

**PERBAIKAN RUNWAY (*PATCHING*) UNTUK KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PENERBANGAN DAN PENGECATAN MARKA
DROPZONE DI AREA SISI DARAT BADAN LAYANAN UMUM
KANTOR UNIT PENYELENGARA BANDAR UDARA
KELAS I UTAMA JUWATA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* I
Tanggal 14 April 2025 – 14 September 2025



Disusun Oleh :
ALMADANI RAJAB
NIT. 30723001

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**PERBAIKAN RUNWAY (*PATCHING*) UNTUK KESELAMATAN DAN
KEAMANAN PENERBANGAN DAN PENGECATAN MARKA
DROPZONE DI AREA SISI DARAT BADAN LAYANAN UMUM
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
KELAS 1 UTAMA JUWATA**

Oleh :

ALMADANI RAJAB

NIT : 30723001

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

Disetujui oleh :

Supervisor 1



CANDRA A. WIBOWO

NIP. 19851013 200812 1 004

Supervisor 2



DIDIK MUSTOFA, SE.

NIP. 19800929 200812 1 001

Dosen Pembimbing



FAHRUR ROZI, ST., M.Sc

NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui,
Kepala Badan Layanan Umum
Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kelas 1 Utama Juwata



BAMBANG HARTATO, SE.

NIP. 19771217 199903 1001

Laporan *On the Job Training* I telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 21 April 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* I

Tim penguji :

Supervisor 1



CANDRA A. WIBOWO

NIP. 19851013 200812 1 004

Supervisor 2



DIDIK MUSTOFA, SE.

NIP. 19800929 200812 1 001

Dosen Pembimbing



FAHRUR ROZI, ST., M.Sc

NIP. 19790620 200812 1 001

Ketua Program Studi



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

NIP. 19781028200502 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah Subhanahu Wa Ta'ala Yang Maha Pemurah dan Lagi Maha Penyayang, puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala, yang telah melimpahkan Hidayah, Inayah dan Rahmat-Nya sehingga kami mampu menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PERBAIKAN RUNWAY (*PATCHING*) UNTUK KESELAMATAN DAN KEAMANAN PENERBANGAN DAN PENGECATAN MARKA DROPZONE AREA SISI DARAT BADAN LAYANAN UMUM KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS 1 UTAMA JUWATA”** tepat pada waktunya di Bandar Udara Juwata Tarakan, Kalimantan Utara. Tidak lupa, penulis panjatkan sholawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW, karena Dialah yang telah menuntun kita ke jalan yang terang benderang. Laporan ini adalah salah satu gambaran dan tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VIII di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Juwata Tarakan, Kalimantan Utara.

Laporan ini disusun sebagai bentuk tanggung jawab serta dokumentasi atas kegiatan Praktik Kerja Lapangan yang telah penulis laksanakan di Bandar Udara Juwata Tarakan, Kalimantan Utara selama masa On The Job Training (OJT). Melalui kegiatan ini, penulis memperoleh kesempatan untuk terlibat langsung dalam aktivitas di lapangan, khususnya dalam aspek pemeliharaan fasilitas bandara, seperti pelaksanaan perbaikan struktur runway dengan metode patching dan pengecatan marka dropzone yang sesuai dengan standar operasional serta prosedur keselamatan penerbangan.

Penulis menyadari bahwa tersusunnya laporan ini tidak lepas dari dukungan, bimbingan, dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan apresiasi dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua beserta keluarga besar lainnya yang senantiasa mendoakan dan selalu memberikan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Bambang Hartanto selaku Kepala Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas 1 Utama Juwata
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan.
6. Bapak Candra Adi Wibowo, ST. selaku Kepala Unit Landasan yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*..
7. Didik Mustofa, SE. selaku *Supervisor* dan Kepala Unit Bangunan dan *Landscape* yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*.
8. Bapak Fahrur Rozi ,ST.,M.Sc selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT).
9. Senior Hana Wahyuningtyas, A.Md. selaku senior yang selalu membimbing dan mengarahkan penulis.
- 10.Seluruh karyawan dan rekan Teknisi Bangunan dan Landasan di Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata .
- 11.Seluruh Karyawan dan Staf di Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata
- 12.Seluruh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya.
- 13.Rekan-rekan OJT dari Poltekbang Surabaya melaksanakan OJT di Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata.

14.Rekan-rekan Taruna/i TBL Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya.

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

Tarakan,6 Agustus 2025

Almadani Rajab



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan.....	3
1.2.1 Maksud.....	3
1.2.2 Tujuan.....	3
1.3 Manfaat	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	5
2.3 Layout eksisting Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata	8
2.4 Struktur Organisasi.....	9
BAB III LANDASAN TEORI.....	10
3.1 Bandar Udara	10
3.2 Runway	10
3.4 Taxiway	11
3.5 Apron.....	12
3.6 Konstruksi Lentur (Flexible Pavement)	13
3.7 Penambalan (Patching)	14
3.8 Fasilitas Sisi Darat	16
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	20
4.2 Jadwal.....	26
4.3 Permasalahan.....	27

4.3.1	Kerusakan Perkerasan di Sisi Udara	27
4.3.2	Pengecatan Marka DropZone yang Sudah Pudar.....	28
4.4	Penyelesaian Masalah	29
4.4.1	Pekerjaan Patching	29
4.4.2	Pengecatan Marka Dropzone	37
BAB V	PENUTUP.....	44
5.1	Kesimpulan	44
5.1.1	Kesimpulan terhadap Permasalahan	44
5.1.2	Kesimpulan terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training I</i>	44
5.2	Saran.....	45
5.2.1	Saran terhadap Permasalahan.....	45
5.2.2	Saran terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training I</i>	45
DAFTAR PUSTAKA		46
LAMPIRAN		47

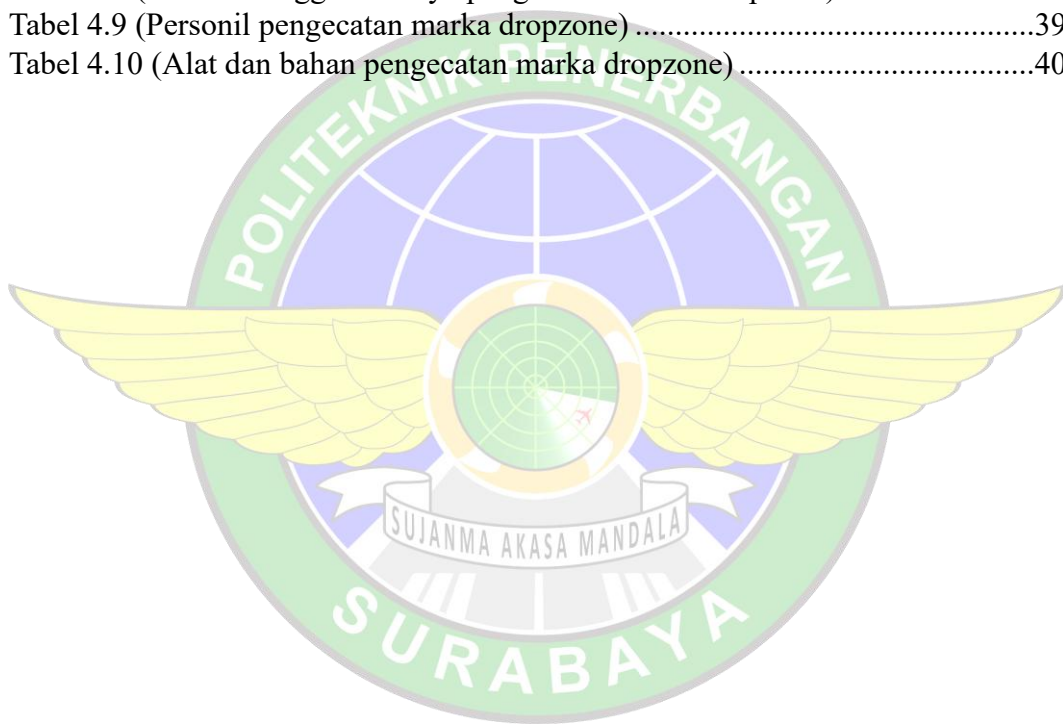


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 (Bandar Udara Kelas I Juwata)	4
Gambar 2 2 (Layout eksisting Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata)	8
Gambar 2 3 (Struktur Organisasi Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata)	9
Gambar 4 1 (Main Apron Bandara Juwata)	21
Gambar 4 2 (West Apron Bandara Juwata)	22
Gambar 4 3 (Main Apron East Bandara Juwata)	22
Gambar 4 4 (Runway Bandara Juwata)	23
Gambar 4 5 (Taxiway Alpha Bandara Juwata)	24
Gambar 4 6 (Taxiway Bravo Bandara Juwata)	24
Gambar 4 7 (Taxiway Charlie Bandara Juwata)	25
Gambar 4 8 (Kerusakan STA 830)	28
Gambar 4 9 (Ukuran Penambalan Runway)	30
Gambar 4 10 (Pembakaran Aspal)	33
Gambar 4 11 (Pembayaran Kayu)	33
Gambar 4 12 (Pembongkaran Lapisan Aspal)	34
Gambar 4 13 (Pembersihan Setelah Pembongkaran)	34
Gambar 4 14 (Penghamparan Tack Coat)	35
Gambar 4 15 (Pengangkutan Material Hot Mix)	35
Gambar 4 16 (Penghamparan Material Hot Mix)	36
Gambar 4 17 (Pemadatan Menggunakan Tandem Roller)	36
Gambar 4 18 (Setelah Selesai Dipadatkan)	37
Gambar 4 19 (Layout Pengukuran)	38
Gambar 4 20 (Survey Awal Sebelum Pengecatan)	40
Gambar 4 21 (Menyiapkan Rambu Peringatan Barrier/Traffic Cone)	41
Gambar 4 22 (Pembersihan Are)	41
Gambar 4 23 (Pelaksanaan Pengecatan)	42
Gambar 4 24 (Pencampuran Cat dengan Thinner)	42
Gambar 4 25 (Pelaksanaan Pengecatan)	43
Gambar 4 26 (Hasil Pengecatan)	43

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 (Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara)	7
Tabel 3.1 (Kerusakan)	14
Tabel 3.2 (Makna tabel marka jalan).....	18
Tabel 4.1 (Jadwal Pelaksanaan)	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.2 (Tabel perhitungan volume kerusakan)	30
Tabel 4.3 (Tabel rencana anggaran biaya Patching).....	31
Tabel 4.4 (Tabel personil)	31
Tabel 4.5 (Tabel alat dan bahan patching).....	32
Tabel 4.6 (Tabel pengukuran setiap warna dropzone bandara juwata tarakan)	38
Tabel 4.7 (Jadwal pelaksanaan pekerjaan)	38
Tabel 4.8 (Rencana anggaran biaya pengecatan marka dropzone)	39
Tabel 4.9 (Personil pengecatan marka dropzone)	39
Tabel 4.10 (Alat dan bahan pengecatan marka dropzone)	40



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

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

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) ini, pada dasarnya Taruna/i diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diserap selama menjalani pendidikan kemudian dipraktikkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan, serta dapat memahami dan mengacu pada prosedur lokal di tempat *On the Job Training* (OJT) dalam memberikan pelayanan mengenai teknik bangunan dan landasan. Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di bandar udara yang telah ditentukan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya.

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

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

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

Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata”.

1.2 Maksud dan Tujuan

1.2.1 Maksud

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

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

1.2.2 Tujuan

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

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

1.3 Manfaat

Manfaat dari *On the Job Training* adalah :

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

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

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



Gambar 2 1 (Bandar Udara Kelas I Juwata)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

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

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

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

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

2.2 Data Umum

Indikator Lokasi Bandara	WAQQ
--------------------------	------

Nama Bandar Udara	Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata
Nama Kota	Tarakan, Kalimantan Utara
Alamat	Juwata Airport Jl. Mulawarman Tarakan (77111)
No. Telepon	(0551) 2026202, 2026111
Koordinat Titik Referensi	03° 19' 36" N
Bandara	117° 34' 10" E
<i>Aerodrome Reference Code</i>	4C
Arah dan Jarak ke kota	± 3km
Elevasi / Referensi dan Temperatur	40 ft / 32°C
Elevasi <i>Threshold</i> (MSL)	<i>Runway 06 :</i> 03° 19' 11.23" N 117° 33' 20.21" E <i>Runway 24 :</i> 03° 19' 49.90" N 117° 34' 22.26" E
AFTN	WAQQYFYE, WAQQZTZE, WAQQYOYE, WAQQZAZE
Jenis Penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR

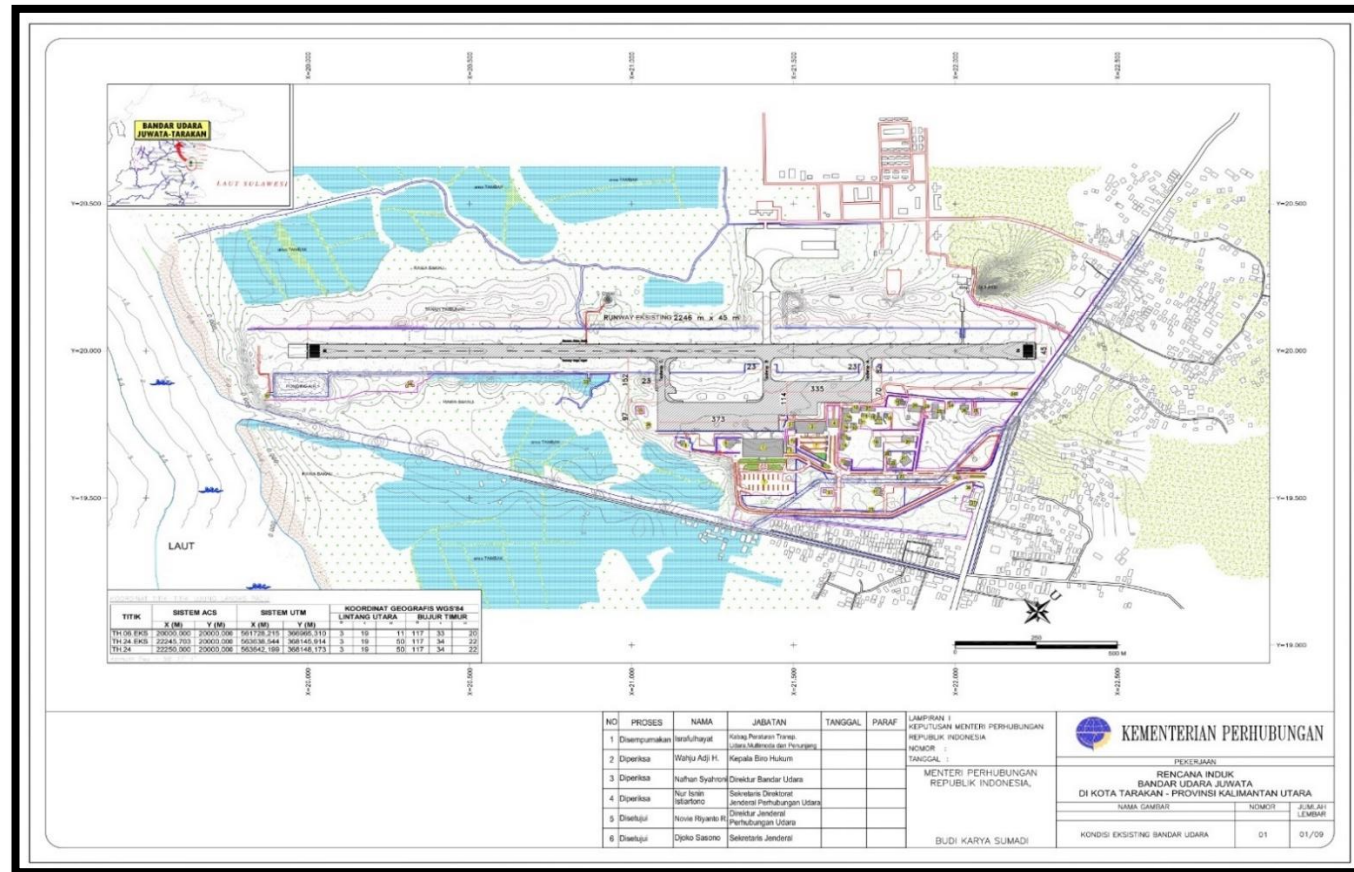
Jenis Runway	• <i>Instrument Precision Approach R/W 06</i> • <i>Non Instrument R/W 24</i>
--------------	---

Tabel 2.1 (Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara)

(Sumber : AIP Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata tahun 2024)



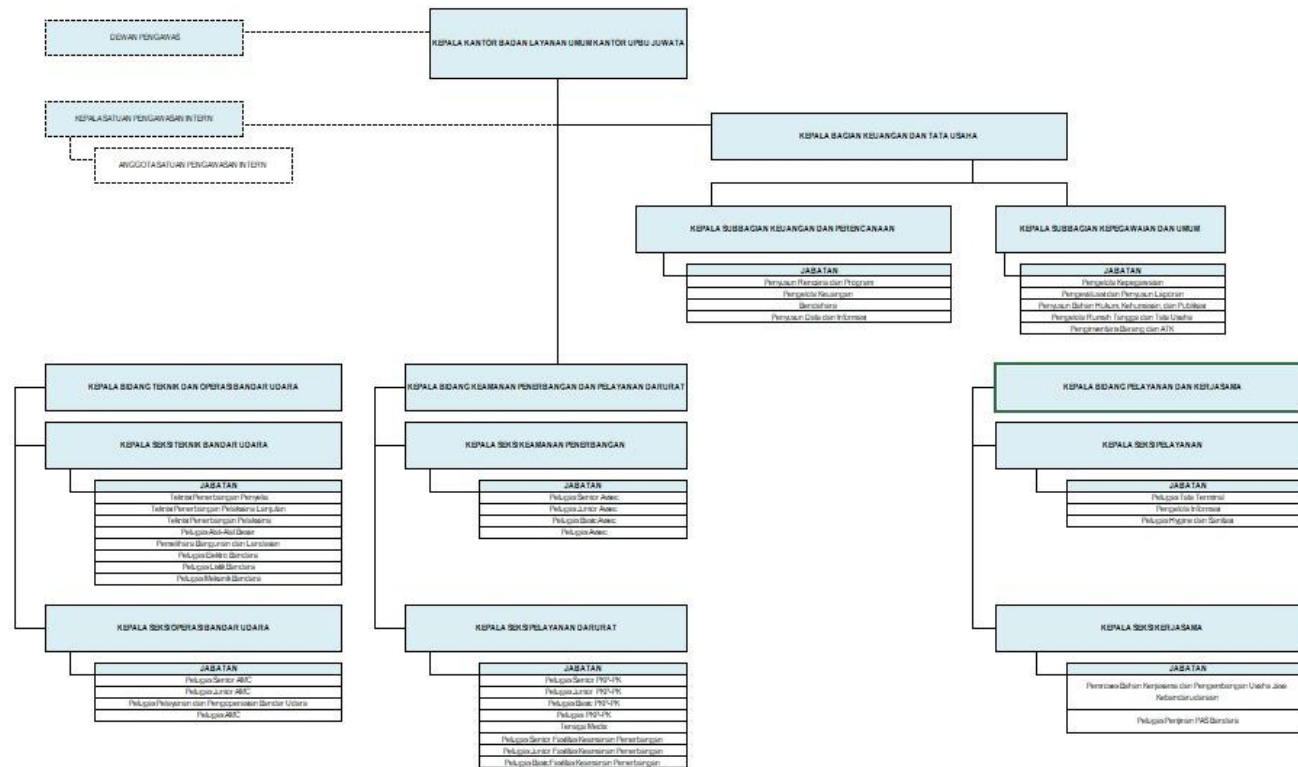
2.3 Layout eksisting Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata



Gambar 2 2 (Layout eksisting Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata)

(Sumber : Aerodrome Manual Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata)

2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2 3 (Struktur Organisasi Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata)

(Sumber : Aerodrome Manual Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata)

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 menyebutkan bahwa Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat Pesawat Terbang mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

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

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

3.2 Runway

Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 menyebutkan bahwa *Runway* adalah daerah persegi yang telah ditentukan di Aerodrome Daratan untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara. *Runway* atau landasan pacu adalah fasilitas bandara yang sangat penting untuk mendarat dan lepas landasnya pesawat. Landas pacu adalah area persegi dipermukaan bandara yang disiapkan untuk take

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

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

a. *Runway Shoulder*

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

b. *Clearway*

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

c. *Stopway*

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

3.4 Taxiway

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PR 21 Tahun 2023 Taxiway adalah jalur tertentu pada aerodrome daratan di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan taxi dan ditunjukan untuk menjadi penghubungantara satu bagian

aerodrome daratan dengan lainnya, termasuk antara lain:

1. Aircraft Stand taxilane.

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

2. Apron Taxiway.

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

3. Rapid exit Taxiway.

Taxiway terhubung dengan runway pada sebuah sudut lancip dan dirancang untuk memungkinkan pesawat udara yang mendarat untuk berbelok pada kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan jalan keluar taxiway lainnya dan karenanya bisa meminimalkan waktu penggunaan runway.

3.5 Apron

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

1. Menyediakan jarak paling pendek antara landasan pacu dan tempat pesawat berhenti.
2. Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan.
3. Memberikan cadangan cukup daerah untuk pengembangan.
4. Memberikan efisiensi, keamanan secara maksimum.
5. Meminimalkan dampak lingkungan.

3.6 Konstruksi Lentur (Flexible Pavement)

Perkerasan lentur (flexible pavement) adalah perkerasan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapisan di bawahnya. Sehingga lapisan perkerasan tersebut mempunyai fleksibilitas/kelenturan yang dapat menciptakan kenyamanan kendaraan dalam melintas di atasnya. Perlu dilakukan kajian yang lebih intensif dalam penerapannya dan harus juga memperhitungkan secara ekonomis, sesuai dengan kondisi setempat, tingkat keperluan, kemampuan pelaksanaan dan syarat teknis lainnya, sehingga konstruksi jalan yang direncanakan itu adalah yang optimal (Dharmawan dkk., 2020) Kerusakan Konstruksi Lentur (Flexible Pavement) Jenis-jenis kerusakan perkerasan lentur (aspal), umumnya dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Deformasi berupa bergelombang, alur, amblas, sungkur, mengembang, benjol dan turun.
2. Retak berupa retak memanjang, retak melintang, retak diagonal, retak diagonal, retak reflektif, retak blok, retak kulit buaya, dan retak bulan sabit.
3. Kerusakan tekstur permukaan berupa pelepasan butiran, kegemukan, pengausan agregat, penglupasan, dan stripping.
4. Kerusakan lubang, tambalan dan persilangan rel.
5. Kerusakan di pinggir perkerasan berupa retak pinggir dan penurunan bahu jalan. Jenis-jenis kerusakan yang terjadi pada perkerasan jalan akibat beberapa faktor kerusakan berdasarkan KP 94 tahun 2015 yaitu sebagai berikut :

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

Tabel 3.1 (Kerusakan)

(Sumber : KP 94 TH 2015)

3.7 Penambalan (Patching)

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

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

memperbaiki kondisi struktural landas pacu dari kerusakan yang menyebabkan genangan. Penggunaan metode penambalan juga berperan dalam mencegah aquaplaning yang menyebabkan luas dan kedalaman dari kerusakan semakin membesar serta mencegah dari resiko runway excursion yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan. Penambalan atau patching dapat secara efektif mengurangi adanya kerusakan di landas pacu akan tetapi patching memiliki resiko kerusakan lainnya seperti kerusakan utilitas sehingga hasil dari patching mengalami penurunan ataupun naiknya aspal permukaan (bleeding) sehingga menjadikan landas pacu tidak rata serta slope yang tidak stabil sehingga dapat menimbulkan kerusakan baru apabila hasil dari penambalan tidak sempurna. Penggunaan metode patching dapat dijadikan suatu opsi dalam penanganan kerusakan akan tetapi penambalan tidak dapat dilaksanakan pada seluruh titik kerusakan tetapi pada titik kerusakan dengan derajat kerusakan berat atau kedalaman lebih dari 20 mm, oleh karena itu patching tidak dapat menyelesaikan masalah kerusakan secara menyeluruh di landas pacu. Metode penambalan atau patching dalam penanggulangan kerusakan di landas pacu juga memerlukan pembongkaran aspal lebih dari 50 mm atau lapisan teratas surface landas pacu di beberapa titik kerusakan yang ingin di patching sehingga memerlukan waktu dalam pengerjaannya. Oleh karena itu pengerjaan patching dapat dijadikan option dalam penanggulangan kerusakan di landas pacu dengan cara mengolongkan atau memprioritaskan titik-titik tertentu untuk dilaksanakan patching terlebih dahulu. Pelaksanaan patching atau penambalan di Bandar Udara International Juwata Tarakan untuk menanggulangi adanya kerusakan dapat dilakukan pada titik-titik kerusakan terdalam dan pada jalur roda pesawat (*Critical Point*) sehingga dapat mengurangi resiko dari runway excursion yang dapat membahayakan penerbangan (Utama dkk., 2024).

3.8 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengopersiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas.

a. Drop Zone

Drop zone di bandara merupakan ruang khusus yang disediakan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang dalam waktu singkat. Biasanya, lokasi ini ditempatkan di sisi depan terminal keberangkatan maupun kedatangan, dan tidak diperkenankan untuk aktivitas parkir dalam jangka lama.

Berdasarkan panduan dari *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, area drop zone termasuk bagian dari kawasan **landside** yang memerlukan desain yang memperhatikan aspek **fungsionalitas, kenyamanan pengguna, serta keselamatan operasional**.

b. Tujuan dan Fungsi Marka Jalan di Bandara

Marka jalan di kawasan bandara, terutama di drop zone, merupakan sarana komunikasi visual yang memberikan informasi langsung kepada pengguna jalan. Marka ini berperan penting dalam menjaga keteraturan lalu lintas dan keselamatan di area publik.

Mengacu pada ketentuan dari *Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD)* dan regulasi Kementerian Perhubungan, fungsi utama marka jalan meliputi:

- Menyusun dan mengatur alur kendaraan dan jalur pejalan kaki.
- Memberi tanda larangan untuk berhenti atau parkir di zona tertentu.
- Menyediakan identifikasi untuk area-area khusus seperti zona pengantaran, jalur taksi, serta lokasi bongkar muat.

Dengan adanya marka yang jelas dan sesuai standar, maka lalu lintas di sekitar terminal dapat berlangsung dengan aman dan efisien.

c. Standar Pewarnaan Marka Horizontal

Warna-warna pada marka horizontal memiliki arti tersendiri yang telah ditetapkan dalam **SNI 7319:2008** serta didukung oleh **Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014**. Di area drop zone, pewarnaan marka jalan mengacu pada makna sebagai berikut:

Warna	Makna	Contoh Penggunaan
Putih	Menandai jalur searah, simbol penyeberangan, dan teks	Digunakan untuk zebra cross, tanda “DROP ONLY”, atau “NO STOPPING”
Kuning	Menunjukkan batas arus berlawanan dan larangan parkir	Sebagai garis tepi zona drop off atau larangan parkir sementara

Merah	Penanda zona dengan akses terbatas khusus atau darurat	Digunakan di area terbatas sebagai tanda larangan total (tidak wajib umum)
-------	--	--

Tabel 3.2 (Makna tabel marka jalan)

(Sumber : Permen No.34 th.2014)

d. Keselamatan Area Drop Zone

Dalam sistem manajemen keselamatan bandara, drop zone memegang peran strategis karena merupakan titik padat aktivitas kendaraan dan penumpang. **ICAO Annex 14 Volume I** menekankan bahwa keselamatan di darat meliputi:

- Pengaturan pergerakan kendaraan agar tidak menimbulkan gangguan.
- Menghindari potensi kecelakaan kecil seperti tabrakan atau penumpang tertabrak.
- Memberikan perlindungan terhadap pengguna layanan, termasuk staf dan penumpang.
- Penerapan marka yang tepat akan menunjang keseluruhan sistem pengendalian risiko dan menciptakan area kerja yang tertib.
-

e. Kualitas dan Pemeliharaan Marka Jalan

Marka di lingkungan bandara harus mampu bertahan dalam berbagai kondisi ekstrem. Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam pemilihan cat dan perawatan marka adalah:

- Ketahanan terhadap iklim tropis, sinar matahari intens, dan curah hujan tinggi.

- Kemampuan menahan tekanan akibat kendaraan berbobot besar seperti bus atau truk logistik bandara.
- Keawetan terhadap lalu lintas yang padat dan frekuensi lintasan tinggi.

Material cat yang lazim digunakan untuk kebutuhan ini antara lain *thermoplastic*, *epoxy*, dan *cold plastic*, yang disesuaikan dengan kondisi operasional dan kebutuhan visualisasi marka di lapangan.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

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

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

1. Pemeliharaan, perbaikan, perencanaan, pembangunan dan evaluasi terhadap kerusakan yang terjadi terhadap fasilitas bangunan terminal baru keberangkatan dan kedatangan domestik dan/atau internasional dan terminal lama cargo.
2. Melakukan pekerjaan perbaikan, perawatan serta kegiatan pemeliharaan marka, perencanaan, dan evaluasi kerusakan ringan maupun berat pada fasilitas landas pacu (*runway*), Apron, *Taxiway*, dan *Service Road*.
3. Memahami cara pengoperasian dan kegunaan alat-alat berat seperti *Hand mower*, traktor *mower*, *tandem roller*, *Jigsaw* , grinda , *stamper*, *dump truck*, *cutting*, *sprayer*, *excavator*, dan lain-lain.

Lingkup pelaksanaan OJT sebagai berikut :

A. Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan

keamanan atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata:

1. Apron

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Apron juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawat. Apron Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) Main Apron

- Permukaan : Rigid
- Daya dukung : PCN 44/R/B/X/T
- Dimensi : 335 x 70 m



Gambar 4 1 (Main Apron Bandara Juwata)

(Sumber: Google Earth)

2) West Apron

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



Gambar 4 2 (West Apron Bandara Juwata)

(Sumber: Google Earth)

3) *Main Apron East*

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



Gambar 4 3 (Main Apron East Bandara Juwata)

(Sumber: Google Earth)

2. *Runway*

Runway adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *take off landing* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO

(*International Civil Aviation Organization*). *Runway* Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata memiliki spesifikasi sebagai berikut :

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



Gambar 4 4 (*Runway Bandara Juwata*)

(Sumber: Google Earth)

3. *Taxiway*

Taxiway adalah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas. *Taxiway* Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) *Taxiway A*

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



Gambar 4 5 (Taxiway Alpha Bandara Juwata)

(Sumber: Google Earth)

2) Taxiway B

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



Gambar 4 6 (Taxiway Bravo Bandara Juwata)

(Sumber: Google Earth)

3) Taxiway C

- Permukaan : *Asphalt*
- Daya dukung : PCN 56/F/C/X/T

- Dimensi : 113 x 23 m



Gambar 4 7 (Taxiway Charlie Bandara Juwata)

(Sumber: Google Earth)

B. Fasilitas Sisi Darat

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

1) Hall Keberangkatan

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

2) Ruang *Check In*

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

3) Ruang Tunggu Keberangkatan

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

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

4) Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi

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

5) *Parking Area*

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

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 19 April 2025 – 6 Agustus 2025 dan dilaksanakan di BLU Kantor UPBU Juwata secara umum dapat dilihat pada tabel :

No	Tanggal	Uraian kegiatan	Keterangan
1	19 April 2025	Taruna Poltekbang Surabaya tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> .	

2	21 April 2025	Pengenalan lingkungan Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata.	
3	21 April 2025 – 31 Juli 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian	Jam kerja kantor pukul 08.00 - 16.30 WITA.
4	6 Agustus 2025	Sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	Pelaksanaan sidang laporan <i>On the Job Training</i> di Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Utama Juwata oleh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya dan supervisor.

Tabel 4.1 (Jadwal Pelaksanaan)

(Sumber: Olahan Penulis)

4.3 Permasalahan

4.3.1 Kerusakan Perkerasan di Sisi Udara

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

pemotongan secara lokal (patching) yang diisi dengan aspal panas (hotmix asphalt) agar kerusakan tidak semakin parah. Akibat yang ditimbulkan jika kerusakan tidak segera diperbaiki ialah kerusakan akan terus bertambah besar dan terganggunya pergerakan pesawat saat melakukan take off dan landing. Terdapat juga foreign object damage debris (FOD) di sekitar area kerusakan, dikhawatirkan dapat masuk pada mesin pesawat yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penumpang didalamnya. Berikut adalah kerusakan yang terjadi di perkerasan sisi udara :



Gambar 4 8 (Kerusakan STA 830)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.2 Pengecatan Marka DropZone yang Sudah Pudar

Marka jalan di area drop zone bandara memiliki peran penting dalam mengatur lalu lintas kendaraan serta menjaga keselamatan penumpang dan pengguna jasa bandara. Marka ini memberikan petunjuk visual kepada pengemudi tentang lokasi yang diperbolehkan untuk berhenti sejenak, menurunkan penumpang, dan area yang dilarang untuk parkir. Namun, di lapangan sering ditemukan kondisi marka yang **memudar** atau **tidak terlihat dengan jelas**, terutama akibat faktor cuaca, frekuensi lalu lintas tinggi, dan penggunaan bahan cat yang kurang tahan lama. Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 30 Tahun 2021

tentang **Pengamanan Fasilitas Bandar Udara** “ Menyatakan bahwa seluruh fasilitas bandara, termasuk area landside dan airside, harus memenuhi standar keamanan, keteraturan, dan keselamatan operasional”.

permasalahan yang timbul akibat kondisi tersebut antara lain:

- **Penurunan efektivitas pengaturan lalu lintas kendaraan di drop-off terminal.**
- **Peningkatan risiko pelanggaran zona larangan parkir** karena tidak adanya pembeda visual yang jelas.
- **Kemacetan dan potensi kecelakaan** di area terminal akibat kendaraan berhenti sembarangan.
- **Pelanggaran terhadap standar keselamatan dan pelayanan operasional bandara.**

Permasalahan ini menjadi penting karena menyangkut kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku, baik nasional maupun internasional. Berikut adalah regulasi dan standar yang mengatur tentang marka jalan dan keamanan operasional di area landside (termasuk Drop Zone).

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan Patching

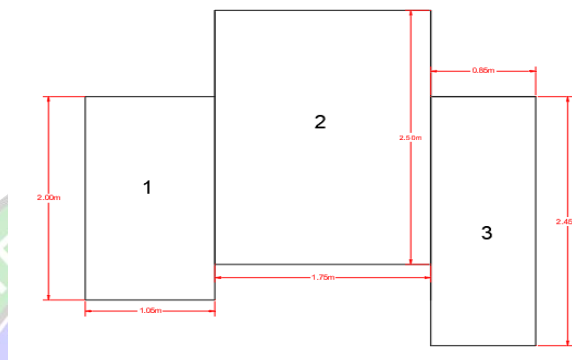
Kerusakan pada perkerasan di sisi udara di Bandar Udara Juwata Tarakan terdapat di beberapa titik. Hal ini harus segera diperbaiki agar tidak mengganggu keselamatan dan keamanan lalu lintas udara. Kegiatan ini dilaksanakan pada 15 Juli 2025. Langkah-langkah pengerjaan patching adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Kerusakan pada perkerasan di sisi udara terdapat beberapa titik sehingga dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan apabila tidak segera diperbaiki. Kerusakan Rutting dengan derajat kerusakan berat memiliki kedalaman lebih dari 50mm.

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Setelah itu dilakukan perencanaan desain gambar menggunakan *software Autocad* .Untuk luasan pekerjaan ini yaitu :



Gambar 4 9 (Ukuran Penambalan Runway)

(Sumber: Olahan Penulis)

Lokasi Kerusakan	No	Derajat Kerusakan	Dimensi (m)	Kedalaman (m)	Volume Kerusakan (m³)
Runway STA 830	1	Berat	2 x 1,05	0.15	0,315
	2	Berat	2 x 1,75		0,564
	3	Berat	2, 45 x 0,85		0,312
Total Volume					1,191

Tabel 4.2 (Tabel perhitungan volume kerusakan)

(Sumber: Olahan Penulis)

3. Rencana Anggaran Biaya

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

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pekerjaan Pembongkaran	1,191	M ³	Rp88.439,40	Rp105.331
2	Pekerjaan Tack Coating 1,5 kg/m ²	7,945	M ²	Rp22.335,00	Rp177.451,575
3	Pekerjaan Lapisan Aspal Kolakan	1,191	M ³	Rp4.662.026,67	Rp5.552.515,842
	JUMLAH				Rp5.835.137,928
	PPN 11%				Rp641.865,172
	TOTAL				Rp6.477.003,1
	PEMBULATAN				Rp6.470.000,00
<i>Terbilang : Enam Juta Empat Ratus Tujuh Puluh Ribu Rupiah</i>					

Tabel 4.3 (Tabel rencana anggaran biaya Patching)

(Sumber: Olahan Penulis)

4. Pelaksanaan

A. Tahap Persiapan

a) Menyiapkan Personil

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	12
Jumlah		13

Tabel 4.4 (Tabel personil)

(Sumber: Olahan Penulis)

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

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

Tabel 4.5 (Tabel alat dan bahan *patching*)

(Sumber: Olahan Penulis)

B. Tahap Pelaksanaan

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



Gambar 4 10 (Pembakaran Aspal)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4 11 (Pembayaran Kayu)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

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



Gambar 4 12 (Pembongkaran Lapisan Aspal)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

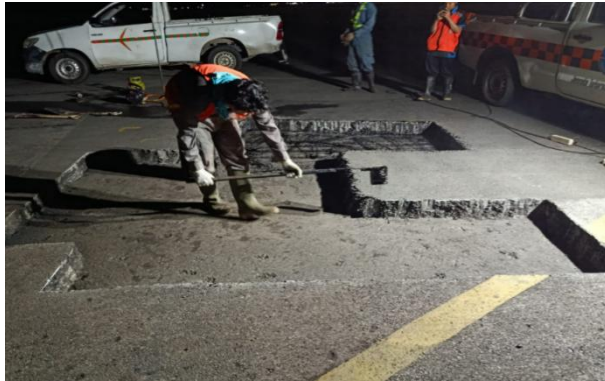
- c. Pembersihan dilakukan setelah pembongkaran selesai dilakukan. Pembersihan ini menggunakan blower, sapu lidi, cikrak lalu disapu agar material-material kecil yang masih tertinggal bersih.



Gambar 4 13 (Pembersihan Setelah Pembongkaran)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- d. Penghamparan tack coat pada bagian yang akan dilapisi dengan hotmix. Penghamparan ini dilakukan saat suhu tack coat antara $\pm 150^{\circ}\text{C}$.



Gambar 4 14 (Penghamparan Tack Coat)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- e. Pengangkutan material hotmix dilakukan menggunakan dump truck yang baknya memiliki bahan dari metal yang digunakan untuk mempertahankan suhu agar saat penghamparan masih dalam batas toleransi suhu yaitu antara $135 - 150^{\circ}\text{C}$. *(kontraktorjasapeng-aspalan)*



Gambar 4 15 (Pengangkutan Material Hot Mix)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- d. Penghamparan hotmix dengan suhu $130 - 150^{\circ}\text{C}$ ke bagian yang telah

diberi tack coat kemudian diratakan menggunakan alat Perata. Pemerataan ini dilakukan hingga hotmix hampir rata dengan permukaan perkerasan lama.



Gambar 4 16 (Penghamparan Material Hot Mix)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- e. Pemadatan dilakukan menggunakan tandem roller. Sebelum pemadatan dilakukan pengecekan tandem roller dengan memastikan air cukup sehingga ketika pemadatan aspal tidak menempel ataupun lengket ke tandem roller.



Gambar 4 17 (Pemadatan Menggunakan Tandem Roller)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

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



Gambar 4 18 (Setelah Selesai Dipadatkan)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.4.2 Pengecatan Marka Dropzone

Pengecatan marka dropzone dilaksanakan dikarenakan memudarnya warna marka dropzone sebelumnya sehingga dapat membahayakan pengguna jalan, dan pengecatan marka dropzone ini merupakan sangat penting Karena menjadi tempat aktivitas penurunan dan penjemputan penumpang, drop zone tergolong area yang ramai. Oleh sebab itu, marka yang tampak jelas sangat diperlukan untuk menghindari kemacetan, insiden kecil, dan menjamin keselamatan para pengguna.

1. Identifikasi Masalah

Memudarnya warna marka dropzone harus segera ditangani karena merupakan area marka yang sangat penting bagi pengguna maupun pegawai yang melalui marka tersebut malam hari.

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Setelah itu dilakukan perencanaan desain gambar menggunakan *software Autocad*. Untuk luasan pekerjaan ini yaitu :



Gambar 4 19 (Layout Pengukuran)

(Sumber: Olahan Penulis)

Keterangan	No	Ukuran (m)	Luas (m ²)
Warna			
Merah	1	19,95 x 3,30	65,835
	3	22,30 x 3,30	73,59
Total			139,425
Biru	2	9,20 x 3,30	30,36
Kuning	-	-	11,69

Tabel 4.6 (Tabel pengukuran setiap warna dropzone bandara juwata tarakan)

(Sumber: Olahan Penulis)

3. Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Tanggal	Jam
1	Pekerjaan pembersihan	27 Mei 2025	13.00 - 16.00 WITA
2	Pekerjaan pengecatan	27 Mei 2025	19.30 – 22.30 WITA

Tabel 4.7 (Jadwal pelaksanaan pekerjaan)

(Sumber: Olahan Penulis)

4. Rencana Anggaran Biaya

Rencana anggaran biaya dapat dilihat pada tabel berikut :

No	Uraian Pekerjaan	Satuan	Volume	Harga Satuan	Jumlah Harga
I	Pengecatan Marka Dropzone	-	-	-	-
	Merah	m ²	139,425	Rp229.230,00	Rp28.689.000,00
	Biru	m ²	30,36	Rp229.230,00	Rp5.598.000,00
	Kuning	m ²	11,69	Rp229.230,00	Rp2.679.698,7
Jumlah Harga Per-Satuan Pekerjaan					Rp36.966.698,7
PPN 11%					Rp4.066.336,857
Total Harga Per-Satuan Pekerjaan					Rp41.033.035,557
Dibulatkan					Rp41.000.000,00
<i>Terbilang Empat Puluh Satu Juta Rupiah</i>					

Tabel 4.8 (Rencana anggaran biaya pengecatan marka dropzone)

(Sumber: Olahan Penulis)

5. Pelaksanaan

A. Persiapan

a) Menyiapkan Personil

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	4
Jumlah		8

Tabel 4.9 (Personil pengecatan marka dropzone)

(Sumber: Olahan Penulis)

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

No	Alat dan Bahan
1	Sprayer
2	Cat
3	Thinner
4	Blower
5	Triplek
6	Kayu (Buat Melarutkan Cat+Thinner)

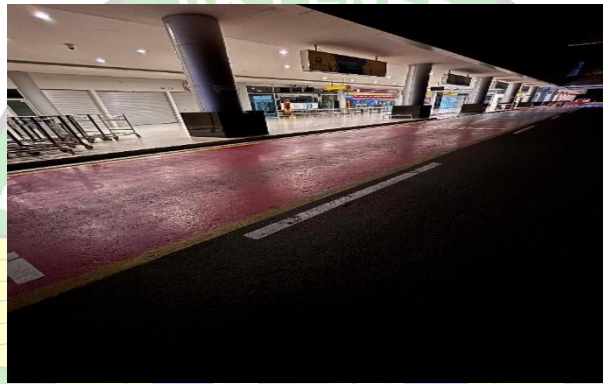
7	Genset
8	Barrier
9	Kabel Roll 10 Meter

Tabel 4.10 (Alat dan bahan pengecatan marka dropzone)

(Sumber: Olahan Penulis)

B. Pelaksanaan

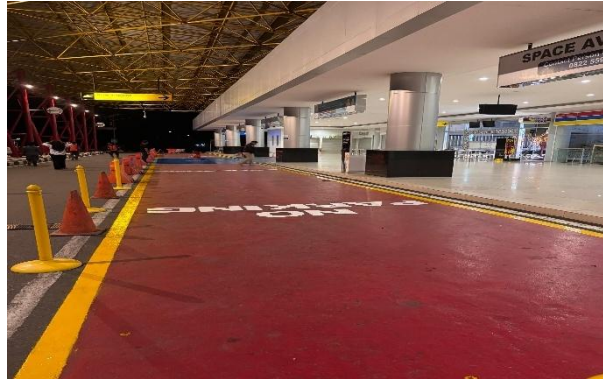
- a) Melakukan **survey awal** untuk menentukan lokasi dan ukuran marka.



Gambar 4.20 (Survey Awal Sebelum Pengecatan)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- b) Menyiapkan **rambu peringatan**, **traffic cone**, dan **barrier** untuk menutup sebagian area kerja agar aman dari pengguna jalan.



Gambar 4 21 (Menyiapkan Rambu Peringatan Barrier/Traffic Cone)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- c) Pastikan **cuaca cerah dan permukaan kering** saat pengecatan dilakukan.
- d) Membersihkan area yang akan di cat menggunakan sapu/blower, tujuannya agar debu,pasir tidak mengganggu daya lekat cat



Gambar 4 22 (Pembersihan Are)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- e) Menaruh triplek di area yang akan di cat.



Gambar 4 23 (Pelaksanaan pengecatan)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- f) Mencampurkan cat dengan thinner. Kegunaan mencampur cat dengan thinner adalah untuk mengoptimalkan hasil pengecatan, baik dari segi teknis maupun visual.



Gambar 4 24 (Pencampuran Cat dengan Thinner)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

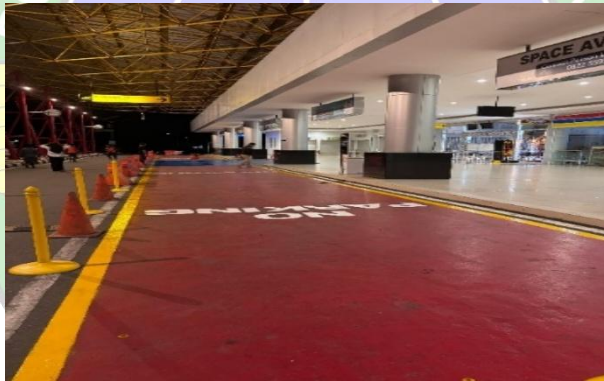
- g) Memasukkan campuran kedalam sprayer.
h) Pengecatan dilakukan sesuai area yang akan di cat terlebih dahulu.



Gambar 4 25 (Pelaksanaan Pengecatan)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

- i) Diamkan area yang sudah di cat selama 24 Jam, area sudah boleh untuk dilalui oleh pengguna jalan.



Gambar 4 26 (Hasil Pengecatan)

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan

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

- a. Kondisi perkerasan sisi udara pada sta 830 yang merupakan area yang berada dekat dengan taxiway bravo dimana area tersebut sering dilalui oleh pesawat yang mau memasuki area apron, maka dari itu harus segera dilakukan perbaikan (*patching*).
- b. Kondisi warna di area dropzone sudah mulai pudar sehingga dapat mengganggu keselamatan pengguna jalan, dengan hal itu segera dilakukan pengecatan kembali di area tersebut agar marka dapat terlihat dengan jelas.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* I

On the Job Training I yang dilaksanakan di Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata membantu penulis dalam mengembangkan wawasan penulis diluar dari yang telah disampaikan dosen pengajar di kampus serta wawasan lapangan yang tidak dapat diperoleh selama pembelajaran di kampus. Selain itu pada pelaksanaan *On the Job Training* I ini penulis mendapatkan banyak pelajaran dan juga ide serta masukan untuk pembuatan tugas akhir penulis. *On the Job Training* I juga menuntut penulis untuk mampu berinteraksi dengan lingkungan baru dan juga individu baru, sehingga dapat bekerjasama dalam menghadapi masalah dan menemukan solusi sehingga dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan menyelesaikan *On the Job Training* I dengan baik.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Permasalahan

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

1. Dalam pelaksanaan metode patching, sangat diperlukan penggunaan material yang sesuai dengan standar kualitas, seperti aspal hot mix dengan spesifikasi tinggi yang mampu menahan tekanan berat dari pesawat. Proses pengerjaan juga harus dilakukan sesuai prosedur teknis, yang mencakup tahap pemotongan bagian perkerasan yang rusak, pembersihan permukaan, aplikasi tack coat sebagai perekat antar lapisan, dan proses pemadatan yang maksimal. Langkah-langkah tersebut penting untuk memastikan hasil perbaikan lebih awet dan tidak mudah mengalami kerusakan kembali dalam waktu dekat.
2. Karena pengecatan dilakukan di area dengan aktivitas tinggi, seperti depan terminal kedatangan atau keberangkatan maka diperlukan pemeliharaan secara berkala oleh pihak unit yang terkait.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* I

Saran penulis terhadap pelaksanaan *On the Job Training* I di Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Utama Juwata adalah diantaranya untuk Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata adalah agar menjaga dan meningkatkan kedisiplinan terutama kepada teknisi terkait prosedur dalam bekerja yang sesuai dengan Standart Oprasional Prosedur (SOP) untuk menjaga keselamatan dan keamanan perbangan serta keamanan dan keselamatan teknisi serta alat yang digunakan. Penggunaan perlengkapan *safety* juga harus lebih diperhatikan untuk mencegah kecelakaan dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2023 tentang Manual of Standard Civil Aviation Safety Regulations (CASR) 139 Volume I - Aerodrome*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Republik Indonesia. (2024). *Aeronautical Information Publication (AIP) Juwata Tarakan*. Jakarta, Indonesia: Kementerian Perhubungan.
- Dharmawan, E., Suprpto, B., & ... (2020). Analisa Kerusakan Perkerasan Lentur (Flexible Pavement) Pada Ruas Jalan Pacing-Pacet kabupaten Mojokerto Dengan Metode 1 Pavement Condition Index *Jurnal Rekayasa Sipil* (e ..., 1-15.
<http://jim.unisma.ac.id/index.php/ft/article/download/7302/5869>
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 77 Tahun 2015.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KP 94 Tahun 2015 adalah Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (AC CASR Part 139-23) mengenai Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara.
- Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama. (2022). *Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual)*. Tarakan: Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama Juwata Tarakan.
- Menteri Perhubungan RI. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 78 Tahun 2014 tentang Standar Biaya Di Lingkungan Kementerian Perhubungan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Menteri Perhubungan RI. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Analisis Harga Satuan Pekerjaan Patching dan Harga Satuan Pekerjaan di Bandar Udara Kelas I Utama Juwata..

1 Pekerjaan Pembongkaran (PM 78 tahun 2014 halaman 104)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	Oh	0,0546	Rp 140.000,00	Rp7.644,00
2	Mandor	Oh	0,0273	Rp 190.000,00	Rp5.187,00
B	Material				
C	Alat				
1	Jack Hammer	Jam	1	Rp50.000,00	Rp50.000,00
2	Dump Truck	Jam	0,0877	Rp292.000,00	Rp25.608,40
JUMLAH					Rp88.439,40
2 Pekerjaan Tack Coating 1,5 kg/m2 (PM 78 tahun 2014 halaman 171)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	Oh	0,0113	Rp140,000.00	Rp1.582,00
2	Mandor	Oh	0,0009	Rp190,000.00	Rp171
B	Material				
1	Minyak Tanah	Liter	0,1166	Rp17.000.00	Rp1.982,20
2	Aspal	Kg	1,2	Rp1 5.500,00	Rp18.600,00
C	Alat				
JUMLAH					Rp22.335,00

Pekerjaan Lapisan Aspal Kolakan Tebal 7,5 cm Padat (PM 78 tahun 2014 Halaman 167)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	Oh	0,1513	Rp 140.000,00	Rp21.182,00
2	Mandor	Oh	0,0233	Rp 190.000,00	Rp4.427,00
B	Material				
1	Aspal	Kg	10	Rp15.500,00	Rp155.000,00
2	Agregat pecah mesin 0-5	m ³	0,1	Rp560.000,00	Rp56.000,00
3	Agregat pecah mesin 5-10	m ³	0,1	Rp550.000,00	Rp55.000,00
4	Agregat pecah mesin 10-20	m ³	0,1	Rp550.000,00	Rp55.000,00
C	Alat				
1	Tandem roller	Jam	0,007	Rp459.000,00	Rp3.213,00
Jumlah Harga Satuan					Rp349.652,00
Harga Satuan Dalam (M ³)					Rp4.662.026,67

No	Uraian	Satua	Harga Satuan (Rp)	Keterangan
A.Tenaga Kerja				
	Mandor	OH	Rp190.000,00	HSPK 2023
	Pekerja	OH	Rp 140.000,00	HSPK 2023
B.Material				
	Minyak Tanah	liter	Rp17.000,00	HSPK 2023
	Aspal	kg	Rp 15.500,00	HSPK 2023
	Agregat pecah mesin 0-5	m ³	Rp560.000,00	HSPK 2023
	Agregat pecah mesin 5-10	m ³	Rp550.000,00	HSPK 2023

	Agregat pecah mesin 10-20	m ³	Rp550.000,00	HSPK 2023
C. Alat				
	Jack Hammer	jam	Rp50.000,00	HSPK 2023
	Dump Truck	jam	Rp292.000,00	HSPK 2023
	Tandem Roller	jam	Rp459.000,00	HSPK 2023

Lampiran 2 Analisis Harga Satuan Pekerjaan pengecatan marka dropzone untuk keamanan dan keselamatan pengguna jalan

Pengecatan / marking (m ²)				PM 78 TAHUN 2014 HAL 171	
No.	Uraian Pekerjaan	Satuan	Koef.	Harga Satuan	Jumlah Harga
I.	Tenaga Kerja				
	Pekerja	oh	0,100	Rp140.000,00	Rp14.000,00
	Mandor	oh	0,022	Rp190.000,00	Rp4.180,00
II.	Material				
	Cat Epoxy Upox	kg	1,050	Rp143.000,00	Rp150.150,00
	Thinner	ltr	02,100	Rp29.000,00	Rp60.900,00
III.	Alat				
Jumlah harga per-satuan pekerjaan					Rp229.230,00

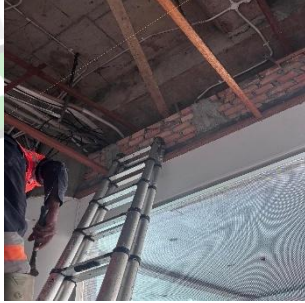
LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Almadani Rajab

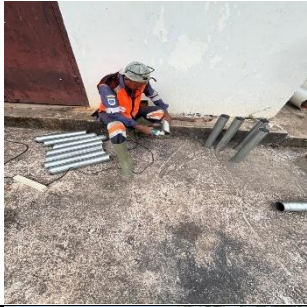
NIT : 30723001

Prodi : D3 TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Juwata

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 19 April 2025	Tiba Di Bandar Juwata Tarkan		
2	Senin, 21 April 2025	Pengenalan Unit Bangunan , Pembongkaran Plafon Di Area Pos Pelayanan Polisi		
3	Selasa, 22 April 2025	Pemasangan Tulangan Plafon		

4	Rabu, 23 April 2025	Pemasangan Plafon		
5	Kamis, 24 April 2025	Plaster dan Pengecatan Plafon		
6	Jumat, 25 April 2025	Pengecatan Tembok Pos Keamanan		
7	Sabtu, 26 April 2025	LIBUR		
8	Minggu, 27 April 2025	LIBUR		
9	Senin, 28 April 2025	Pemasangan Plastik Akrilik		

10	Selasa, 29 April 2025	Pemotongan Besi		
11	Rabu, 30 April 2025	Las		
12	Kamis, 1 Mei 2025	Pengecatan Besi		
13	Jumat, 2 Mei 2025	Pemasangan Besi Pembatas Kendaraan di Area Cargo		
14	Sabtu, 3 Mei 2025	LIBUR		
15	Minggu, 4 Mei 2025	LIBUR		
16	Senin, 5 Mei 2025	Pemasangan Besi Pembatas		

17	Selasa, 6 Mei 2025	Penyelesaian Pemasangan Besi Pembatas Kendaraan		
18	Rabu, 7 Mei 2025	Pembongkaran Material Akses Jalan Keluar Sisi Darat		
19	Kamis, 8 Mei 2025	Perbaikan Akses Jalan Sisi Darat		
20	Jumat, 9 Mei 2025	Pembuatan Adukan Semen Untuk Pengecoran di Area Cargo		
21	Sabtu, 10 Mei 2025	LIBUR		
22	Minggu, 11 Mei 2025	LIBUR		
23	Senin, 12 Mei 2025	Pemotongan Pohon di Perumahan Dinas Bandara		

24	Selasa, 13 Mei 2025	Pemotongan Pohon		
25	Rabu, 14 Mei 2025	Pembuatan Saluran Air di Area Cargo		
26	Kamis, 15 Mei 2025	Pembuatan Saluran		
27	Jumat, 16 Mei 2025	Penyelesaian Pembuatan Saluran di Area Cargo		
28	Sabtu, 17 Mei 2025	LIBUR		
29	Minggu, 18 Mei 2025	LIBUR		

30	Senin, 19 Mei 2025	Plaster di Area Cargo		
31	Selasa, 20 Mei 2025	Penyelasaan Pemasangan Plafon		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan

DIDIK MUSTOFA., S.E
NIP. 19851013 200812 1 004

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Almadani Rajab

NIT : 30723001

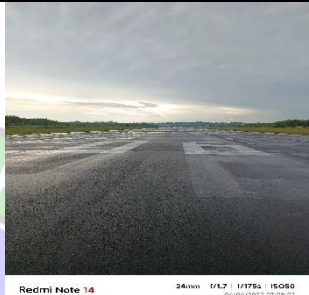
Prodi : D3 TBL 8

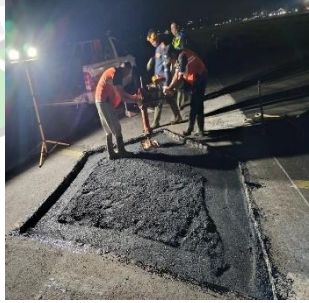
Lokasi OJT : Bandar Udara Juwata

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu, 21 Mei 2025	Pemotongan Rumput		
2	Kamis , 22 Mei 2025	Perbaikan Runway (Patching)		
3	Jumat, 23 Mei 2025	Pengecatan Marka TouchDown		
4	Sabtu, 24 Mei 2025	LIBUR		
5	Minggu, 25 Mei 2025	LIBUR		

6	Senin, 26 Mei 2025	Pemeliharaan Sisi Udara (Roundup)		
7	Selasa, 27 Mei 2025	Pengecatan Marka Pejalan Kaki di Area Garbarata		
8	Rabu, 28 Mei 2025	Perbaikan Runway di Taxiway Barvo		
9	Kamis, 29 Mei 2025	LIBUR		
10	Jumat, 30 Mei 2025	Pengecatan Kanstin		

11	Sabtu, 31 Mei 2025	Pengecatan Markan Pejalan Kaki		
12	Minggu, 1 Juni 2025	LIBUR		
13	Senin, 2 Juni 2025	Pembersihan Rumput Untuk Pengecatan Kanstin		
14	Selasa, 3 Juni 2025	Perbaikan Runway (Patching)		
15	Rabu, 4 Juni 2025	Pembersihan Lumut di Area Apron		

16	Kamis, 5 Juni 2025	Pemotongan Rumput		
17	Jumat, 6 Juni 2025	Inspeksi Harian Runway	 Redmi Note 14 24mm 1/1.7 1/175s ISO50	
18	Sabtu, 7 Juni 2025	LIBUR		
19	Minggu, 8 Juni 2025	LIBUR		
20	Senin, 9 Juni 2025	Pengecatan Kanstin		
21	Selasa, 10 Juni 2025	Pengecatan Kanstin di Area Terminal Cargo Lama		

22	Rabu, 11 Juni 2025	Pemotongan Rumput		
23	Kamis, 12 Juni 2025	Inspeksi Runway		
24	Jumat, 13 Juni 2025	Perbaikan Runway (Patching)		
25	Sabtu, 14 Juni 2025	Perbaikan Runway (Patching)		
26	Minggu, 15 Juni 2025	LIBUR		

37	Senin, 16 Juni 2025	Pemotongan Rumput		
28	Selasa, 17 Juni 2025	Pembersihan Gudang		
29	Rabu, 18 Juni 2025	Perbaikan di Area GSE		
30	Kamis, 19 Juni 2025	Pembuatan Sodetan		

31	Jumat, 20 Juni 2025	Pengambilan Data PCI	
----	---------------------	----------------------	--



Supervisor
Kepala Unit Landasan

CANDRA A. WIBOWO
NIP. 19851013 200812 1 004

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Almadani Rajab

NIT : 30723001

Prodi : D3 TBL 8

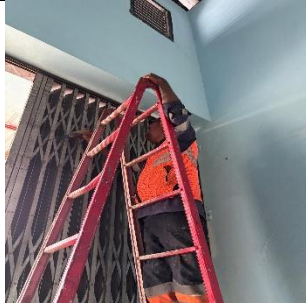
Lokasi OJT : Bandar Udara Juwata

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 21 Juni 2025	LIBUR		
2	Minggu, 22 Juni 2025	LIBUR		
3	Senin, 23 Juni 2025	Pemeliharaan Terminal		
4	Selasa, 24 Juni 2025	Pemasangan Keramik di Terminal		

5	Rabu, 25 Juni 2025	Pemeliharaan Terminal		
6	Kamis, 26 Juni 2025	Pemasangan Meja di Gedung Admin		
7	Jumat, 27 Juni 2025	Libur		
8	Sabtu, 28 Juni 2025	Libur		
9	Minggu, 29 Juni 2025	Libur		
10	Senin, 30 Juni 2025	Penebangan Pohon		

11	Selasa, 1 Juli 2025	Pembersihan Area Pick Up Zone		
12	Rabu, 2 Juli 2025	Pengecatan Area Pick Up Zone		
13	Kamis, 3 Juli 2025	Pengecatan Drop Zone di Depan Terminal		
14	Jumat, 4 Juli 2025	Pengecatan Pick Up Zone		
15	Sabtu, 5 Juli 2025	Libur		

16	Minggu, 6 Juli 2025	Libur		
17	Senin, 7 Juli 2025	Pembersihan Saluran Kamar Mandi Terminal		
18	Selasa, 8 Juli 2025	Pembersihan Terminal		
19	Rabu, 9 Juli 2025	Pembongkaran Stand		
20	Kamis, 10 Juli 2025	Pemasangan Keramik di Area Check In		

21	Jumat, 11 Juli 2025	Perbaiki Pintu Gudang Cargo		
22	Sabtu, 12 Juli 2025	Libur		
23	Minggu, 13 Juli 2025	Libur		
24	Senin, 14 Juli 2025	Penebangan Pohon		
25				
26	Selasa, 15 Juli 2025	Perbaiki Akses Jalan Keluar		

27	Rabu, 16 Juli 2025	Pemeliharaan Terminal		
28	Kamis, 17 Juli 2025	Perbaikan Plafon di Area Garbarata		
29	Jumat, 18 Juli 2025	Pengecatan Terminal Lama		
30	Sabtu, 19 Juli 2025	Libur		
31	Minggu, 20 Juli 2025	Libur		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan

DIDIK MUSTOFA., S.E
NIP. 19851013 200812 1 004



LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Almadani Rajab
 NIT : 30723001
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Juwata

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, 21 Juli 2025	Pembersihan Drainage		
2	Selasa, 22 Juli 2025	Pembuatan Data Zona Pengamatan Burung		
3	Rabu, 23 Juli 2025	Pengamatan Burung		

4	Kamis, 24 Juli 2025	Pengamatan Burung		
5	Jumat, 25 Juli 2025	Pembuatan Layout		
6	Sabtu, 26 Juli 2025	Libur		
7	Minggu, 27 Juli 2025	Libur		
8	Senin, 28 Juli 2025	Pemotongan Obstacle		

9	Selasa, 29 Juli 2025	Pengamatan Burung		
10	Rabu, 30 Juli 2025	Pemotongan Pohon		
11	Kamis, 31 Juli 2025	Pembersihan Drainage		
12	Jumat, 1 Agustus 2025	Persiapan Sidang	-	-
13	Sabtu, 2 Agustus 2025	Libur		
14	Minggu, 3 Agustus 2025	Libur		
15	Senin, 4 Agustus 2025	Persiapan Sidang	-	-
16	Selasa, 5 Agustus 2025	Persiapan Sidang	-	-

17	Rabu, 6 Agustus 2025	Sidang Laporan <i>On The Job Training (OJT) I</i>		
----	-------------------------	--	--	--



Supervisor
Kepala Unit Landasan

CANDRA A. WIBOWO
NIP. 19851013 200812 1 004