

Seluruh proses pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini baik dalam pelaksanaan di lapangan maupun dalam penulisan laporannya merupakan suatu proses belajar, yang meski tidak sempurna, namun memberi pelajaran yang cukup berarti. Adapun maksud dari penulisan laporan ini adalah sebagai bekal penulis dalam mendalami ilmu serta keterampilan yang telah penulis dapatkan selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).

Penulis juga mendapatkan kesempatan untuk mempelajari ilmu baru yang belum pernah dipelajari sebelumnya, seperti cara pemakaian peralatan yang tidak kami dapatkan di kampus. Diharapkan setelah pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ini penulis dapat mengembangkan daya pikir, memahami dan menerapkan praktik kerja di lapangan dengan benar sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku, baik yang didapat selama masa pendidikan atau peraturan lokal yang didapat di lapangan. Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan juga proses penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini, antara lain:

1. Saya ucapkan Terimakasih kepada Tuhan Yang Maha Esa;
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa serta dukungan kepada penulis;
3. Bapak Samuel T. Duma. ST.MT selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone;
4. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak Sahir, SE ,M.Si selaku *Supervisor* yang telah membantu dan mengarahkan saat pelaksanaan *On The Job Training*;

6. Bapak Fajri, A.Md selaku Kepala Unit Bangunan Landasan sekaligus *supervisor* dalam pelaksanaan On the Job Training(OJT);
7. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan sekaligus dosen pembimbing kami dalam penulisan laporan On the Job Training (OJT);
8. Kakak tingkat Teknik Bangunan dan Landasan angkatan IV yang sudah memberikan masukan dan arahan dengan baik;
9. Seluruh pegawai di unit bangunan landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan tentang bangunan landasandi bandar udara selama *On The Job Training* (OJT);
10. Seluruh karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone;
11. Rekan-rekan TBL angkatan VII yang sudah memberikan semangat sehingga dapat terselesaikan dengan baik;
12. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).

Dalam penulisan laporan ini penulis menyadari masih terdapat kekurangan baik isi, sistematika maupun redaksinya, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan pengembangan laporan ini.

Bone, 21 Agustus 2023

Penulis

Oktaviandin Rakhma Wardani

NIT.30721018

## DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN .....	iii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL .....	x
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Maksud, Tujuan dan Manfaat .....	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	2
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	2
1.2.3 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT .....	4
2.1 Profil Bandar Udara.....	4
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	5
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama .....	5
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara .....	5
2.2.3 Jam Operasi .....	6
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	6
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara ( <i>Passanger Facilities</i> ) .....	6
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran .....	7
2.2.7 Seasonal Availability Clearing.....	7
2.2.8 Apron, Taxiway dan Check Location Data .....	7
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu .....	8
2.2.10 Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A.....	9
2.2.11 Karakteristik Fisik <i>Runway</i> .....	10
2.2.12 Layout Bandar Udara.....	11
2.3 Struktur Organisasi .....	12
BAB III TINJAUAN TEORI .....	13
3.1 Tinjauan Teori.....	13
3.2 Daftar Istilah .....	13
3.2.1 Bandar Udara.....	13

3.2.2	Pengertian <i>Box Culvert</i> .....	14
3.2.3	Metode Penimbunan Subgrade.....	16
<b>BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i></b> .....		<b>18</b>
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	18
4.1.1	Fasilitas Sisi Darat .....	18
4.1.2	Fasilitas Sisi Udara .....	23
4.2	Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	26
4.3	Permasalahan .....	27
4.3.1	Terdapat saluran irigasi sawah di sekitar pembangunan jalan akses .....	27
4.3.2	Untuk mengetahui cara atau metode yang tepat penimbunan subgrade perpanjangan runway.....	27
4.4	Penyelesaian Masalah .....	30
4.4.1	Pemasangan Box Culvert .....	30
4.4.2	Metode Penimbunan Subgrade.....	37
<b>BAB V PENUTUP</b> .....		<b>45</b>
5.1	Kesimpulan .....	45
5.1.1	Kesimpulan Permasalahan.....	45
5.1.2	Kesimpulan Umum.....	46
5.2	Saran .....	46
5.2.1	Saran Permasalahan.....	46
5.2.2	Saran Umum.....	47
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....		<b>48</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Aerodrome Obstacle .....	9
Gambar 2.2. Layout Bandar Udara .....	11
Gambar 3.1. Ketentuan Pematatan .....	17
Gambar 3.2. Layer Perpanjangan <i>Runway</i> .....	17
Gambar 4.1. Gedung Terminal Bandar Udara Arung Palakka, Bone .....	19
Gambar 4.2. Kantor Administarsi UPBU Arung Palakka .....	19
Gambar 4.3. Gedung PKP-PK.....	20
Gambar 4.4. Gedung Power House .....	20
Gambar 4.5. Kantor Unit Bangunan dan Landasan.....	21
Gambar 4.6. Tempat perbaikan Alat Berat.....	21
Gambar 4.7. Kantor Administrasi Air Nav .....	22
Gambar 4.8. Tower Avis .....	22
Gambar 4.9. Runway.....	23
Gambar 4.10. Landasan Hubung (Taxiway) .....	24
Gambar 4.11. Apron.....	25
Gambar 4.12. <i>Aerodrome Referensi Code</i> .....	28
Gambar 4.13. Karakteristik Pesawat Udara.....	29
Gambar 4.14. Kondisi Area Irigasi Sawah.....	32
Gambar 4.15. Perencanaan awal (soft draw).....	33
Gambar 4.16. Penggalian lahan.....	34
Gambar 4.17. Pembuatan pondasi .....	34
Gambar 4.18. Material datang .....	35
Gambar 4.19. Pemasangan Box Culvert.....	36
Gambar 4.20. Cek material tanah timbunan.....	38
Gambar 4.21. Penggalian lahan.....	39
Gambar 4.22. Pemasangan geotekstil.....	39
Gambar 4.23. Kondisi Pengiriman Tanah Timbunan.....	40
Gambar 4.24. Penimbunan tanah.....	41
Gambar 4.25. Pematatan tanah.....	42
Gambar 4.26. CBR test.....	43
Gambar 4.27. Subgrade Untuk Pesawat kode C.....	44

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Aerodrome Obstacle.....	9
Tabel 2.2 Karakteristik Fisik Runway.....	10
Tabel 4.1 Kegiatan Selama On The Job Training .....	26



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah pendidikan tinggi negeri dibawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional. Sehingga lulusan dari Politeknik Penerbangan Surabaya dituntut dan dididik untuk menjadi sumber daya manusia yang kompeten dan berdaya saing tinggi khususnya di bidang industri jasa penerbangan.

Salah satu kegiatan akademik di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah *On The Job Training* (OJT). *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan selama satu tahun kalender pendidikan setara dengan 30 SKS yang dilaksanakan di instansi sesuai dengan bidang studinya yang dibagi menjadi beberapa tahapan.

Diharapkan taruna dapat mengukur dan mengetahui tingkat keberhasilan memahami pelajaran dalam proses pembelajaran secara teori di kampus. Selain itu taruna juga dituntut untuk dapat menerapkan pengetahuan dan keterampilan di lingkungan kerja sesungguhnya baik secara manajerial 2 dan teknis. *On The Job Training* (OJT) juga bertujuan untuk meningkatkan motivasi, kreatifitas dan kompetensi secara individu dan tim.

Selama 5 bulan melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT), penulis menemukan permasalahan yaitu saluran irigasi persawahan di sekitar pembangunan jalan akses yang perlu dilakukan pemasangan *box culvert*, serta mengetahui metode penimbuna subgrade pada perpanjangan runway di Bandar Udara Arung Palakka. Maka dari itu penulis mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul laporan *On The Job Training* (OJT).

## **1.2 Maksud, Tujuan dan Manfaat**

### **1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training***

Adapun maksud dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yaitu memberikan kesempatan pada Taruna/i untuk menerapkan atau melihat bagaimana keadaan dan kondisi yang sesungguhnya di dunia kerja yang akan datang serta dapat menerapkan apa yang sudah didapat sewaktu masih belajar di dalam kampus atau yang biasa disebut dengan pembelajaran teori.

### **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. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna/i dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).

### **1.2.3 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training***

1. Manfaat bagi Politeknik Penerbangan Surabaya :
  - Tujuan pendidikan untuk memberi keahlian profesional bagi peserta didik lebih terjamin dalam pencapaiannya.
  - Terdapat sinkronisasi antara program pendidikan dengan kebutuhan lapangan kerja.
  - Membina kerja sama yang baik antara lingkungan akademis dengan pihak bandar udara.
  
2. Manfaat bagi lokasi OJT :
  - Meningkatkan kerja sama antara dunia pendidikan dengan pihak bandar udara
  - Adanya saran dan masukan yang membangun yang diperoleh dari Taruna/i yang melaksanakan program *On the Job Training*.
  - Pihak bandar udara akan mendapat bantuan tenaga dari Taruna yang melaksanakan program *On the Job Training*.
  
3. Manfaat bagi Taruna/i :
  - Mendapatkan gambaran nyata tentang situasi dan kondisi di dunia kerja
  - Memiliki pengalaman bekerja/terlibat langsung dengan kontraktor.
  - Mengaplikasikan dan meningkatkan ilmu yang diperoleh selama menempuh Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya

## **BAB II**

### **PROFIL LOKASI OJT**

#### **2.1 Profil Bandar Udara**

Kantor UPBU Udara Arung Palakka Bone merupakan instansi vertikal dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kemeterian Perhubungan RI merupakan bandara kelas III. Hal ini ditetapkan berdasarkan kriteria klasifikasi organisasi dan merupakan standar persyaratan untuk menentukan kelas kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Klasifikasi tersebut berupa penilaian terhadap seluruh komponen yang berpengaruh pada beban kerja suatu kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (P.M 39 Tahun 2014). Bandara Arung Palakka Bone berlokasi di Desa Mappalo Ulaweng, Kecamatan Awangpone, Kabupaten Bone, Provinsi Sulawesi Selatan. Bandar Udara Arung Palakka Bone berbatasan dengan 3 kabupaten yaitu Kabupaten Soppeng (76 KM dari bandara), Kabupaten Wajo (78 KM dari bandara) dan Kabupaten Sinjai (117 Km dari bandara). Mulai dibangun berdasarkan PENLOK BANDAR UDARA BONE nomor KM.27 tahun 2007 dan selesai proses pembangunannya tahun 2008 dan mulai beroperasi dengan melayani penerbangan perintis dari tahun 2015 hingga tahun 2017.

Pada tahun 2017, penerbangan berhenti beroperasi. Berdasarkan P.M 66 Tahun 2020 tentang perubahan atas P.M 79 tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo. Maka pertengahan tahun 2017, penerbangan untuk sementara belum beroperasi di Bandar Udara Arung Palakka Bone karena tidak lagi memenuhi kriteria untuk menjalankan penerbangan perintis. Pada bulan Desember 2022, Bandar Udara Arung Palakka Bone mulai beroperasi lagi dengan anggaran subsidi dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dengan maskapai penerbangan Susi Air jenis pesawat Let 410.

Nama Bandar Udara Arung Palakka Bone awalnya adalah Bandar Udara Mappalo Ulaweng sesuai dengan letak bandara di Desa Mappalo Ulaweng. Namun sejak terbitnya Surat Keputusan Menteri Perhubungan nomor KP. 101 tahun 2017 tentang perubahan nama Bandar Udara di Kabupaten Bone Provinsi Sulawesi Selatan menjadi Bandar Udara Arung Palakka Bone.

## 2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Arung Palakka adalah bandar udara yang terletak di Kab. Bone, Provinsi Sulawesi Selatan. Bandar udara ini memiliki Runway 11 dan Runway 29. Bandar Udara Arung Palakka memiliki kode ICAO WAWN.

### 2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Indikator Lokasi	: WAWN
Nama Bandar Udara	: Bandar Udara Arung Palakka
Nama Kota	: Bone

### 2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Koordinator titik refrensi (ARP)	: 04°27'32,43"S 120°18',25"BT
Arah dan Jarak Ke Kota	: 11 Kilometer
Magnetik VAR /Tahun Perubahan	: 1° E (2020)/ 0.08 ° <i>Decreasing</i>
Elevasi/Refrensi Temperatur	: 17mdpl / 32°C
Nama Penyelenggara Bandar Udara	: Direktorat Jenderal Perhubungan Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka
Alamat Bandar Udara	: Ds. Mappalo Ulaweng, Kec. Awangpone, Kab. Bone
Nomor Telephone	: (+62481) 2925555
Fax	: (+62481) 2925555
Telex	: NIL
Email	: <a href="mailto:upbu.bone@gmail.com">upbu.bone@gmail.com</a>
Tipe Lalu Lintas Penerbangan	: AFIS
Keterangan	: Tersedia Gound Handling

### 2.2.3 Jam Operasi

Administrasi Bandar Udara	: Senin-Jumat 23.00-09.00 UTC 07.30-16.00 WITA
Handling	: 23.00-09.00 UTC
Keamanan Bandar Udara	: 24 Jam
Keterangan	: <i>Advance and extend operation hours on request</i>

### 2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Fasilitas kargo dan handling	: NIL
Bahan bakar/oli/tipe	: NIL
Fasilitas Pengisian bahan bakar / Kapasitas	: NIL
Ruang Hangar untuk Kunjungan Pesawat Udara	: NIL
Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara	: NIL
Keterangan	: NIL

### 2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passanger Facilities*)

Hotel	: 11 Km di Kota Watampone
Restaurant	: Tersedia Kantin
Transportasi	: Transportasi Umum, Mobil Sewa
Fasilitas Kesehatan	: Puskesmas 4 km dari Bandara
Bank dan Kantor Pos	: Di kota
Kantor Pariwisata	: Di Kota
Keterangan	: Tersedia <i>VIP Room</i>

### 2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

Kategori PKP – PK	: Kategori IV
Peralatan Penyelamatan	1 Unit <i>Foam Tender</i> Tipe IV 1 Unit Ambulan 1 Unit Mobil <i>Rescue</i>
Kemampuan untuk Menghilangkan Pesawat Cacat	NIL
Keterangan	Pemindahan pesawat cacat didukung oleh Bandara Hasanuddin – Makassar

### 2.2.7 Seasonal Availibility Clearing

<i>Type of clearing equipment</i>	: Tidak Tersedia
Clearance priority	: Tidak Tersedia
Keterangan	: NIL

2.2.8

### Apron, Taxiway dan Check Location Data

Apron

Permukaan	: <i>Asphalt</i>
Kekuatan	: PCN 14 F/C/Y/T
Dimensi	: 80 x 70 M

### Taxiway

Permukaan	: <i>Asphalt</i>
Kekuatan	: PCN 48 F/C/Y/T
Dimensi	: 96.5 x 15 M
ACL Location and Elevation	: NIL
VOR / INS Checkpoints	: NIL
Keterangan	: NIL

### 2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu

1. Penggunaan tandaIdentifikasi Gaide Pesawat Udara, Taxiway Guide Lines, visual Docing/parking Guidance System untuk parkir pesawat udara	ID Sign of ACFT (tidak tersedia). -TWY Guide Lines (Tersedia) -Visual Docking (Tersedia) -ParkingGuidance(Tidak Tersedia
2. Marka dan Lampu Runway a. Marka Runway  b. Lampu runway c. Marka taxiway d. Lampu taxiway	Centre Line, Side Stripe, THR, Designation AtmingPoint RWY End. NIL RWY Position NIL
3. Stop Bars	NIL

## 2.2.10 Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A

Tabel 2-1 Aerodrome Obstacle

In Area 2					
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour	Remarks
1	2	3	4	5	6
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

In Area 3					
OBST ID/ Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/Type, colour	Remarks
1	2	3	4	5	6
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL



Gambar 2.1. Aerodrome Obstacle

### 2.2.11 Karakteristik Fisik Runway

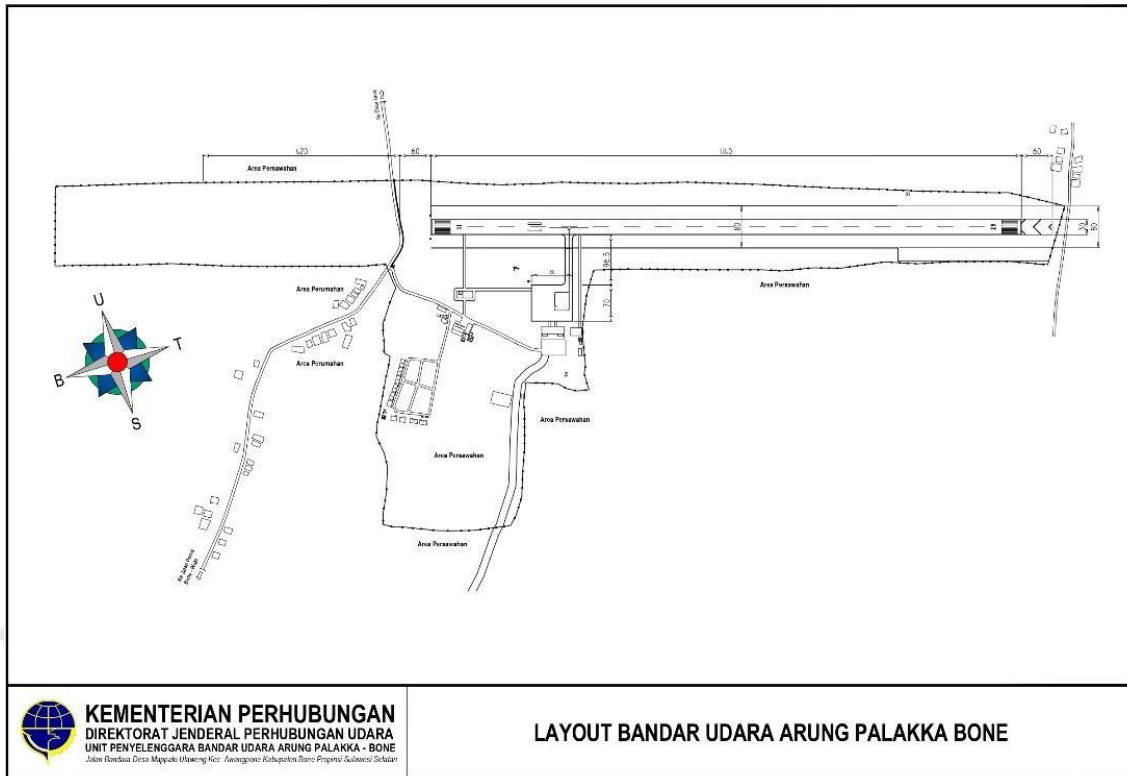
Tabel 2.2 Karakteristik Fisik Runway

Designations RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR Coordinates RWY end Coordinates THR geoid udulation
1		2	3	4	5
1	11	111.28	1140 x 30	14/F/C/Y/T Asphalt	THR 042740.92S 1201819.72E
2	29	291.28	1140 x 30	14/F/C/Y/T Asphalt	THR 042740.92S 1201853.95E

THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY		Slope of RWY - SWY	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)
6		7	8	9	10
1	THR 72 ft	NIL	NIL	60 x 76	1258 x 80 (RWY Strip width reduced to 76 m along 300 m from CWY RWY 11)
2	THR 131 ft	NIL	NIL	58 x 80	

RESA Dimensions (M)		Location and description of arresting system	OFZ	Remarks
11		12	13	14
1	NIL	NIL	NIL	NIL
2	NIL	NIL	NIL	NIL

## 2.2.12 Layout Bandar Udara

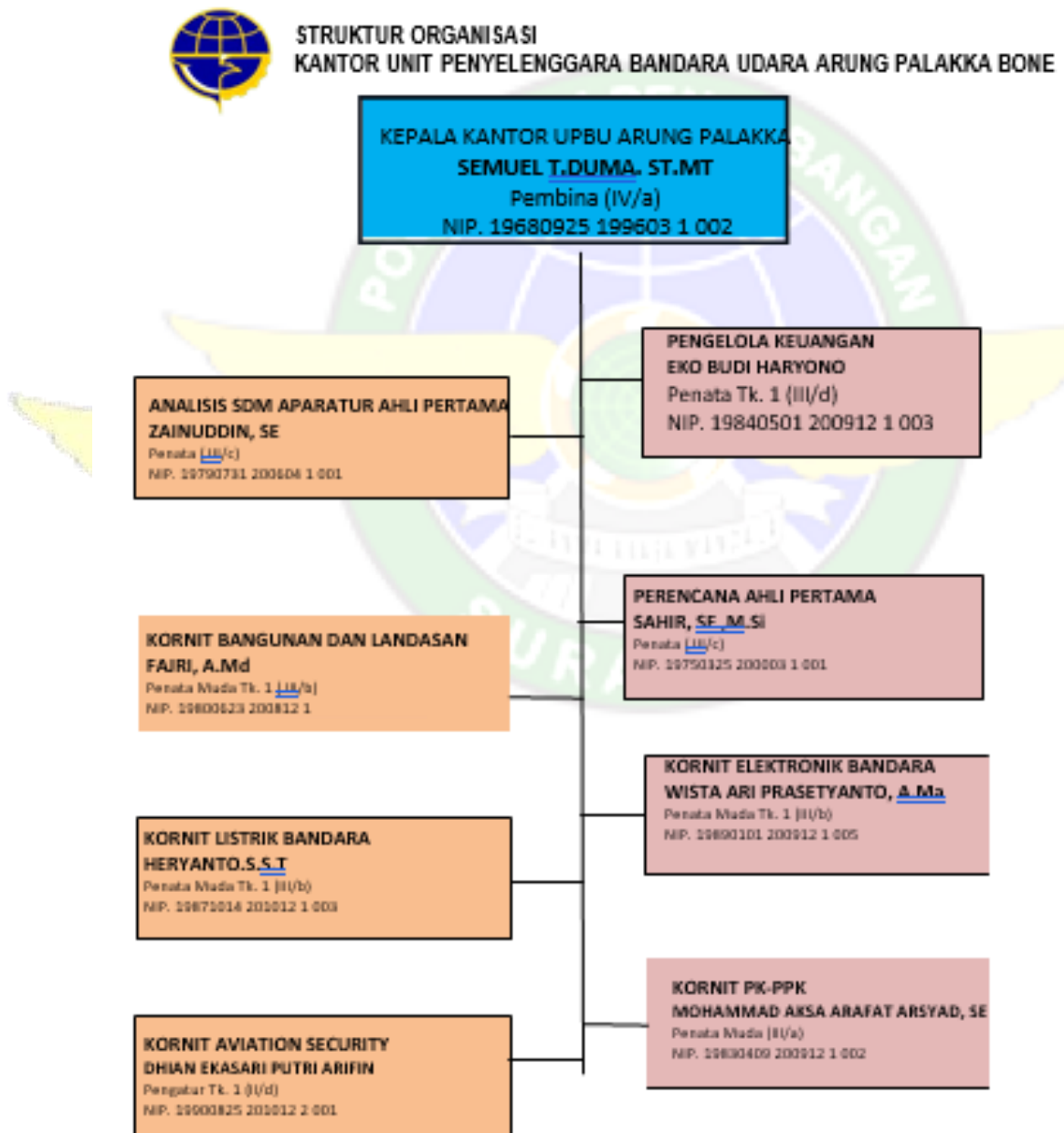


Gambar 2.2. Layout Bandar Udara



## 2.3 Struktur Organisasi

Struktur Organisasi adalah sebuah susunan berbagai unit-unit kerja di dalam sebuah organisasi yang ada di masyarakat. Unit Pelayanan Bandar Udara Arung Palakka Bone memiliki sebuah struktur organisasi. Bandar Udara ini memiliki jumlah pegawai 61, dengan pegawai berstatus Pegawai Negeri Sipil 33 pegawai dan PPNPN berjumlah 28 pegawai. Berikut adalah struktur organisasi Unit Pelayanan Bandar Udara Arung Palakka Bone:



## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Tinjauan Teori**

Banyak teori yang berkaitan dengan bangunan dan landasan akan tetapi dalam konteks penulisan laporan *On The Job Training* ini ada teori maupun peraturan yang mendukung dalam penulisan laporan ini, antara lain:

1. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara;
2. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 39 Tahun 2015 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodromes).

#### **3.2 Daftar Istilah**

##### **3.2.1 Bandar Udara**

Dalam Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) disebutkan bahwa Bandar Udara diartikan sebagai suatu kawasan baik di daratan maupun perairan (yang di dalamnya mencakup bangunan, instalasi dan peralatan) yang difungsikan secara total atau pun parsial untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Sedangkan, pada Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 11 tahun 2010 pasal 1 pengertian Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, dengan dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lainnya seperti, Bandar udara umum dan Bandar udara khusus.

Adapun, menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara pada SKEP/77/VI/2005, lapangan terbang yang didesain lengkap dengan

fasilitas keamanan penerbangan untuk menunjang aktivitas-aktivitas seperti lepas landas ataupun mendaratnya pesawat udara, tempat sirkulasi penumpang untuk naik dan turun, tempat bongkar muat kargo dan atau pos serta tempat perpindahan antar moda didefinisikan sebagai bandar udara.

### 3.2.2 Pengertian *Box Culvert*

Saluran *Box Culvert* adalah saluran gorong-gorong dari beton bertulang berbentuk kotak yang memiliki sambungan pada setiap segmennya sehingga bersifat kedap air. Umumnya *Box Culvert* ini umumnya digunakan untuk saluran drainase. *Box Culvert* yang berukuran besar dapat digunakan sebagai jembatan.

*Box culvert* atau gorong-gorong ini berfungsi sebagai komponen drainase yang biasa digunakan pada gorong-gorong jalan raya, gorong-gorong kereta api, trowongan utilitas, sistem pengisian air tanah, dan lain sebagainya.

- **Jeni-jenis *Box Culvert***

1. *Box Culvert Cast In Site*

*Culvert In Site Box* memiliki struktur box yang berukuran besar untuk mengakomodasi kendaraan *underpassing*. Sistem pengecoran box culvert jenis ini dilakukan di dekat tempat pembangunan, dimana komponen-komponen konstruksi dibuat secara lebih dahulu di tempat lain (*prefabrikasi*) dan diassembling menjadi bangunan utuh dengan bantuan alat berat yaitu Crane atau peralatan yang lain Lamroy (2022). Kelebihan menggunakan beton *cast in site* ini adalah harga relative murah, perencanaan lebih sederhana, teknologi yang digunakan juga sederhana (*Konvensional*), tanpa ada pengangkatan beton yang telah matang, dan tidak memerlukan alat-alat transportasi untuk pemindahan beton yang telah matang. Ada pun kekurangan dari beton *cast in site* ini adalah waktu yang diperlukan cukup lama.

## 2. Box Culvert Precast

Berbeda dengan Box Culvert Cast In Site, jenis *Box Culvert Precast* ini adalah beton yang dipersiapkan dan dibuat di pabrik atau di *ground floor* proyek yang kemudian diangkat dan di pasang pada tempatnya (Elliot, 2002). Kelebihan menggunakan beton *precast* ini adalah meningkatkan efisiensi waktu, mengurangi sisa material, mengurangi polusi debu, mengurangi risiko Kesehatan dan keamanan, meningkatkan prediktabilitas biaya (Dinariana, Wijaya, 2015; Hasheni, Zandari, 2017; Tony, Kokila, 2018). Ada pun Hambatan menggunakan beton *precast* ini adalah tidak fleksibel terhadap perubahan, masalah teknik, estetika monoton, keterbatasan dalam ketersediaan tempat, lebih mahal, tidak ada permintaan dalam beton *precast*, dan informasi yang tidak memadai.

## 3. Box Culvert Kombinasi

*Box culvert* kombinasi adalah jenis saluran yang terdiri dari beberapa bahan seperti beton, baja, dan kayu yang digabungkan. Biasanya, saluran ini digunakan pada proyek yang memiliki kondisi dan lingkungan yang spesifik dan memerlukan solusi yang unik.

Adapun kelebihan *box culvert* ini adalah memiliki bentuk yang unik tidak monoton, efisien waktu, dan harganya lebih terjangkau.

## 4. Box Culvert Rangka Baja

*Box culvert* rangka adalah jenis box culvert yang menggunakan rangka baja sebagai struktur utamanya. Kelebihannya adalah mudah dipasang, ringan, dan fleksibel, serta dapat dibongkar dan dipasang Kembali. *Box culvert* ini cocok untuk berbagai keperluan pembangunan. Kelebihan *box culvert* serupa dengan *box culvert cast in site* yaitu memiliki harga yang terjangkau, teknologi yang digunakan sederhana, dan tanpa adanya pengangkatan beton.

## 5. *Box Culvert* Buis Beton

*Box culvert* buis beton adalah jenis saluran drainase yang berbentuk seperti pipa dengan kedua ujungnya tertutup dan bagian tengahnya terbuka. *Box culvert* ini sering digunakan untuk membangun saluran pembuangan air.

### 3.2.3 Metode Penimbunan Subgrade

*Subgrade* (tanah dasar) adalah struktur perkerasan *runway* pada lapisan paling dasar. Daya dukung tanah pada lapisan dasar (perkuatan *subgrade*) ini dipengaruhi banyak faktor seperti jenis tanah, kepadatan tanah, dan kandungan air pada timbunan *subgrade* tersebut.

*Subgrade* memiliki fungsi sebagai daya dukung tanah pada lapisan paling dasar guna menentukan perkerasan pada lapisan di atasnya yaitu *subbase*, *basecourse*, dan *surface course*.

- Penyiapan area timbunan

Sebelum dilakukan penimbunan atau pengurugan, area yang akan diurug agar dibersihkan terlebih dahulu. Setelah dibersihkan dilakukan pengusuran lapis permukaan atau tanah humus setebal minimum 15 cm. Kecuali untuk penimbunan yang relatif dalam, timbunan lebih dari 1,5 m di luar perkerasan, atau area lain yang dalam desain tidak diperlukan pengusuran lapisan humus.

- Control strip

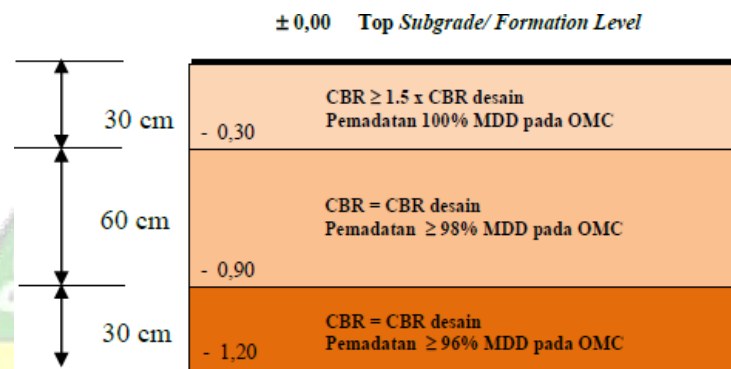
Setelah setengah hari pertama pelaksanaan penimbunan tanah, pekerjaan tersebut dianggap sebagai *control strip*. Penyedia Jasa harus menunjukkan kepada Pengawas Pekerjaan dan Direksi Teknis bahwa material, peralatan dan proses konstruksi memenuhi persyaratan dalam spesifikasi.

Ketebalan padat maksimum untuk satu lapis penghamparan adalah 25 cm untuk pemadatan secara konvensional menggunakan alat pemadat *Roller*. Adapun untuk alat pemadat khusus misalnya

*Dynamic Compaction, Rapid Impuls Compaction. Control strip* yang tidak memenuhi persyaratan spesifikasi harus dikerjakan ulang, dipadatkan kembali dan diuji ulang.

- Persyaratan pemadatan

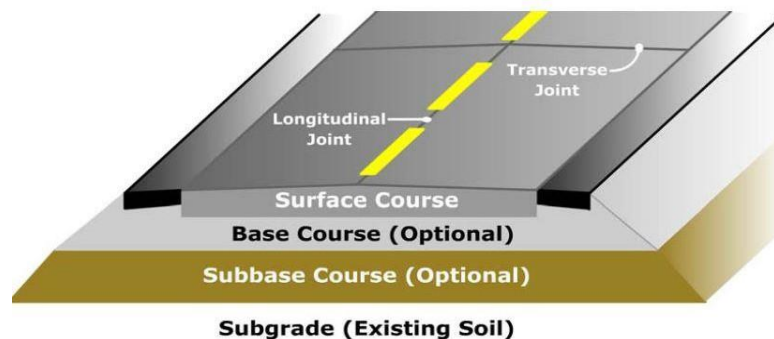
Tebal lapisan Subgrade yang harus disiapkan untuk perkerasan yang melayani pesawat code letter C adalah minimum kedalaman 120 cm dibawah permukaan Subgrade (formation level) dengan ketentuan pemadatan seperti pada Gambar :



Gambar 3.1. Ketentuan Pemadatan

- Layer pada Perpanjangan *Runway*

Terdapat beberapa layer perpanjangan *runway* diantaranya adalah *subgrade, subbase, subbase, dan base course*.



© 2003 Steve Muench

Gambar 3.2. Layer Perpanjangan *Runway*

Berikut adalah perbedaan diantara tiga layer tersebut:

1. *Subgrade*

*Subgrade* (tanah dasar) adalah lapisan tanah yang berfungsi sebagai perkerasan dan mendukung konstruksi perkerasan jalan di atasnya. Lapisan tanah dasar ini dapat berasal dari galian, urugan, ataupun juga tanah asli.

2. *Subbase Course*

Setelah dilakukan pelapisan *subgrade* berikutnya adalah pelapisan *subbase course* adalah lapisan perkerasan jalan yang terletak di atas lapisan tanah di atas lapisan tanah dasar dan di bawah lapisan pondasi atas. *Subbase course* ini berfungsi sebagai bagian dari konstruksi perkerasan jalan untuk menyebarkan beban roda pesawat ke tanah dasar, serta sebagai lapisan peresapan sehingga air tanah tidak berkumpul di lapisan pondasi atas.

3. *Base Course*

Setelah dilakukan pelapisan *subbase course* berikutnya adalah pelapisan *base course*. *Base course* adalah salah satu dari pelapisan jalan yang berupa agregat bebatuan. Material batu itu berukuran kecil yang berasal dari pemecahan batu berukuran besar dengan menggunakan alat bernama *stone crusher*. Fungsi dari lapisan *base course* ini adalah sebagai bantalan perkerasan yang berguna untuk menahan gaya lintang dari beban-beban roda pesawat dengan cara menyebarkan beban tersebut secara merata ke lapisan di bawahnya.

4. *Surface Course*

*Surface Course* adalah perkerasan paling atas dari perkerasan. Terdapat dua jenis perkerasan pada *surface course* diantaranya adalah perkerasan kaku atau *concrete pavement* dan perkerasan *flexible* yaitu asphalt.

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING***

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*.**

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* yang diikuti oleh Taruna/i dilaksanakan di UPBU Arung Palakka. Secara intensif *On The Job Training* dilaksanakan pada tanggal 5 April 2023 s.d 21 Agustus 2023 yang berlokasi di Kantor UPBU Bandar Udara Arung Palakka, Bone. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan. Yang menjadi ruang lingkup dalam pelaksanaan *On The Job Training* adalah sebagai berikut:

##### **4.1.1 Fasilitas Sisi Darat**

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. Bagian bandar udara yang termasuk ke dalam sisi darat yaitu:

##### **a. Terminal Penumpang**

Terminal Penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, alur penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Di terminal bandara terdapat pula fasilitas – fasilitas lain seperti ruang tunggu , ruang kedatangan dan ruang keberangkatan. Adapun ukuran dari gedung terminal sebagai berikut :

Gedung terminal : Total 620 m<sup>2</sup>

Ruang Kedatangan : 280 m<sup>2</sup>

Ruang Keberangkatan: 280 m<sup>2</sup>

Jumlah Kursi Tunggu : 15 Set + 5 Set sofa

Berikut adalah gambar dari Bangunan gedung terminal Bnadar Udara Arung Palakka, Bone.



Gambar 4.1. Gedung Terminal Bandar Udara Arung Palakka, Bone

b. Kantor Administrasi UPBU Arung Palakka

Kantor Administrasi merupakan tempat untuk melaksanakan kegiatan administrasi seperti penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.



Gambar 4.2. Kantor Administarsi UPBU Arung Palakka

c. Gedung PKP-PK

Gedung PKP-PK berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan untuk mengoperasikan dan melakukan pemeliharaan/perawatan kendaraan PKP-PK sekaligus tempat parkir *foam tender*.



Gambar 4.3. Gedung PKP-PK

d. Gedung Power House

Gedung Power House (PH) sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung PH juga menyimpan alat dan bahan penunjang kegiatan operasional unit bangunan dan landasan seperti bahan bakar alat-alat berat, bahan bakar kendaraan inspeksi, ACCU dan lain sebagainya.



Gambar 4.4. Gedung Power House

e. Kantor Unit Bangunan dan Landasan

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



Gambar 4.5 Kantor Unit Bangunan dan Landasan

f. Workshop Room

Gedung *workshop* adalah gedung yang digunakan sebagai tempat penyimpanan alat berat penunjang operasional kegiatan perbaikan dan pemeliharaan bandar udara.



Gambar 4.6. Tempat perbaikan Alat Berat

g. Kantor Administrasi Avsec

Merupakan sebuah bangunan yang berfungsi untuk tempat koordinasi petugas *aviation security* yang memiliki tanggung jawab untuk menjamin keamanan pengguna jasa penerbangan dan area bandara, serta memastikan bahwa penumpang dan barang bawaannya tidak terdapat senjata tajam dan barang berbahaya.



Gambar 4.7. Kantor Administrasi Air Nav

h. Gedung Afis

Afis berasal dari singkatan *Aerodrome Flight Information service* yang bertugas untuk memberikan layanan informasi penerbangan dan layanan peringatan untuk lalu lintas udara di suatu bandar udara.



Gambar 4.8. Tower Afis



#### 4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah fasilitas penunjang yang bukan merupakan wilayah publik, yang berarti tidak semua orang memiliki akses untuk memasuki fasilitas sisi udara ini. Sehingga setiap orang, barang dan kendaraan yang akan memasuki fasilitas sisi udara wajib melalui pemeriksaan keamanan dan memiliki izin khusus. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the job training* pada sisi udara:

a. Landasan Pacu (*Runway*).

*Runway* adalah suatu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang ditetapkan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara.

*Runway* Bandar Udara Arung Palakka memiliki ukuran panjang 850 meter dan lebar 23 meter dengan nilai PCN 14 F/C/Y/T. Untuk *runway designator* di masing-masing ujung landasan adalah 29 dan 11.

Panjang x Lebar : 1140 m x 30 m

Kondisi saat ini : Baik

Pelapisan : 2022



Gambar 4.9. Landasan Pacu (*Runway*)

b. Landasan Hubung (*Taxiway*).

*Taxiway* adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Bandar Udara Arung Palakka memiliki *taxiway* menggunakan perkerasan lentur (*Flexible*) yang memiliki ukuran 96.5 m x 15 m dengan nilai PCN 17 F/C/Y/T.

Panjang x Lebar	: 96,5 m x 15 m
Kondisi saat ini	: Baik
Pelapisan	2022



Gambar 4.10. Landasan Hubung (*Taxiway*)

c. *Apron*

*Apron* merupakan area yang digunakan pesawat untuk parkir, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, serta memuat dan menurunkan penumpang maupun barang. Area ini dibangun berdampingan dengan bangunan terminal untuk memudahkan kegiatan penerbangan. Di area *apron* membutuhkan petugas yang sigap dan tanggap karena tidak gampang untuk menentukan parkir pesawat. Petugas tersebut sering disebut dengan AMC. *Apron Movement Control* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate* dari unit ADC (*Tower*). *Apron* ini sendiri memiliki ukuran sebagai berikut :

Panjang x Lebar	: 70 m x 80 m
Kondisi Saat ini	: Baik
Pelapisan	2022



Gambar 4.11. *Apron*

#### 4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*.

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) I bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan III tahun 2020 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 5 April – 21 Agustus 2021 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone secara umum dapat dilihat pada

Tabel 4-1 Kegiatan Selama *On The Job Training*

NO	Hari, Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	5 April 2023	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> dan Menghadap Kepala UPBU Arung Palakka Bone.	
2	5 April 2023 – 21 Agustus 2023	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah disepakati.
3	21 Agustus 2023	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> .	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di kantor UPBU Arung Palakka secara daring.

### **4.3 Permasalahan**

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training*, pengecekan fasilitas Bandar Udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya. Dalam hal ini penulis menemukan beberapa kegiatan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone yang akan penulis uraikan menjadi sebuah laporan *On The Job Training*, diantaranya yaitu:

#### **4.3.1 Terdapat saluran irigasi sawah di sekitar pembangunan jalan akses**

Bandar Udara Arung Palakka memiliki jalan utama dengan kondisi yang belum baik, sehingga para pegawai dan pengguna jasa bandara harus melewati jalan alternatif yang lebih jauh untuk bisa sampai di Bandar Udara Arung Palakka Bone. Maka dari itu, dibuatlah Jalan akses terdekat Bandar Udara Arung Palakka dari jalan raya hingga sekitaran depan terminal Bandar Udara Arung Palakka Bone. Jalan akses ini dibangun pada area persawahan sehingga terdapat aliran irigasi sawah yang harus disalurkan melalui gorong-gorong atau Box Culvert. Terdapat 3 saluran irigasi sawah pada lokasi STA 0+650, STA 0+750, dan STA 1+500 di sepanjang jalan akses tersebut 1545 x 10 meter.

#### **4.3.2 Untuk mengetahui metode yang tepat pada penimbunan subgrade perpanjangan runway**

Panjang runway Bandar Udara Arung Palakka masih mencapai 1140 meter dengan kode referensi bandar udara 2B dengan panjang lapangan referensi pesawat: 800 meter dan lebih tapi tidak sampai 1200 meter, dan bentang sayap: 24 meter dan lebih tapi tidak sampai 36 meter, serta bentang roda gigi utama paling luar: 6 meter dan lebih tapi tidak sampai 9 meter. Pesawat yang hingga saat ini dapat melintasi runway UPBU Arung Palakka adalah pesawat IP Let L-410 Turbolet dengan kode regeistrasi PK-VSP.

Agar runway tersebut dapat digunakan lepas landas oleh pesawat tipe ATR-72, maka dilakukanlah perpanjangan runway, dari panjang 1140 menjadi 1400 sehingga kode referensi *aerodrome* menjadi 3C.

Berikut adalah kode referensi aerodrome sesuai dengan Peraturan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 :

	<i>Code Element 1</i>
<i>Code number</i>	<i>Aeroplane reference field length</i>
1	Kurang dari 800 m
2	800 m dan lebih tapi tidak sampai 1.200 m
3	1200 m dan lebih tapi tidak sampai 1.800 m
4	1.800 m dan lebih

	<i>Code Element 2</i>
<i>Code letter</i>	Bentang sayap
A	Hingga tapi tidak sampai 15 m
B	15 m dan lebih tapi tidak sampai 24 m
C	24 m dan lebih tapi tidak sampai 36 m
D	36 m dan lebih tapi tidak sampai 52 m
E	52 m dan lebih tapi tidak sampai 65 m
F	65 m dan lebih tapi tidak sampai 80 m

Gambar 4.12. *Aerodrome Referensi Code*

Aircraft model	Take off weight (kg)	Code	Reference field length (m)*	Wingspan (m)	Outer main gear wheel span (m)	Nose gear to main gear distance (wheel base) (m)	Cockpit to main gear distance (m)	Fuselage length (m)	Overall (max) length (m)	Maximum tail height (m)	Approach speed (1.3×Vs) (kt)	Maximum evacuation slide length (m)*****
An-12	61 000	4D	1 900	38.0	5.4	9.6	11.1	33.1	33.1	10.5	151	
An-22	225 000	4E	3 120	64.4	7.4	17.3	21.7	57.8	57.8	12.4	153	
An-124-100	392 000	4F	3 000	73.3	9.0	22.8	25.6	69.1	69.1	21.1	154	
An-124-100M-150	402 000	4F	3 200	73.3	9.0	22.8	25.6	69.1	69.1	21.1	160	
An-225	640 000	4F	3 430	88.40	9.01	29.30	16.27	76.62	84.00	18.10	167	
BOEING 707-320C	152 407	4D	3 079	44.4	8.0	18.0	20.9	44.4	46.6	13.0	137	6.6
717-200	54 885	3C	1 670	28.4	5.9	17.6	17.0	34.3	37.8	9.1	139	5.3
727-200	95 254	4C	3 176	32.9	7.1	19.3	21.4	41.5	46.7	10.6	136	6.1
727-200/W	95 254	4C	3 176	33.3**	7.1	19.3	21.4	41.5	46.7	10.6	136	6.1
737-200	58 332	4C	2 295	28.4	6.4	11.4	13.0	29.5	30.5	11.2	133	5.8
737-300	62 823	4C	2 170	28.9	6.4	12.4	14.0	32.2	33.4	11.2	133	7.0
737-300/W	62 823	4C	2 550	31.2**	6.4	12.4	14.0	32.2	33.4	11.2	133	7.0
7-400	68 039	4C	2 550	28.9	6.4	12.4	15.9	35.2	36.4	11.2	139	7.0
7-500	60 555	4C	2 470	28.9	6.4	11.1	12.7	29.8	31.0	11.2	128	7.0
7-500/W	60 555	4C	2 454	31.1**	6.4	11.1	12.7	29.8	31.0	11.2	128	7.0
7-600	65 091	3C	1 690	34.3	7.0	11.2	12.8	29.8	31.2	12.7	125	7.0
7-600/W	65 544	3C	1 640	35.8**	7.0	11.2	12.9	29.8	31.2	12.7	125	7.0
7-700	70 080	3C	1 600	34.3	7.0	12.6	14.2	32.2	33.6	12.7	130	7.0
7-700/W	70 080	3C	1 610	35.8**	7.0	12.6	14.2	32.2	33.6	12.7	130	7.0
7-800	79 016	4C	2 090	34.3	7.0	15.6	17.2	38.0	39.5	12.6	142	7.0
7-800/W	79 016	4C	2 010	35.8**	7.0	15.6	17.2	38.0	39.5	12.6	142	7.0
7-900	79 016	4C	2 240	34.3	7.0	17.2	18.8	40.7	42.1	12.6	141	7.0
7-900ER/W	84 912	4C	2 470	35.8**	7.0	17.2	18.8	40.7	42.1	12.6	141	7.0
7-SP	318 875	4E	2 710	59.6	12.4	20.5	22.9	53.9	56.3	20.1	140	14.3
7-100	341 555	4E	3 060	59.6	12.4	25.6	28.0	68.6	70.4	19.6	144	11.8
7-200	379 203	4E	3 150	59.6	12.4	25.6	28.0	68.6	70.4	19.6	150	11.8
7-300	379 203	4E	3 292	59.6	12.4	25.6	28.0	68.6	70.4	19.6	152	14.3
7-400ER	414 130	4E	3 094	64.9	12.6	25.6	27.9	68.6	70.7	19.6	157	14.3
7-400	396 893	4E	3 048	64.9	12.6	25.6	27.9	68.6	70.7	19.5	157	14.3
7-8	442 253	4F	3 070	68.4	12.7	29.7	32.0	74.2	78.0	19.2	150***	15.7
7-8F	442 253	4F	3 070	68.4	12.7	29.7	32.0	74.2	78.0	19.2	159***	11.7

Gambar 4.13. Karakteristik Pesawat Udara

Dalam pelaksanaan perpanjangan *runway* dari kode referensi aerodrome bandar udara 2B menuju 3C diperlukan cara-cara dan metode yang tepat dalam melaksanakan penimbunan subgrade pada perpanjangan *runway* Bandar Udara Arung Palakka.

## **4.4 Penyelesaian Masalah**

### **4.4.1 Pemasangan *Box Culvert***

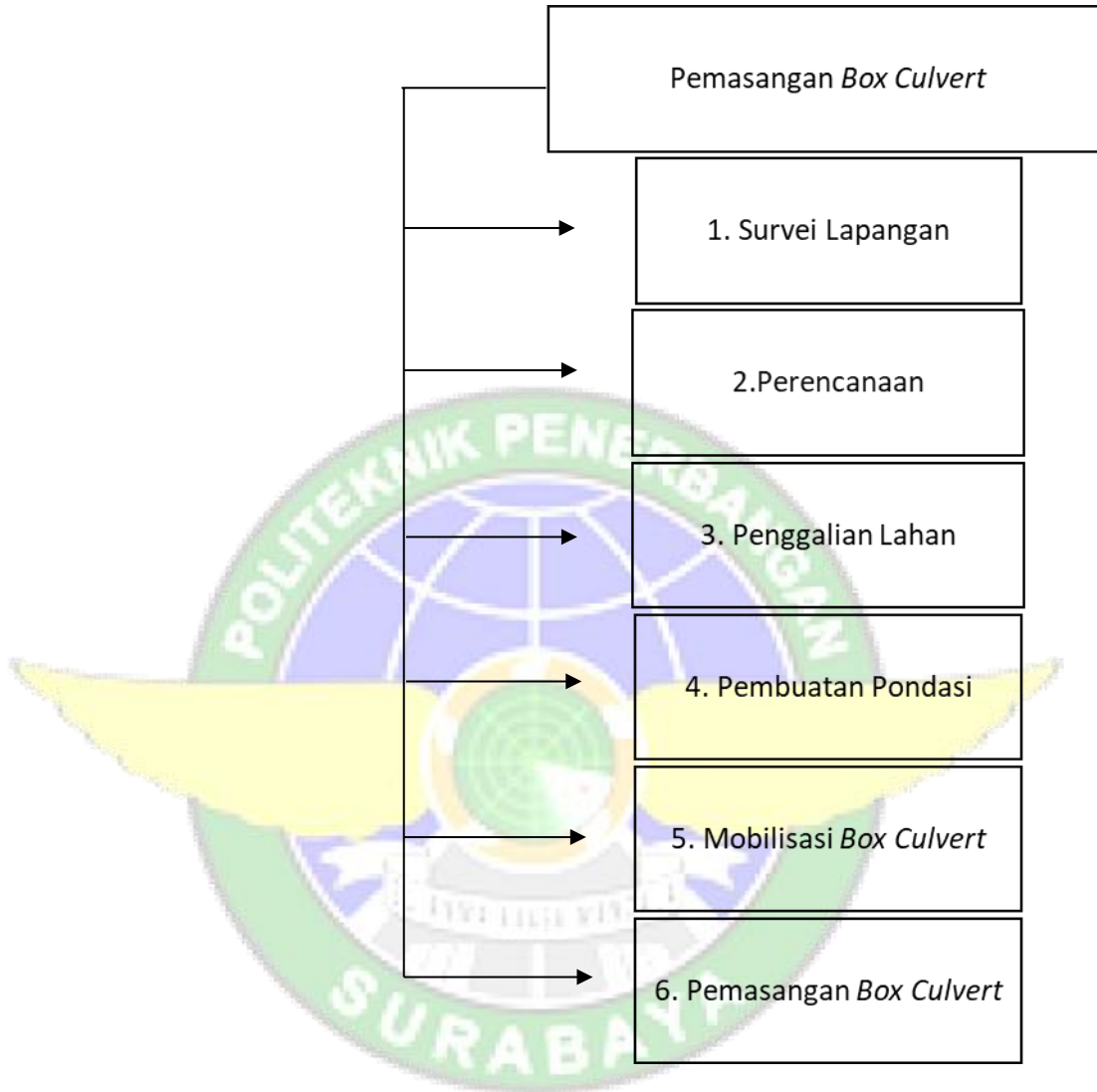
Dengan kondisi pembangunan jalan akses yang berada di area persawahan tersebut, maka yang perlu dilakukan adalah pengamatan serta analisis lapangan sehingga diperoleh tindak lanjut yang harus dilakukan pada area irigasi di sekitar jalan akses bandara.

Apabila area irigasi tersebut tidak dibangun gorong-gorong atau box culvert maka akan berdampak pada aliran air irigasi serta dapat berdampak pada Pembangunan jalan akses tersebut.

Permasalahan yang terjadi apabila irigasi sawah tersebut tidak dibangun gorong-gorong atau Box Culvert akan berdampak pada pengairan atau irigasi sawah di sekitar pembangunan jalan akses tersebut. Dampak yang terjadi apabila tidak dilakukan pemasangan gorong-gorong atau Box Culvert pada jalan akses tersebut akan menyebabkan terhambatnya saluran air irigasi yang mengairi pertanian pada sawah di sekitar jalan akses.

Pemasangan gorong-gorong atau Box Culvert akan dilakukan sesuai kebutuhan pada jalan akses Bandar Udara Arung Palakka, yaitu pada lokasi STA 0+650, STA 0+750, STA 1+500.

Berikut ini adalah skema alur pekerjaan pemasangan *box culvert*:



- **Pekerjaan Pembangunan Jalan Akses**

- 1. Survey Lapangan**

Survei lapangan adalah tahapan awal yang sangat penting dilakukan untuk mengetahui secara langsung kondisi dan keadaan sekitar Pembangunan jalan akses tersebut.

Survei lapangan yang dimaksud adalah dengan melihat langsung kondisi irigasi sawah pada pembangunan jalan akses Bandar Udara Arung Palakka. Hal ini dilakukan agar mengetahui langkah selanjutnya yang akan diambil untuk menangani permasalahan irigasi di sekitar pembangunan jalan akses tersebut.

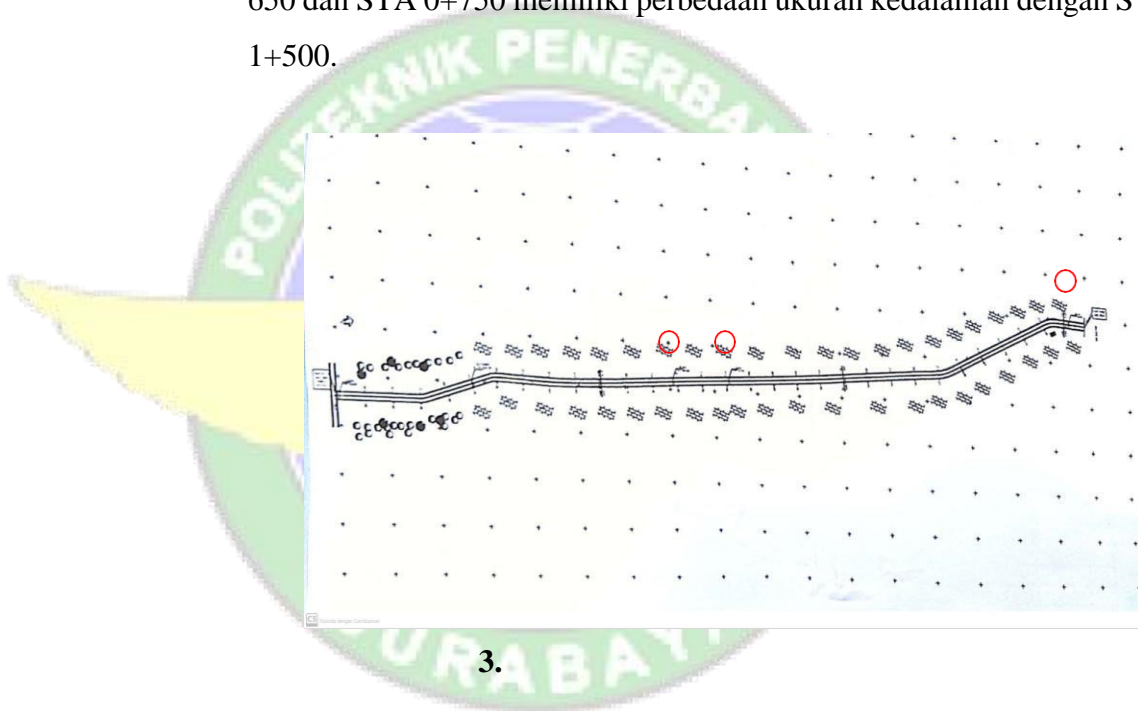


Gambar 4.14. Kondisi Area Irigasi

## 2. Perencanaan

Perencanaan adalah sebuah kegiatan yang bertujuan untuk menentukan Langkah-langkah, bahan material, dan alat yang diperlukan setelah melakukan survei lapangan.

Setelah melakukan survei lokasi ditemukan 3 saluran irigasi yang melintas pada area jalan akses, yaitu pada STA 0+650, 0+750, dan STA 1+500. Kemudian di dapatkan perencanaan penggalian tanah pada STA 650 dan STA 0+750 memiliki perbedaan ukuran kedalaman dengan STA 1+500.



Gambar 4.15. Perencanaan awal (soft draw)

### 3. Penggalian lahan

Setelah ditentukan kedalaman masing-masing lokasi saluran irigasi tersebut, dilakukanlah penggalian pada tiap-tiap saluran irigasi sawah pada pembangunan jalan akses UPBU Arung Palakka. Penggalian tersebut dilakukan menggunakan alat berat *excavator* dengan tipe PC-200. Penggalian pada STA 0+650 dan STA 0+750 dilakukan penggalian sedalam 1,8 meter sedangkan pada STA 1+500 akan dilakukan penggalian sedalam 2,7 meter. Penggalian tersebut direncanakan berdasarkan pada besar-kecilnya debit air yang mengalir di saluran irigasi tersebut.



Gambar 4.16. Penggalian lahan

#### 4. Pembuatan Pondasi

Sebelum diletakkannya *box culvert*, dilakukan pembuatan pondasi terlebih dahulu dengan bahan batu kali dan semen. Hal ini berfungsi untuk meneruskan beban dari struktur *rigid pavement* menuju bawah tanah, sehingga beban tidak bertumpu pada *box culvert*.



Gambar 4.17. Pembuatan pondasi

#### 5. Mobilisasi *box culvert*

Sebelum dilakukan penggalian, material *Box Culvert* telah didatangkan terlebih dahulu dan diletakkan di sekitar bahu jalan akses. Pengiriman *Box Culvert* yang dikirim dari daerah Makassar dikirim ke Bandar Udara Arung Palakka.



Gambar 4.18. Material datang

## 6. Pemasangan *box culvert*

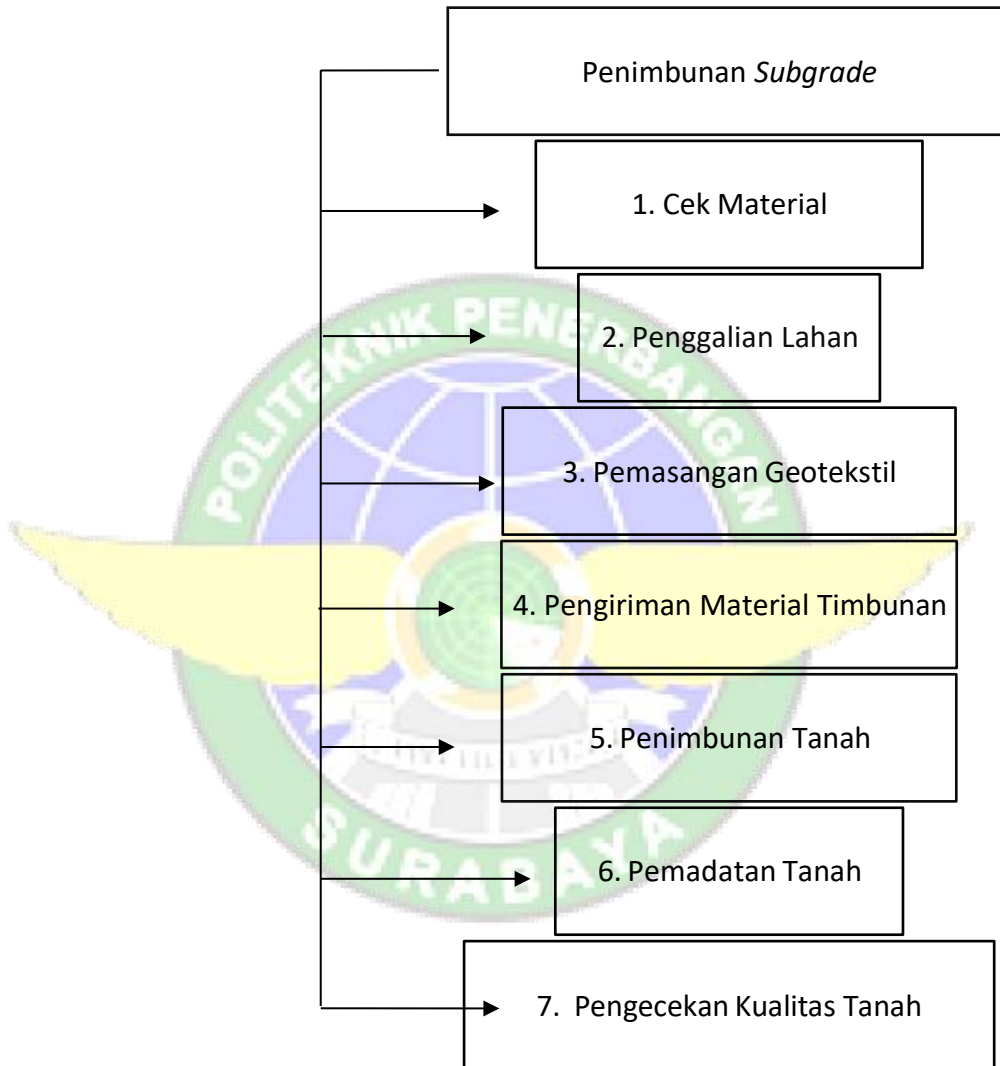
Setelah pondasi atau lantai kerja tersebut selesai dikerjakan, maka dilakukanlah pemasangan *box culvert* diatas pondasi yang telah dibuat menggunakan excavator tipe *PC-200*. *Box culvert* ini dapat menampung berat 30.000 kg atau setara dengan 30 ton.



Gambar 4.19. Pemasangan Box Culvert

#### 4.4.2 Metode Penimbunan Subgrade

Dalam melaksanakan perpanjangan runway UPBU Arung Palakka, ada beberapa tahapan dan cara yang harus dilakukan, berikut Skema alur pekerjaan penimbunan Subgrade:



- **Pekerjaan Penimbunan *Subgrade***

- 1. Cek Material**

Pada saat awal pekerjaan penimbunan dilakukan tes terlebih dahulu apakah kualitas tanah yang datang sesuai dengan yang dipesan. Pengambilan sample tanah timbunan ini dilakukan di Desa Barebbo, kemudian dilakukan cek karakteristik material pada laboratorium. Pengecekan pada laboratorium ini bertujuan untuk mengetahui kualitas tanah yang akan digunakan sebagai timbunan *subgrade* pada pekerjaan perpanjangan *runway* Bandar Udara Arung Palakka.



Gambar 4.20. Cek material tanah timbunan

## 2. Penggalian Lahan

Penggalian lahan adalah sebuah proses pemindahan suatu bagian permukaan tanah dari suatu lokasi ke lokasi lainnya sehingga terbentuk permukaan tanah yang baru. Penggalian lahan perlu dilakukan dengan minimum penggalian 15cm, hal ini dikarenakan timbunan *subgrade* tidak lebih dari 1,5 meter.



Gambar 4.21. Penggalian Lahan

## 3. Pemasangan Geotekstil

Setelah dilakukan penggalian lahan pada dasar galian digelar geotekstil. Penggelaran atau pemasangan geotekstil ini bertujuan untuk untuk menghentikan rembesan air atau *seepage* dari bawah tanah agar tidak merusak perkerasan yang ada di atasnya.



Gambar 4.22. Pemasangan geotekstil

#### 4. Pengiriman Material Timbunan

Setelah dilakukan pemasangan *geotekstil*, kemudian dikirimlah material timbunan. Dump Truck pengangkut material tanah timbunan yang berasal dari Desa Barebbo diturunkan langsung pada lokasi perpanjangan *runway*. Jarak tempat pengambilan material di Desa Barebbo dengan Bandar Udara Arung Palakka sejauh 19 km dengan waktu tempuh sekitar 48 menit.



Gambar 4.23. Kondisi Pengiriman Tanah Timbunan

## 5. Penimbunan Tanah

Setelah material timbunan dikirim dari Desa Barebbo menggunakan *dump truck*, dilakukanlah penimbunan menggunakan alat berat *excavator*.

*Excavator* pada penimbunan tanah memiliki fungsi untuk mengangkut, memindahkan, serta meratakan material muatan dari suatu lokasi ke lokasi terdekatnya agar siap dilakukan pemadatan tanah.



Gambar 4.24. Penimbunan tanah

## 6. Pemadatan Tanah

Setelah penimbunan selesai maka akan dilakukan pemadatan tanah. Pemadatan adalah proses pemberian energi mekanik secara berulang menggunakan alat berat *sheep foot* dan *bomag*, hal ini berfungsi agar lahan konstruksi tidak mudah bergeser meskipun terkena air dalam jumlah banyak.



Gambar 4.25. Pemadatan tanah

## 7. Pengecekan Kualitas Tanah Timbunan

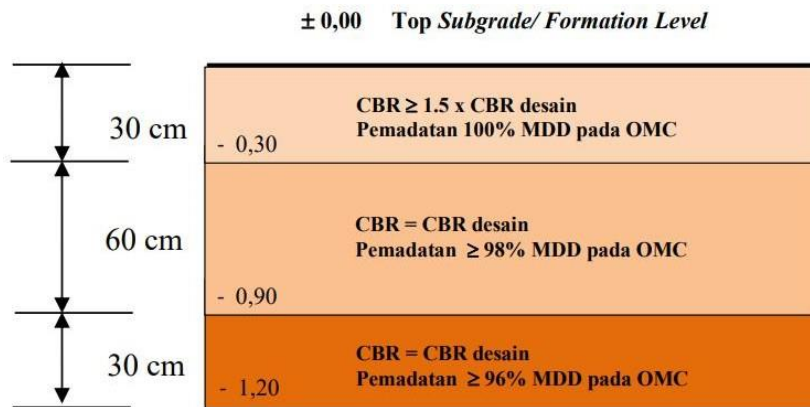
Setelah proses penimbunan maka akan dilakukan pengecekan untuk mengetahui apakah kualitas timbunan sesuai dengan spesifikasi yang diharapkan, untuk mengetahui kondisi timbunan diantaranya menggunakan test CBR.

CBR (*California Bearing Ratio*) adalah sebuah alat yang digunakan sebagai dasar perencanaan perkerasan yang terdapat pada timbunan *subgrade*, alat ini berfungsi mengukur kepadatan tanah. Apabila nilai CBR tanah tinggi maka semakin baik atau tinggi kualitas konstruksi *subgrade* tersebut sebaliknya apabila nilai CBR kecil maka semakin rendah atau buruk kualitas konstruksi *subgrade* tersebut.



Gambar 4.26 CBR test

Pesawat ATR 72 memiliki kode REF sebesar 3C. maka harus memiliki spesifikasi subgrade pada runway sesuai KP 14 tahun 2021 untuk pesawat kode C sebagai berikut :



Gambar 4. 27 Subgrade Untuk Pesawat kode C

Sesuai dengan KP 14 Tahun 2021 tebal lapisan *subgrade* yang harus disiapkan untuk perkerasan yang melayani pesawat *code letter* C adalah minimum kedalaman 120 cm di bawah permukaan *subgrade* (*formation level*) dengan pemadatan sesuai dengan gambar 4.27.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan uraian dan hasil pengamatan Taruna/i lakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka, dapat menghasilkan beberapa kesimpulan tentang kegiatan yang terjadi di lapangan yaitu:

##### **5.1.1 Kesimpulan Permasalahan**

Berdasarkan pengamatan yang Taruna/i lakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka, dapat menghasilkan beberapa kesimpulan tentang laporan permasalahan mengenai pemasangan *box culvert* dan metode penimbunan subgrade yaitu:

1. Berdasarkan permasalahan pertama, dapat ditarik kesimpulan bahwa pada pembangunan jalan akses Bandar Udara Arung Palakka terdapat perairan irigasi sawah. Agar perairan irigasi sawah lancar dan tidak tersumbat atas dibangunnya jalan akses di sekitar persawahan tersebut, maka dibutuhkan pemasangan *box culvert*.
2. Berdasarkan permasalahan kedua, dapat ditarik kesimpulan bahwa metode panimbunnan Subgrade pada perpanjangan runway UPBU Arung Palakka sesuai dengan spesifikasi pada peraturan KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.

### 5.1.2 Kesimpulan Umum

Kesimpulan terhadap keseluruhan kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i dapat mengerti secara langsung keadaan dan fasilitas-fasilitas yang ada pada UPBU Arung Palakka;
2. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan atau ilmu praktik.

### 5.2 Saran

Selama kegiatan *On The Job Training* (OJT), terdapat beberapa saran yang ingin disampaikan oleh penulis. Saran ini dapat bermanfaat untuk pembaca, akademi, dan pihak bandara yang nantinya bisa menjadi pedoman dalam melakukan perbaikan dalam melaksanakan pekerjaan. Adapun saran yang ingin disampaikan oleh penulis adalah sebagai berikut:

#### 5.2.1 Saran Permasalahan

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

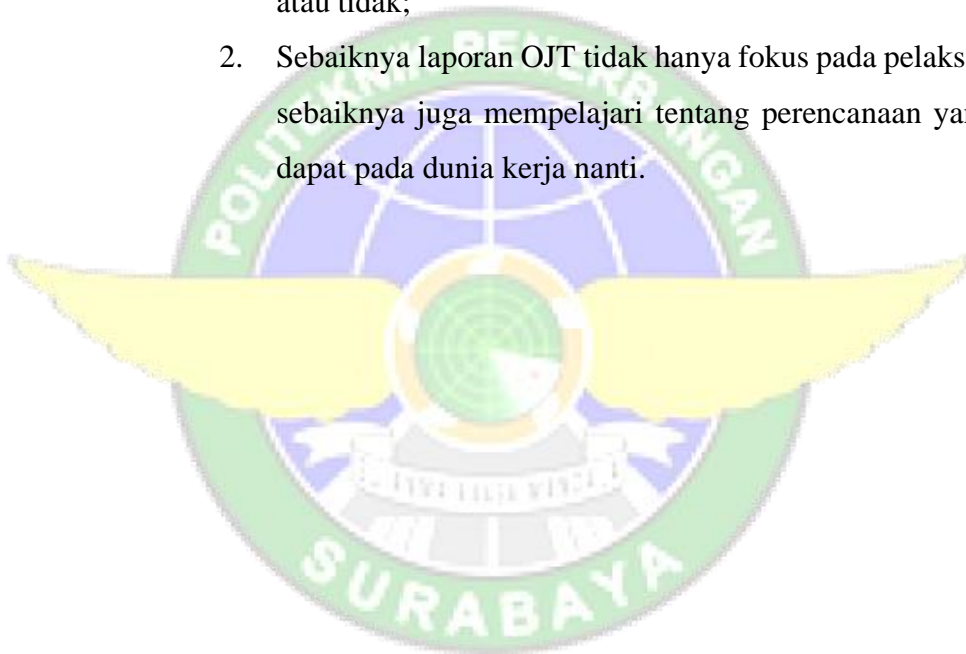
1. Saran yang ingin penulis sampaikan pada permasalahan yang pertama adalah berkaitan dengan lokasi Pembangunan jalan akses Bandar Udara Arung Palakka berada pada area irigasi sawah, sehingga perlu dilakukan pemasangan box culvert atau gorong-gorong. Pemasangan box culvert diharapkan dapat memperlancar saluran irigasi dan dapat mempermudah Pembangunan jalan akses Bandar Udara Arung Palakka pada pembangunan jalan akses UPBU Arung Palakka;

2. Untuk permasalahan yang kedua mengenai proses penimbunan subgrade pada perpanjangan runway Bandar Udara Arung Palakka dalam penggunaan material dan bahan diharapkan sesuai dengan ketentuan pada peraturan KP 14 2021.

### **5.2.2 Saran Umum**

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Sebaiknya dilakukan pembahasan lebih lanjut lagi terkait penentuan lokasi OJT, seperti apakah di lokasi OJT ada kegiatan atau tidak;
2. Sebaiknya laporan OJT tidak hanya fokus pada pelaksanaan saja, sebaiknya juga mempelajari tentang perencanaan yang akan di dapat pada dunia kerja nanti.



## DAFTAR PUSTAKA

- Buku Pedoman On The Job Training Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya tahun 2020.
- Aeronautical Information Publication (AIP) Bandar Udara Arung Palakka*  
Annex 14 – Aerodromes Volume 1. 2013.
- 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*)
- Undang-Undang No.1 Tahun 2009 Pasal 219 Tentang Fasilitas Bandar Udara.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 14 Tahun 2021 Tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara.
- Manurung, LD.M., Sarifah, J., dan Simbolon, R.H.T, 2022, Evaluasi Kapasitas Daya Dukung Pondasi Bored Pile Tiang Tunggal dan Kelompok pada Proyek Pembangunan Box Culvert BH 14 A, 14 B Lintas Kereta Api Medan-Binjai, *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 1, No. 2, pp: 138
- Handoyo, H., Kurniawan, O.M., dan Nugraha, P., 2020 Survey Perkembangan Penggunaan Beton Precast di Surabaya dan Sekitarnya, *Jurnal Dimensi Pratama Teknik Sipil*, Vol. 9, No. 2, pp: 109

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

**Nama** : Oktaviandin Rakhma Wardani

**NIT** : 30721018

**Lokasi OJT** : Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka  
Bone

Bulan : April

<b>NO</b>	<b>HARI/ TANGGAL</b>	<b>URAIAN KEGIATAN</b>
(1)	(2)	(3)
1.	Rabu, 05-04-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li><li>• Perawatan sisi udara (potong rumput)</li><li>• Survey Lokasi Bandara Baru</li></ul>
2.	Kamis 06-04-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li><li>• Pengenalan Bandara</li></ul>
3.	Jum at, 07-04-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
4.	Senin, 10-04-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li><li>• Perawatan sisi darat (perbaikan plafon)</li></ul>
5.	Selasa, 11-04-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Perawatan sisi darat (pengecatan plafon)</li><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
6.	Rabu 12-04-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li><li>• Diskusi Kegiatan OJT</li></ul>

7.	Kamis 13-04-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perawatan sisi udara (potong rumput)</li> <li>• Inspeksi Landasan</li> <li>• Uji Sandcone</li> </ul>
8.	Jum at 14-04-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> <li>• Uji CBR</li> </ul>
9.	Senin, 17-04-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
10.	Selasa, 18-04-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyemprotan racun rumput</li> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
11.	19 – 26 April 2023	Libur idhul fitri
12.	Kamis, 27-04-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perawatan sisi udara (potong rumput)</li> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
13.	Jum at, 28-04-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>

Mengetahui,  
Supervisor

**Sahir, SE, M.Si.**

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

**Nama** : Oktaviandin Rakhma Wardani

**NIT** : 30721018

**Lokasi OJT** : Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka  
Bone

Bulan : Mei

No.	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
(1)	(2)	(3)
1.	Senin, 01-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
2.	Selasa, 02-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pemotongan rumput</li><li>• Kerja bakti</li><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
3.	Rabu, 03-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
4.	Kamis, 04-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
5.	Jum at, 05-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
6.	Senin, 08-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
7.	Selasa, 09-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
8.	Rabu, 10-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li><li>• Pembersihan Lingkungan</li></ul>
9.	Kamis, 11-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li></ul>
10.	Jum at, 12-05-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi Landasan</li><li>• Pembersihan Lingkungan</li></ul>

11.	Senin, 15-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengecatan Marka Runway</li> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
12.	Selasa, 16-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> <li>• Pembersihan Lingkungan</li> <li>• Pemotongan Rumput</li> </ul>
13.	Rabu, 17-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> <li>• Pembersihan Lingkungan Rumah Dinas (Pemotongan Rumput)</li> </ul>
14.	Kamis, 18-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
15.	Jum at, 19-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> <li>• Diskusi Bersama Supervisor</li> </ul>
16.	Senin, 22-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
17.	Selasa, 23-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
18.	Rabu, 24-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
19.	Kamis, 25-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
20.	Jum at, 26-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
21.	Senin, 29-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> <li>• Inspeksi Bangunan Terminal</li> </ul>
22.	Selasa, 30-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>
23.	Rabu, 31-05-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi Landasan</li> </ul>

Mengetahui,  
Supervisor

**Sahir, SE, M.Si.**

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

**Nama** : Oktaviandin Rakhma Wardani

**NIT** : 30721018

**Lokasi OJT** : Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka  
Bone

Bulan : Juni

<b>NO</b>	<b>HARI / TANGGAL</b>	<b>URAIAN KEGIATAN</b>
(1)	(2)	(3)
1.	Kamis, 01-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
2.	Jum'at, 02-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
3.	Sabtu, 03-06-2023	Libur
4.	Minggu, 04-06-2023	Libur
5.	Senin, 05-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
6.	Selasa, 06-06-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Pemeliharaan fasilitas sisi udara (petomongan rumput)</li></ul>
7.	Rabu, 07-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
8.	Kamis, 08-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
9.	Jum'at 09-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
10.	Sabtu, 10-06-2023	Libur
11.	Minggu, 11-06-2023	Libur
12.	Senin, 12-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
13.	Selasa, 13-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
14.	Rabu, 14-06-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Pemeliharaan fasilitas sisi udara (petomongan rumput)</li></ul>

15.	Kamis, 15-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
16.	Jum'at, 16-06-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi <i>runway</i></li> <li>• Kerja bakti</li> </ul>
17.	Sabtu, 17-06-2023	Libur
18.	Minggu, 18-06-2023	Libur
19.	Senin, 19-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
20.	Selasa, 20-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
21.	Rabu, 21-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
22.	Kamis, 22-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
23.	Jum'at, 23-06-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi <i>runway</i></li> </ul> Briefing (diskusi bersama Supervisor)
24.	Sabtu, 24-06-2023	Pengecatan workshop
25.	Minggu, 25-06-2023	Pengecatan workshop
26.	Senin, 26-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
27.	Selasa, 27-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
28.	Rabu, 28-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>
29.	Kamis, 29-06-2023	Libur Idhul Adha
30.	Jum'at, 30-06-2023	Inspeksi <i>runway</i>

Mengetahui,  
Supervisor

**Sabir, SE, M.Si.**

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

**Nama** : Oktaviandin Rakhma Wardani

**NIT** : 30721018

**Lokasi OJT** : Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka  
Bone

**Bulan** : Juli

<b>NO</b>	<b>HARI / TANGGAL</b>	<b>URAIAN KEGIATAN</b>
(1)	(2)	(3)
1.	Senin, 03-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
2.	Selasa, 04-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
3.	Rabu, 05-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
4.	Kamis, 06-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
5.	Jum'at, 07-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
6.	Senin, 10-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
7.	Selasa, 11-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
8.	Rabu, 12-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
9.	Kamis, 13-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
10.	Jum'at, 14-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
11.	Senin, 17-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
12.	Selasa, 18-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
13.	Rabu, 19-07-2023	Libur
14.	Kamis, 20-07-2023	Inspeksi <i>runway</i>
15.	Jum'at, 21-07-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Senam Pagi</li></ul>

16.	Senin, 24-07-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi runway</li> <li>• Perbaikan Brush Cutter</li> </ul>
17.	Selasa, 25-07-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi runway</li> <li>• Pengukuran Elevasi</li> </ul>
18.	Rabu, 26-07-2023	Inspeksi runway
19.	Kamis, 27-07-2023	Inspeksi runway
20.	Jum'at, 28-07-2023	Inspeksi runway
21.	Senin, 31-07-2023	Inspeksi runway



Mengetahui,  
Supervisor

**Sahir, SE, M.Si.**

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

**Nama** : Oktaviandin Rakhma Wardani

**NIT** : 30721018

**Lokasi OJT** : Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka  
Bone

**Bulan** : Agustus

NO	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
(1)	(2)	(3)
1.	Selasa, 01-08-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Pengecatan marka <i>runway</i></li></ul>
2.	Rabu, 02-08-2023	Inspeksi <i>runway</i>
3.	Kamis, 03-08-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Pengecatan marka <i>runway</i></li></ul>
4.	Jumat, 04-08-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Pengecatan marka <i>runway</i></li></ul>
5.	Senin, 07-08-2023	Inspeksi <i>runway</i>
6.	Selasa, 08-08-2023	Inspeksi <i>runway</i>
7.	Rabu, 09-08-2023	Inspeksi <i>runway</i>
8.	Kamis, 10-08-2023	Inspeksi <i>runway</i>
9.	Jum'at, 11-08-2023	Inspeksi <i>runway</i>
10.	Senin, 14-08-2023	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inspeksi <i>runway</i></li><li>• Pengecatan marka <i>runway</i></li></ul>

11.	Selasa, 15-08-2023	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspeksi runway</li> <li>• Pemotongan rumput menggunakan brush cutter</li> </ul>
12.	Rabu, 16-08-2023	Inspeksi runway
13.	Kamis, 17-08-2023	Libur Kemerdekaan
14.	Jum'at, 18-08-2023	Inspeksi runway

Mengetahui,  
Supervisor

**Sabir, SE, M.Si.**

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001





LAMPIRAN 3 : PENGECATAN MARKA (THRESHOLD)



LAMPIRAN 4 : PENYIRAMAN RACUN RUMPUT



LAMPIRAN 5 : PEMOTONGAN RUMPUT MENGGUNAKAN BRUSH CUTTER



LAMPIRAN 6 : KERJA BAKTI



**LAMPIRAN 7 : PERBAIKAN PINTU TERMINAL**



**LAMPIRAN 8 : PERBAIKAN BRUSH CUTTER**



LAMPIRAN 9 : KUNJUNGAN DOSEN DI BANDARA ARUNG PALAKKA



LAMPIRAN 10 : PEMBABATAN RUMPUT MENGGUNAKAN PARANG



LAMPIRAN 11 : SANDOCONE TEST



LAMPIRAN 12 : SURVEY BANDARA BERSAMA SUPERVISOR



LAMPIRAN 13 : ZOOM PEMBEKALAN OJT DI BANDARA ARUNG  
PALAKKA



LAMPIRAN 14 : DISKUSI BERSAMA SUPERVISOR



LAMPIRAN 15 : PENGUKURAN CENTERLINE



LAMPIRAN 16 : PROSES PEMBUATAN ASPAL



LAMPIRAN 17 : PENGECATAN MARKA RUNWAY (CENTERLINE)



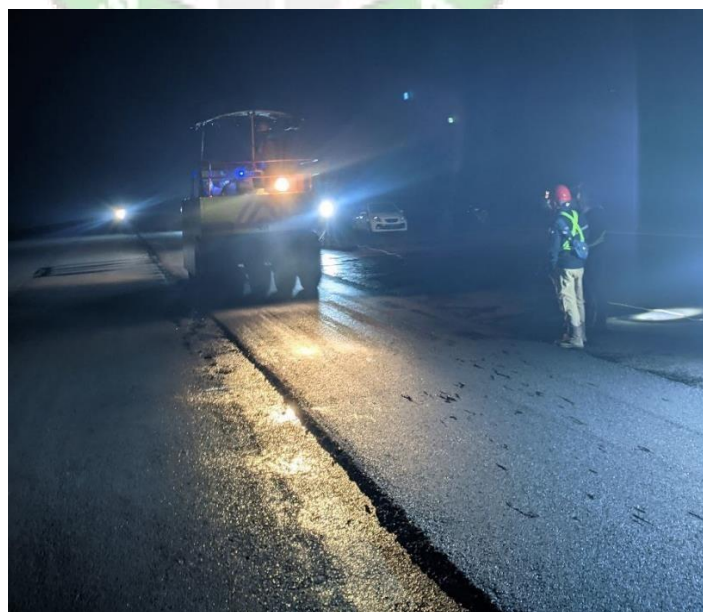
LAMPIRAN 18 : PENGUKURAN ELEVASI



LAMPIRAN 19 : CBR TEST



LAMPIRAN 20 : OVERLAY



LAMPIRAN 21 : PERBAIKAN LAMPU JALAN



LAMPIRAN 22 : SENAM PAGI



LAMPIRAN 23 : PERBAIKAN PLAFON TERMINAL



LAMPIRAN 24 : PENGECATAN TERMINAL

