

**PERAWATAN MARKA *DROP ZONE* PADA TERMINAL DAN
PATCHING AREA GEDUNG PKP-PK DI BANDAR UDARA
MELALAN KUTAI BARAT KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 2 Oktober 2024 – 21 Februari 2025



Disusun Oleh :

**BINTANG CAHYONO
NIT 30722007**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PERAWATAN MARKA *DROP ZONE* PADA TERMINAL DAN
PATCHING AREA GEDUNG PKP-PK DI BANDAR UDARA
MELALAN KUTAI BARAT KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 2 Oktober 2024 – 21 Februari 2025



Disusun Oleh :

**BINTANG CAHYONO
NIT 30722007**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
PERAWATAN MARKA *DROP ZONE* PADA TERMINAL DAN *PATCHING*
***RIGID PAVEMENT* AREA GEDUNG PKP-PK DI BANDAR UDARA**
MELALAN KUTAI BARAT KALIMANTAN TIMUR

Oleh :

Bintang Cahyono
NIT. 30722007

Laporan *On the Job Training (OJT)* ini telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training (OJT) 2*

Disetujui oleh :

Supervisor / OJT I



Dimas Bayu Daryanto
NIP.19810903 201012 1 001

Dosen Pembimbing



Ranatika P
NIP. 19860707 201012 2 004

Mengetahui,
Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara kelas III Melalan



Indra Rohman, S.Kom.,M.M.
NIP. 19780703 199903 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian depan Tim Penguji pada tanggal 6 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training* (OJT)

Ketua Penguji



Ranatika P

NIP. 19860707 201012 2 004

Sekretaris



Dimas Bayu Daryanto

NIP.19810903 201012 1 001

Anggota



Fadila Amalia, A.MD

NIP.20000123 202112 2 003

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan



Linda Winiarsri, S.PSI., M.SC

NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan karunia-Nya kepada penulis sehingga mampu menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On The Job Training II* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Melalan Melak, Kab. Kutai Barat ini dengan baik. Tidak lupa sholawat serta salam kepada Nabi Besar Muhammad SAW yang telah menuntun kita ke jalan yang terang benderang. Laporan ini disusun dengan maksud memberikan gambaran serta tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training II* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Unit Bangunan Landasan UPBU Melalan Melak, Kab. Kutai Barat.

Selain itu, Laporan *On The Job Training II* ini juga disusun untuk memenuhi persyaratan menempuh program studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan semester V. Di dalam praktik kerja lapangan, penulis dibimbing untuk mampu menemukan solusi permasalahan permasalahan yang ada di UPBU Melalan Melak dalam situasi lingkungan kerja yang sesungguhnya. Masalah yang didapatkan yakni sesuai dengan judul laporan penulis yaitu tentang Pembuatan marka pada fasilitas sisi udara dan *patching* perkerasan kaku pada area parkir PKP-PK di UPBU Melalan Melak sehingga kedepannya penulis dapat memperoleh gambaran bagaimana solusi mengenai permasalahan tersebut. Adapun bahan-bahan dalam Laporan OJT ini diperoleh dari pengumpulan data di UPBU Melalan Melak, Kab. Kutai Barat dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor.

Dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan nikmat dan karunia sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan OJT II.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Indra Rohman, S. Kom. MM selaku Kepala Bandara UPBU Melalan Melak, Kab. Kutai Barat.
4. Mbak Fadila Amalia, A.Md selaku Kanit Bangland di Bandar Udara UPBU Melalan Melak, Kab. Kutai Barat.
5. Ranatika Purwayudhaningsari,ST., MT., selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training II* (OJT).
6. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E, M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc., selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.

8. Seluruh pegawai, Abang dan Kakak di Bandar Udara Melalan, Kab. Kutai Barat.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On The Job Training II* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Kutai Barat, 21 Februari 2025

Penulis



Bintang Cahyono

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	11
1.1 Latar belakang.....	11
1.2 Maksud dan Manfaat	12
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING II</i>	13
2.1 Sejarah singkat.....	13
2.2 Data Umum Lokasi OJT	14
2.3 Struktur Organisasi	20
2.4 Tinjauan Pustaka.....	20
BAB III TINJAUAN TEORI	22
3.1 Bandar Udara	22
3.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside</i>)	22
3.3 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside</i>)	23
3.4 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara	24
3.4.1 Pemeliharaan <i>Rigid Pavement</i> Pada Area Gedung PKP-PK	24
3.4.2 Perkerasan.....	24
3.5 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara	28
3.5.1 Pengertian Marka Jalan.....	28
3.4.2 Marka Drop Zone	29
BAB IV PELAKSANAAN OJT	30
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	30
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (FSU)	30
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (FSD)	32
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT.....	34
4.3 Permasalahan	35

4.3.1	Patching Area Parkir PKP-PK	35
4.3.2	Pengecatan Ulang Marka Drop Zone.....	36
4.4	Penyelesaian Masalah	36
4.4.1	<i>Patching</i> Area parkir PKP-PK Bandara Melalan	36
4.4.2	Pengecatan Kembali Marka <i>Drop Zone</i>	43
	BAB V PENUTUP.....	49
5.1	Kesimpulan	49
5.1.1	Kesimpulan Permasalahan	49
5.1.2	Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT 2 secara keseluruhan.....	49
5.2	Saran	50
5.2.1	Saran terhadap BAB IV	50
5.2.2	Saran terhadap pelaksanaan OJT 2 secara keseluruhan.....	50
	DAFTAR PUSTAKA	51
	LAMPIRAN	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Melalan	13
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara kelas III Melalan	20
Gambar 3. 1 Kerusakan retak memanjang	25
Gambar 3. 2 kerusakan pada <i>joint</i>	25
Gambar 3. 3 kerusakan pada tepi <i>patching</i> yang tidak sempurna	26
Gambar 3. 4 Merembesnya Air	26
Gambar 3. 5 hilangnya kekesatan pada perkerasan	26
Gambar 4. 1 Tampak atas bandar udara melalan	30
Gambar 4. 2 <i>Runway</i> Bandar Udara Melalan	31
Gambar 4. 3 <i>Taxiway</i> Bandra Udara Melalan	32
Gambar 4. 4 <i>Apron</i> Bandar Udara Melalan	32
Gambar 4. 5 Terminal Bandar Udara Melalan	33
Gambar 4. 6 Gedung tata usaha Bandar Udara Melalan	33
Gambar 4. 7 Gedung <i>Power House</i> Bandar Udara Melalan	34
Gambar 4. 8 Gedung <i>Fire Station</i> Bandar Udara Melalan	34
Gambar 4. 9 Kerusakan parkir PKP-PK Bandar Udara Melalan	35
Gambar 4. 10 Kondisi marka <i>drop zone</i>	36
Gambar 4. 11 Pembongkaran Beton Menggunakan <i>Jack Hammer</i>	41
Gambar 4. 12 Pembersihan material	41
Gambar 4. 13 Membuat adonan	42
Gambar 4. 14 Meratakan menggunakan alat Plester	42
Gambar 4. 15 Hasil <i>Patching</i> Area Parkir PKP-PK	43
Gambar 4. 16 Mal marka parkir disabilitas	46
Gambar 4. 17 Membuat sketsa marka parkir disabilitas	47
Gambar 4. 18 Membuat sketsa marka	47
Gambar 4. 19 Proses pengecatan	48
Gambar 4. 20 Hasil pengecatan	48

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 karakteristik Fisik <i>Runway</i>	17
Tabel 2. 2 <i>Declared Distance</i> Bandara Melalan	18
Tabel 2. 3 <i>Approach and runway lighting</i> Bandara Melalan	18
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training 2</i>	35
Tabel 4. 2 Alat dan bahan pekerjaan <i>patching</i>	37
Tabel 4. 3 Alat dan bahan pekerjaan marka <i>drop zone</i>	44

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Layout Bandara Melalan Kutai Barat	52
Lampiran B RAB pemeliharaan <i>patching</i> area gedung PKP-PK.....	53
Lampiran C RAB perawatan marka <i>drop zone</i> terminal.....	53
Lampiran D Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Oktober Tahun 2024.....	54
Lampiran E Kegiatan Harian OJT Pada Bulan November Tahun 2024.....	60
Lampiran F Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Desember Tahun 2025	66
Lampiran G Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Januari Tahun 2025	72
Lampiran H Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Februari Tahun 2025	78

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Transportasi merupakan sarana penting penunjang beragam kegiatan, seperti distribusi barang dan jasa atau sebagai penghubung antar pulau di Indonesia. Kondisi geografis Indonesia yang berbentuk kepulauan menjadikan transportasi udara sebagai sarana yang mendukung pesatnya pertumbuhan maskapai penerbangan dan penambahan jalur penerbangan baik di kota besar maupun kota kecil. Transportasi udara di Indonesia harus dioptimalkan karena memiliki karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat dan berteknologi tinggi. Sejak tahun 2008 Bandar Udara Melalan merupakan bandara kelas IV dengan nama Bandar Udara Melak, seiring berjalannya waktu kemudian Bandar Udara Melalan mengalami kenaikan status kelas menjadi kelas III pada tahun 2014 dengan nama Bandar Udara Melalan-Melak. Personil yang sangat minim dan terbatasnya fasilitas yang membutuhkan banyak pembenahan dan pengembangan lebih lanjut mengingat saat itu bandar ini belum memenuhi syarat-syarat minimal untuk menunjang operasional bandar udara. Disamping itu, wilayah kabupaten Kutai Barat merupakan daerah investasi salah satunya yakni sektor pertambangan dan pariwisata yang berupaya selalu dijaga dan dikembangkan, serta wilayah akses yang mendukung daerah perbatasan yang tentunya akan berdampak pada kebutuhan pelayanan jasa penerbangan sehingga meningkatkan potensi jumlah pesawat tujuan dan dari Bandar Udara Melalan-Melak.

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga penyelenggara pendidikan di bidang penerbangan di bawah Badan Pendidikan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Sebagai salah satu program studi di Politeknik Penerbangan Surabaya, Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan dituntut untuk menjadi sumber daya manusia yang berkompeten. Para peserta didik dibekali materi dan praktek di lapangan untuk meningkatkan kualitas kinerja peserta didik.

Praktek kerja lapangan atau *On The Job Training* di suatu Bandar Udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya berupa pelatihan dalam situasi lingkungan kerja yang

sesungguhnya. Sebagai contoh situasi permasalahan yang akan penulis angkat yakni perawatan marka *dropzone* terminal serta *patching* area Gedung PKP-PK di Bandara Melalan Kutai Barat. Diharapkan pada *On The Job Training II* (OJT) agar para peserta didik mendapatkan ilmu dan pengalaman yang nantinya akan sangat berguna untuk karir kedepannya yang mana lulusannya diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang dibutuhkan. Dengan adanya program *On The Job Training II* peserta didik dapat meningkatkan motivasi, kreatifitas dan kompetensi secara individu dan tim.

1.2 Maksud dan Manfaat

Dari latar belakang yang dikemukakan diatas, penulis berusaha menjelaskan maksud dari pelaksanaan *On The Job Training II* (OJT) sebagai berikut :

1. Mengetahui kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja setelah menyelesaiakannya.
3. Mengetahui penerapan teknologi terapan di tempat OJT.
4. Membina hubungan yang baik antara pihak instansi dan Politeknik Penerbangan Surabaya.

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On The Job Training II* di politeknik penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya lulusan yang memiliki sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi dilingkup nasional dan internasional
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri penerbangan.
4. Membentuk kemampuan peserta didik dalam berkomunikasi pada materi keilmuan secara lisan dan tulisan dalam bentuk laporan OJT.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING II*

2.1 Sejarah singkat

Kantor Unit Penyelenggara Bandara Udara (UPBU) Melalan berada di wilayah Kabupaten Kutai Barat, Provinsi Kalimantan Timur, yaitu pada koordinat 00° 12' 21" LS dan 115° 45' 38" BT.



Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Melalan
(Sumber: airportterminalguides.com)

Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan merupakan sebuah bandara yang memiliki sejarah panjang dan kompleks. Bandara ini awalnya dibangun oleh Belanda sebagai pangkalan udara militer dan tempat perlindungan pada masa kolonial.

Pada masa lalu, bandara ini memiliki beberapa benteng sebagai pertahanan Belanda yang ditinggalkan dan hingga saat ini masih dalam pengawasan oleh TNI AU sebagai aset nasional yang harus dilestarikan. Konflik lahan antara TNI AU dan masyarakat setempat terjadi dikarenakan masyarakat mengklaim tanah tersebut sebagai warisan dari nenek moyang mereka, sedangkan TNI AU mengklaim tanah tersebut sebagai aset nasional yang ditinggalkan Belanda.

Pada tahun 2014, Bandar Udara Melalan ini kembali beroperasi setelah beberapa tahun berhenti beroperasi. Bandara ini memiliki landasan pacu sepanjang 1.300 meter dan lebar 30 meter yang melayani rute Samarinda-Melak-Balikpapan

serta beberapa rute lainnya. Pemerintah kabupaten Kutai Barat bekerja sama dengan perusahaan dan masyarakat untuk memenuhi deposit maskapai.

Bandara Melalan juga berperan penting dalam persiapan operasi "Ganyang Malaysia" pada tahun 1964. Selain itu, bandara ini juga memiliki potensi strategis sebagai pertahanan udara Kalimantan Timur yang kaya akan sumber mineral.

2.2 Data Umum Lokasi OJT

Bandar Udara Melalan adalah bandar udara yang terletak Kabupaten Kutai Barat, Kalimantan Timur dengan kode IATA: GHS dan kode ICAO: WALE. Hingga saat ini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Wings Air dan Susi Air. Data umum Bandar Udara Melalan ditunjukkan pada *aerodrome manual* berikut.

Indikator Lokasi Bandar Udara

A. Indikator lokasi bandar udara dan nama, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut.

1. Indikator Lokasi : WALE
2. Nama Bandar Udara : Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan
3. Nama Kabupaten : Kutai Barat

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandara Udara

Data geografis dan data administrasi bandar udara, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut.

1. Koordinator titik referensi (ARP) : 00° 12' 20.82" S
115° 45' 37.63" E
2. Arah dan jarak ke kota : Sebelah timur laut (*east north*) dari pusat kota Barong Tongkok dengan jarak tempuh 7 km dari pusat kota Barong Tongkok.
3. Magnetik Var/Tahun Perubahan : 0° E (2020) / 0.06° decreasing
4. Elevasi/referensi temperatur : 331 ft/ 32° C
5. Elevasi masing-masing *Threshold* : 313ft (RWY 03)

6. Rincian *Rotating Beacon* : Tersedia Di atas tower AFIS
Warna : Hijau – Putih
Rotating : 12 RPM (24 Flashes per menit)
7. Penyelenggara Bandar Udara : Kantor Unit Penyelenggara Bandar
Udara Melalan Melak
8. Alamat : Desa Gemuhan Asa, RT.06, Kec
Barong Tongkok, Kab. Kutai Barat,
Prov. Kalimantan Timur.
9. Telepon : (0545)4049751
10. E-mail : bandaramelak@yahoo.com
11. Tipe lalu lintas yang diizinkan : VFR-AFIS

C. Jam Operasional

Jam operasi, berdasarkan *aerodrome manual* adalah sebagai berikut.

1. Jam Operasasi Bandar Udara : 00.00 UTC – 08.00 UTC
(08:00 WITA s/d 16:00 WITA)
2. Administrasi Bandar Udara : Senin s/d Jumat
00.00 UTC – 08.00 UTC
(08:00 WITA s/d 16:00 WITA)
3. *Handling* : 00.00 UTC – 08.00 UTC
(08:00 WITA s/d 16:00 WITA)
4. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam (hours)

E. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

1. Hotel : Pusat kota
2. Restoran : Pusat kota
3. Transportasi : Tersedia (mobil rental/sewa)
4. Fasilitas Kesehatan : Pusat kota (RSUD HARAPAN INSAN
SENDAWAR)
5. Bank Dan Kantor Pos : Pusat kota

6. Kantor Pariwisata : Pusat kota (Dinas Pariwista)
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia
 - *Ground Handling Agent*
 - *Conveyor Belt Baggage*
 - *Trolley Penumpang*

F. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (*Rescue And Fire Fighting*)

1. Kategori PKP-PK (*Aerodrome* : 5
Cat. For Fire Fighting)
2. Fasilitas PKP-PK (*Rescue Equipment*) : *RIV(1 unit) Foam Tender Type V (1 unit) Foam Tender Type IV (1 unit) Ambulance (1 unit)* Total Personel 6 Orang Personel berlisensi 3 orang,
3. Pemindahan Pesawat Udara Rusak : *Back up* terdekat apabila ada pesawat udara rusak, Dari Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan Telp (0542) 766886

H. Apron, Taxiways and Check Location Data

Permukaan *Apron* Dan Kekuatan (*Strength*)

APRON

1. Permukaan : Aspal
2. Kekuatan (*strength*) : 16 F/C/Y/T
3. Dimensi : 170 m x 75 m

Permukaan *Taxiway* Dan Kekuatan (*Strength*)

TAXIWAY A

1. Permukaan : Aspal
2. Kekuatan (*strength*) : 16 F/C/Y/T
3. Dimensi : 75 m x 16 m

TAXIWAY B

1. Permukaan : Aspal *Hotmix*

2. Kekuatan (*strength*) : 16 F/C/Y/T
3. Dimensi : 75 m x 16 m

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan Dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

1. Penggunaan anda identifikasi pesawat udara, *taxiway guide lines, visual docking/parking guidance system* untuk parkir pesawat udara (*System Aircraft Stands*) : *Aircraft ID* : Tersedia *Parking Stand 1 s/d 4*
Taxiway Guide Line : Tersedia
Taxiway Guidance Sign : Tersedia
Parking Guidance System : Tersedia
Aircraft Stop Line
2. Marka dan Lampu *Runway* dan *Taxiway* : *Marka Runway* :
Runway End, Threshold Line, Designatioan Number, Runway Side Stripe, Runway Center Line, Aiming Point Touch Down Zone.
Marka Taxiway :
Guidance Line, Taxiway Centerline, Taxiway Side Stripe, Runway Holding.
Lampu Runway :
RTIL, Threshold Light, Runway Edge Light, Runway End Light.
Lampu Taxiway :
Taxiway Edge Light

J. Karakteristik Fisik *Runway*

Berikut merupakan *table* karakteristik fisik *Runway* bandar udara melalan:

Tabel 2. 1 karakteristik Fisik *Runway*

Indikator	<i>Runway Designator</i>	
	03	21
<i>True &MAG BRG</i>	028.86°	028.86°

<i>Dimension of RWY</i>	1.300 x 30 m	
<i>Strength (PCN) and Surface of RWY and SWY</i>	PCN 18 F/C/Y/T Asphalt hotmix	
<i>THR Coordinates</i>	S 00°12'30.51" E 115°45'26.37"	S 00°11'57.88" E 115°45'44.23"
<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of Precision APP RWY</i>	175.1ft	175.2ft
<i>CWY Dimension</i>	-	60 x 150 m
<i>Strip Dimension</i>	1.400 x 150 m	
<i>RESA</i>	90 x 60 m	-

(Sumber: *Aerodrome Manual* UPBU Kelas III Melalan, 2022)

K. Declared Distance

Data *Declared Distance* berdasarkan *aerodrome manual* dapat di lihat pada Tabel 2.2.

Tabel 2. 2 Declared Distance Bandara Melalan

1	2	3	4	5
<i>RWY Designat or</i>	<i>TOR</i> A	<i>TOD</i> A	<i>ASD</i> A	<i>LDA</i>
03	1.30 0	1.36 0	1.30 0	1.30 0
21	1.30 0	1.36 0	1.30 0	1.30 0

(Sumber: *Aerodrome Manual* UPBU Kelas III Melalan, 2022)

L. Approach and Runway Lighting

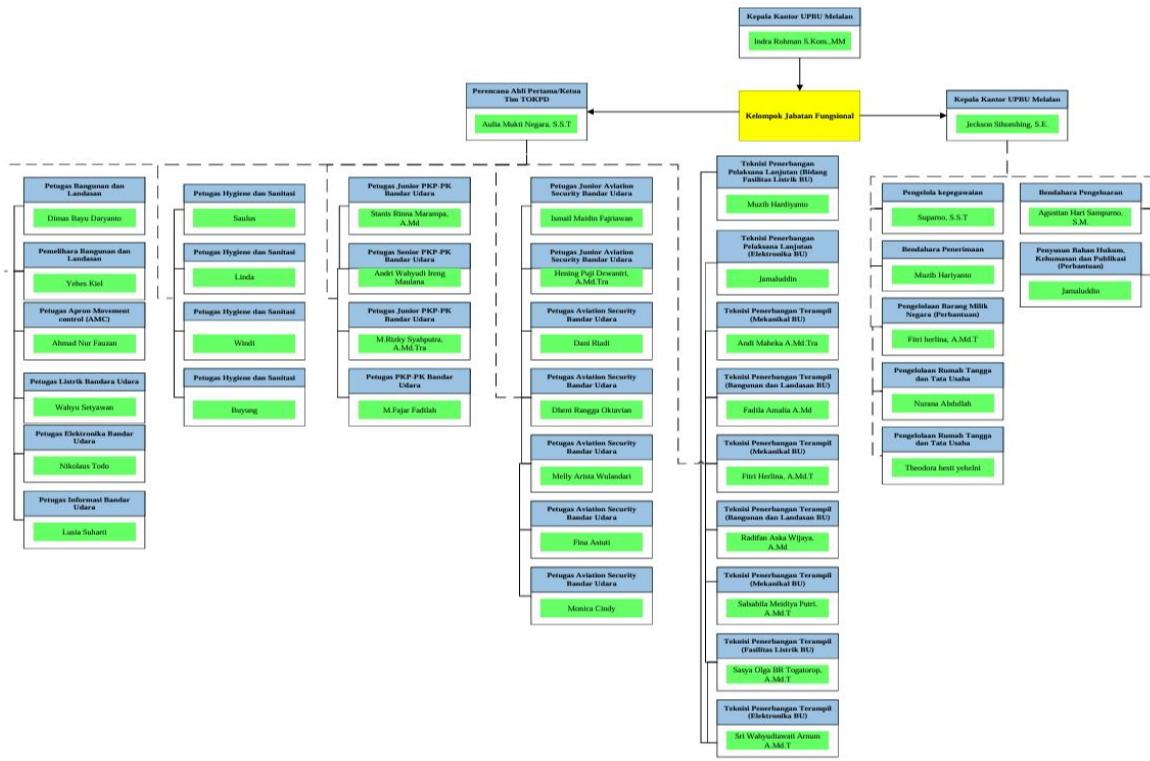
Spesifikasi *approach and runway lighting*, berdasarkan *aerodrome manual* dapat di lihat pada tabel 2.3.

Tabel 2. 3 Approach and runway lighting Bandara Melalan

Indikator	<i>Runway Designator</i>	
	03	21
<i>THR Light colour WBAR</i>	Green Light	Green Light
<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	PAPI3.00° (Left side of RWY)	PAPI 3.00° (Left side of RWY)
<i>RWY EDGE lineLGT length spacing colour</i>	<i>Spacing 60 mClear- clear /Yellow-clear</i>	<i>Spacing 60 mClear- clear /Yellow-clear</i>
<i>RWY END LGT colour WBAR</i>	<i>Red</i>	<i>Red</i>

(Sumber: *Aerodrome Manual UPBU Kelas III Melalan, 2022*)

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara kelas III Melalan
(Sumber: Aerodrome Manual UPBU Kelas III Melalan, 2022)

2.4 Tinjauan Pustaka

Adapun berbagai rangkaian pustaka atau publikasi terkait dengan lokasi *On The Job Training II* ini diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Lapangan terbang Bandara Melak-Sendawar dibangun sebagai antisipasi menghadapi invasi Jepang. Hal tersebut terlihat pada keberadaan landasan pacu ganda yang dikelilingi oleh sarana dan prasarana pendukung seperti kantor pusat komando, pillbox, gudang peluru, bunker, penjara, penampungan air, gardu listrik, jaringan jalan, bahkan rumah sakit. Fasilitas tersebut menggambarkan adanya strategi untuk mempertahankan Kalimatan Timur yang kaya akan sumber mineral. Disimpulkan bahwa keberadaan bandara Melalan dengan prasarana pendukungnya menunjukkan strategi pertahanan yang terencana dan matang (dapat menjadi model pertahanan

nasional yang kokoh). Bandara yang juga sebagai Pangkalan Samarinda II ini juga pernah berperan dalam persiapan operasi “Ganyang Malaysia” semasa konfrontasi pada tahun 1964 (Susanto, 2016).

2. Berdasarkan informasi yang dihimpun dari website media kalitm, jumlah penumpang di Bandara Melalan mulai meningkat. Tiket pesawat ludes terjual. Peningkatan jumlah penumpang ini terjadi karena animo masyarakat yang menggunakan penerbangan udara semakin tinggi (Ichal, 2024).
3. Berdasarkan informasi yang dilansir dari website RRI. Penerbangan Reguler Rute Samarinda-Melak di Bandara Melalan Terkendala Deposit. Kepala UPBU Melalan Kabupaten Kubar, Indra Rohman, mengatakan bersama Dinas Perhubungan Kutai Barat, sudah melakukan upaya komunikasi dengan pihak Maskapai Wings Air, namun sampai sekarang belum ada titik temunya. Wings, memberikan skema deposit per jam. Melalui skema deposit per jam sesuai permintaan Wings Air sangat sulit bagi UPBU Melalan Kubar, untuk mewujudkannya karena jika dihitung bisa mencapai Rp 120 juta per jam (Mikael Carolus Jaang, 2025).

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009, bandar udara adalah suatu kawasan di darat atau di perairan dengan batas-batas tetap yang digunakan sebagai tempat lepas landas dan mendarat pesawat udara, menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang. Digunakan sebagai lokasi perpindahan intra antar moda Transportasi yang ditunjang dengan fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan, dan fasilitas penunjang lainnya.

3.2 Fasilitas Sisi Udara (*Airside*)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyatakan bahwa sisi udara suatu bandar udara adalah bagian dari bandar udara serta segala fasilitas penunjangnya merupakan daerah bukan publik yang hanya dapat diakses oleh setiap orang, barang, dan kendaraaan yang telah lolos melalui pemeriksaan keamanan dan atau memiliki izin khusus. Fasilitas sisi udara (*Air Side*) meliputi :

a. Landas pacu (*runway*)

Runway merupakan area yang diperkeras pada sisi udara bandar udara yang digunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat. Pada ujung *runway* terdapat angka yang menunjukkan sudut dan arah mata angin, biasanya disebut dengan *runway designator*.

b. Landasan hubung (*taxiway*)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *taxiline*, *apron*, *taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.

c. Tempat Parkir Pesawat (*Apron*)

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan

atau menurunkan penumpang, pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

3.3 Fasilitas Sisi Darat (*Landside*)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat meliputi:

a. Terminal penumpang

Fasilitas Bangunan terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara.

b. Terminal Kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara. Fungsi terminal kargo adalah untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik maupun internasional, agar memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan dan persyaratan lain yang ditentukan, dan alih moda transportasi dari moda darat menjadi udara atau sebaliknya.

c. Fasilitas Bangunan Operasi yang meliputi:

1. Gedung Operasional antara lain; PKP-PK, menara kontrol, stasiun meteorologi, Gedung NDB, Gedung VOR dan gedung DME.
2. Bangunan Teknik Penunjang yang terdiri dari *power house* dan stasiun bahan bakar merupakan fasilitas yang terkait dengan jaminan kelangsungan operasional bandar udara dari aspek kelistrikan dan pergerakan pesawat.

3. Bangunan Administrasi dan Umum terdiri kantor bandara, kantor keamanan dan rumah dinas bandara serta bangunan kantin dan tempat ibadah.

3.4 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Pemeliharaan fasilitas sisi udara merupakan salah satu kegiatan yang harus dilakukan dalam upaya menjaga terpeliharanya sarana dan prasarana fasilitas sisi udara. Terpeliharanya fasilitas sisi udara secara langsung berkontribusi dalam menjaga dan meningkatkan keamanan dan kenyamanan di bandar udara. Pemeliharaan atau perawatan merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk memastikan fasilitas secara fisik bisa secara terus menerus melakukan apa yang pengguna atau pemakai inginkan. Untuk pengertian pemeliharaan lebih jelas adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima.

3.4.1 Pemeliharaan *Rigid Pavement* Pada Area Gedung PKP-PK

Pemeliharaan ini bertujuan untuk memperbaiki kerusakan jalan akses berupa perubahan bentuk (deformasi). Kerusakan tersebut terjadi karena kondisi perkerasan yang terus menerus menahan beban kendaraan *foam tender* yang sangat berat.

3.4.2 Perkerasan

Berdasarkan KP 94 Tahun 2015 perkerasan adalah prasarana yang terdiri dari beberapa lapisan dengan kekuatan dan kemampuan dukung yang berbeda. Pada umumnya, konstruksi perkerasan dibagi dalam 2 jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*). Perkerasan yang dibuat dari campuran aspal dengan agregat, dihampar di atas suatu permukaan material granular mutu tinggi disebut perkerasan lentur (*flexible pavement*), sedangkan perkerasan yang dibuat dari slab-slab beton (*Portland Cement Concrete*) disebut perkerasan kaku (*rigid pavement*) (Kemenhub, 2015). Penjelasan terkait perkerasan kaku dijelaskan sebagai berikut.

Berikut merupakan jenis kerusakan perkerasan kaku Berdasarkan KP 94 Tahun 2015

1. Keretakan: retak memanjang dan melintang, retak diagonal, retak pada sudut, retak melengkung, dan retak susut



Gambar 3. 1 Kerusakan retak memanjang

(Sumber: slideshare.net/aguskerusakan-perkerasan-kaku)

2. Kerusakan pada *joint*

Merupakan jenis kerusakan yang terjadi pada permukaan jalan, khususnya pada perkerasan beton. Kerusakan ini ditandai dengan pecah atau disintegrasi pada bagian tepi slab, sambungan, atau retakan, yang dapat mengakibatkan kedalaman kerusakan bervariasi hingga lebih dari 50 mm



Gambar 3. 2 kerusakan pada joint

(Sumber: slideshare.net/aguskerusakan-perkerasan-kaku)

3. Kerontokan: *scalling*, retak dan lepas pada sambungan dan sudut, retak kehancuran, kehancuran perkerasan kaku, *pop outs*, kerusakan pada tepi *patching* yang tidak sempurna



Gambar 3. 3 kerusakan pada tepi patching yang tidak sempurna
(**Sumber:** slideshare.net/aguskerusakan-perkerasan-kaku)

4. Akibat perbedaan permukaan konstruksi dapat mengakibatkan masuknya air ke dalam sambungan antar pelat beton, yang mempercepat proses kerusakan seperti pumping dan retak.



Gambar 3. 4 Merembesnya Air
(**Sumber:** Slideshare.Net/Aguskerusakan-Perkerasan-Kaku)

5. Hilangnya kekesatan: agregat yang aus, kontaminasi minyak, oli, dan *rubber deposit*.



Gambar 3. 5 hilangnya kekesatan pada perkerasan
(**Sumber:** slideshare.net/aguskerusakan-perkerasan-kaku)

Selain itu jenis-jenis kerusakan perkerasan lentur (aspal), pada umumnya diklasifikasikan sebagai berikut (Hardiyatmo, 2015):

1. Kerusakan tekstur permukaan: butiran lepas, agregat licin, kegemukan, stripping, dan terkelupas.
2. Kerusakan lubang, persilangan jalan rel dan tambalan.
3. Deformasi: amblas, bergelombang, sungkur, alur, benjol, mengembang dan turun.
4. Kerusakan di pinggir perkerasan: pinggir pecah/retak dan bahu turun.
5. Retak: melintang, memanjang, diagonal, blok, reflektif, kulit buaya, dan bentuk bulan sabit.

Secara umum, kerusakan perkerasan dapat diakibatkan oleh 2 hal sebagai berikut:

1. Kondisi perkerasan yang memburuk atau berkurangnya mutu kekuatan perkerasan. Berkurangnya kekuatan perkerasan dapat diakibatkan oleh material pembentuk yang tidak awet, proses kembang susut, reaksi agregat alkali dan lain-lain.
2. Kerusakan yang diakibatkan oleh lemahnya konstruksi perkerasan, lapis permukaan, lapis pondasi atas (*base course*), lapis pondasi bawah (*subbase*) dan tanah dasar. Perkerasan rusak akibat beban yang melebihi kapasitas, merembesnya air ke dalam struktur (*pumping*), pecahnya bagian pojok pelat dan lain - lain.

Menurut Sukirman (1999) kerusakan-kerusakan pada konstruksi perkerasan jalan dapat disebabkan oleh :

1. Lalu lintas yang berupa peningkatan beban dan repetisi beban.
2. Air yang dapat berasal dari air hujan, sistem drainase jalan yang tidak baik, naiknya air akibat sifat kapilaritas.
3. Material konstruksi perkerasan. Dalam hal ini dapat disebabkan oleh sifat material atau dapat pula disebabkan oleh sistem pengolahan bahan yang tidak baik.
4. Iklim, di Indonesia merupakan negara beriklim tropis, dimana suhu udara dan curah hujan yang tinggi dapat menyebabkan kerusakan jalan.
5. Kondisi tanah dasar yang tidak stabil. Kemungkinan disebabkan oleh sifat tanah dasarnya yang memang kurang bagus.

6. Proses pemanasan lapisan di atas tanah dasar yang kurang baik.

Pada umumnya kerusakan –kerusakan yang timbul tidak disebabkan oleh satu faktor saja, tetapi disebabkan oleh beberapa faktor yang saling berkaitan.

3.5 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Menurut PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara menjelaskan bahwa pemeliharaan rutin adalah kegiatan yang dilakukan sebagai tindakan pencegahan untuk memelihara fasilitas beserta alat agar dapat beroperasi sesuai standar dalam kurun waktu yang telah ditentukan. Perbaikan ditujukan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau gagal fungsi dari fasilitas dan peralatan, sehingga diklasifikasikan sebagai pemeliharaan *preventif*.

Pemeliharaan sisi darat meliputi :

- a. Bangunan terminal penumpang beserta peralatan yang ada di dalamnya
- b. Bangunan terminal kargo
- c. Menara pengatur lalu lintas penerbangan
- d. Bangunan operasional penerbangan
- e. Jalan masuk
- f. Parkir kendaraan bermotor
- g. Depo pengisian bahan bakar pesawat udara
- h. Bangunan hangar
- i. Bangunan administrasi atau perkantoran
- j. Marka dan rambu
- k. Fasilitas pengolahan limbah

3.5.1 Pengertian Marka Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 dan Nomor 67 Tahun 2018, marka jalan adalah suatu tanda yang berada di atas permukaan jalan yang meliputi tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Selain itu, marka jalan juga berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan alam berlalu lintas. Marka jalan memiliki ketebalan paling rendah

2 (dua) milimeter dan paling tinggi 30 (tiga puluh) milimeter di atas permukaan jalan.

Marka jalan dapat berwarna putih, kuning, merah dan warna lainnya. Marka jalan berwarna putih menyatakan bahwa pengguna jalan wajib mengikuti perintah atau larangan sesuai dengan bentuknya. Marka jalan berwarna kuning menyatakan bahwa pengguna jalan dilarang berhenti pada area tersebut. Marka jalan berwarna merah menyatakan keperluan atau tanda khusus.

3.4.2 Marka Drop Zone

Drop zone merupakan area yang dipergunakan bagi kendaraan untuk menurunkan penumpang yang akan berangkat. Dalam bandar udara, *drop zone* adalah salah satu contoh dari marka jalan selain untuk menurunkan penumpang yang akan berangkat, namun juga mampu untuk menjemput penumpang. Di daerah *drop zone* ini tidak diperbolehkan kendaraan berhenti terlalu lama. Selain itu tidak di perbolehkan pula untuk meninggalkan kendaraan di area *drop zone*. Area *drop zone* dibagi menjadi 2, yaitu:

1. *Drop-off Zone*, merupakan tempat persinggahan kendaraan roda empat untuk menurunkan penumpang di area keberangkatan.
2. *Pick-up Zone*, merupakan tempat persinggahan kendaraan roda empat untuk menjemput penumpang di area kedatangan.

Area *Drop-off Zone/Pick up Zone* ini termasuk area yang penting demi kenyamanan bersama, baik dari pihak bandara yang mengatur operasional serta penumpang yang akan dijemput atau diantar, karena dengan adanya ketentuan-ketentuan yang telah di buat maka pelayanan mampu lebih maksimal dan efektif. Serta dari segi keindahan pun akan tampak lebih nyaman dan tertata. Namun tertib nya kawasan pun tak terlepas dari aparat penjaga (*aviation security*) yang berjaga dan menertibkan penumpang di sekitar lokasi tersebut.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* II yang dilaksanakan di UPBU Kelas III Melalan dilaksanakan selama 5 bulan terhitung mulai dari tanggal 2 Oktober 2024 sampai dengan 28 Februari 2025. Laporan disusun dengan memfokuskan hanya dalam lingkup Unit Bangunan dan Landasan. Berikut merupakan gambaran lokasi OJT jika dilihat menggunakan citra satelit.



Gambar 4. 1 Tampak atas bandar udara melalan

(Sumber: Imaps, Tahun 2024)

Lingkup pelaksanaan OJT pada praktiknya dibagi menjadi 2, yaitu:

- Lingkup Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Melalan.
- Lingkup Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Melalan.

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara merupakan bagian dari bandar udara sebagai area pengoperasian pesawat udara serta fasilitas penunjangnya yang tergolong area vital. Adapun fasilitas sisi udara yang tersedia pada Bandar Udara Melalan sebagai berikut :

1. Runway

Landasan pacu (runway) adalah daerah persegi yang telah diperkeras pada sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Runway pada

Bandara Melalan memiliki spesifikasi sebagai berikut:

- Permukaan : *Asphalt*
- *Strength* : PCN 18 F/C/Y/T
- Dimensi : 1.300 m x 30 m
- Tampak atas *runway* Bandara Melalan ditampilkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 4. 2 Runway Bandar Udara Melalan

(**Sumber:** Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

2. *Taxiway*

Taxiway merupakan bagian dari fasilitas sisi udara yang dibangun sebagai jalur perpindahan dari *runway* ke *apron*. Pada Bandar Udara Melalan, ini memiliki 2 buah yakni *Taxiway A* dan *Taxiway B*. *Taxiway* pada Bandara Melalan memiliki spesifikasi sebagai berikut:

Permukaan : *Asphalt*

Strength : PCN 16 F/C/Y/T

Dimensi : 75 x 16 m

Tampak atas *taxiway* Bandara Melalan ditampilkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 4. 3 Taxiway Bandra Udara Melalan
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

3. *Apron*

Apron merupakan fasilitas sisi udara yang digunakan sebagai area parkir pesawat, mengisi bahan bakar, memuat serta menurunkan penumpang atau barang. *Apron* pada Bandara Melalan memiliki spesifikasi sebagai berikut:

Permukaan : *Asphalt*

Strength : PCN 16 F/C/Y/T

Dimensi : 170 x 75 m

Tampak atas *taxiway* Bandara Melalan ditampilkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 4. 4 Apron Bandar Udara Melalan
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas Sisi Darat merupakan fasilitas yang disediakan untuk para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu bandar udara. Fasilitas ini dirancang dan dikelola dengan tujuan mengakomodasi pergerakan kendaraan darat

penumpang dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. Beberapa bagian bandar udara yang diklasifikasikan sebagai kawasan sisi darat adalah sebagai berikut:

1. Terminal

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan pada bandar udara yang digunakan sebagai tempat kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara dan sebaliknya. Terminal sebagai tempat untuk para penumpang melakukan *check-in*, menitipkan bagasi, serta melakukan pemeriksaan keamanan. Selain itu, terminal juga dilengkapi dengan fasilitas maupun sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Berikut adalah dokumentasi Terminal Bandar Udara Melalan.



Gambar 4. 5 Terminal Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

2. Gedung Tata Usaha

Gedung tata usaha adalah gedung yang digunakan sebagai aktifitas administrasi Bandar Udara Melalan. Gedung tata usaha Bandar Udara Melalan dapat dilihat pada gambar dibawah.



Gambar 4. 6 Gedung tata usaha Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

3. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung *Power House* Bandar Udara Melalan dapat dilihat pada gambar dibawah.



Gambar 4. 7 Gedung Power House Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4. Gedung *Fire Station*

Gedung *Fire Station* adalah bangunan di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK. Gedung PKP-PK Bandar Udara Melalan dapat dilihat pada gambar dibawah.



Gambar 4. 8 Gedung Fire Station Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan program *On The Job Training II* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan dan dilaksanakan di Bandar Udara Melalan secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training 2*

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	2 Oktober 2024	Taruna <i>On The Job Training II</i> (OJT) tiba di Kantor TU Bandara Melalan di Kab. Kutai Barat.	-
2	2 Oktober – 28 Februari 2025	Pelaksanaan <i>On The Job Training II</i>	Taruna melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang dibuat oleh supervisor / pembimbing lapangan
3	28 Februari 2025	Sidang Laporan <i>On The Job Training II</i> (OJT)	Pelaksanaan <i>On The Job Training II</i> (OJT) telah selesai.

(Sumber: olahan Penulis, Tahun 2024)

4.3 Permasalahan

4.3.1 Patching Area Gedung PKP-PK

Pekerjaan ini bertujuan untuk memperbaiki kerusakan jalan akses berupa perubahan bentuk (deformasi). Kerusakan tersebut terjadi karena kondisi perkerasan yang terus menerus menahan beban kendaraan *foam tender* yang sangat berat. Kerusakan ini perlu diperbaiki agar tidak merambat ke lapisan bawah dan meluas. Pembiayaan pekerjaan perbaikan parkir PKP-PK termasuk dalam anggaran pemeliharaan Bandara Melalan. Berikut merupakan gambar dari kerusakan parkir PKP-PK.



Gambar 4. 9 Kerusakan parkir PKP-PK Bandar Udara Melalan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.3.2 Pengecatan Ulang Marka Drop Zone

Kondisi di area *drop-off* dan *pick up zone* di Bandar Udara Melalan saat ini menunjukan bahwa marka sudah berangsur-angsur pudar dan sudah seharusnya untuk dilakukannya pemeliharaan berupa pekerjaan pengecatan ulang. Pekerjaan ini bertujuan untuk memperbaiki kerusakan marka *drop-off* dan *pick up zone* berupa pengelupasan cat marka. Kerusakan tersebut terjadi karena peningkatan volume kendaraan yang melintasi area *drop-off* dan *pick up zone* sehingga cat pada marka terus mengelupas dan tampak pudar. Sehingga perlu dilakukannya pekerjaan pengecatan ulang pada marka *drop-off* dan *pick up* di Bandar Melalan Melak.



Gambar 4. 10 Kondisi marka *drop zone*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 *Patching* Area parkir PKP-PK Bandara Melalan

Pekerjaan ini berfungsi untuk memperbaiki kerusakan perkerasan kaku atau *rigid pavement* pada area parkir PKP-PK yang berupa deformasi amblas. Kerusakan berupa amblas memiliki kedalaman sekitar 4,5 cm dari total tebal lapisan beton sebesar 15 cm. Jika tidak segera mendapat penanganan lebih lanjut maka nantinya dapat menimbulkan kerusakan hingga area yang lebih luas dan lebih dalam. Berikut ini adalah tahapan dari pekerjaan *patching* area parkir PKP-PK di UPBU Kelas III Melalan.

1. Lokasi pekerjaan *patching*

Pekerjaan *patching* dilakukan pada area parkir PKP-PK Bandar Udara Melalan.

2. Tahap persiapan pekerjaan *patching*

Dalam tahap persiapan pemeliharaan area parkir PKP-PK, terdapat 2 tahap persiapan yang harus dilakukan sebelum proses pelaksanaan pembuatan marka baru

yakni persiapan bahan & alat serta persiapan lapangan.

a. Persiapan bahan & alat

Berikut merupakan Tabel bahan dan alat yang harus dipersiapkan guna menunjang proses pemeliharaan area parkir PKP-PK:

Tabel 4. 2 Alat dan bahan pekerjaan *patching*

NO.	ALAT	DOKUMENTASI
1.	<i>Concrete cutter</i> Digunakan untuk memotong beton sesuai dengan plotting area.	
2.	<i>Jack hammer</i> . Digunakan untuk membuat lubang pada area yang <i>diplotting</i> sebagai area kerja pemeliharaan.	
3.	Cangkul. Digunakan untuk membersihkan bongkahan material dari <i>jack hammer</i> .	
4.	Gerobak dorong/angkong. Digunakan untuk membuang bongkahan material.	

Tabel 4. 3 Alat dan bahan pekerjaan *patching* (Lanjutan)

NO.	ALAT	DOKUMENTASI
5.	Sekop Digunakan untuk memindahkan sisa material dari <i>jack hammer</i> .	
6.	Ember bangunan. Digunakan untuk distribusi adonan semen menuju area kerja.	
7.	Sendok semen. Digunakan untuk meratakan adonan semen.	
8.	Roskam. Digunakan untuk meratakan acian atau mortar halus pada permukaan beton.	

Tabel 4. 4 Alat dan bahan pekerjaan *patching* (Lanjutan)

NO.	ALAT	DOKUMENTASI
9.	Ember bekas cat 18 L Digunakan sebagai media perhitungan atau takaran semen, pasir, batu, maupun air.	
NO.	BAHAN	DOKUMENTASI
1.	Pasir.	
2.	Koral.	
3.	Semen.	

Tabel 4. 5 Alat dan bahan pekerjaan *patching* (Lanjutan)

NO.	BAHAN	DOKUMENTASI
4.	Air.	
5.	Besi <i>wiremesh</i> M7 6 mm. Digunakan untuk menambah daya dukung serta mencengkram beton sehingga konstruksi menjadi lebih kuat.	

b. Persiapan lapangan

- 1) Melakukan *plotting* area yang akan dilakukan pekerjaan *patching*. *Plotting* area parkir PKP-PK.
- 2) Menutup area yang akan diperbaiki agar tidak mengganggu proses pekerjaan pemeliharaan area Parkir PKP-PK.
- 3) Menyiapkan personal, peralatan dan perlengkapan kerja agar pelaksanaannya berjalan lancar.

3. Tahap pelaksanaan pekerjaan *patching*

- 1) Memotong *plotting area* yang telah ditentukan pada area kerja yang akan diperbaiki menggunakan *concrete cutter* hingga pada lapisan *wiremesh*. Kedalaman *wiremesh* memiliki kedalaman 15 cm dari lapisan permukaan. Kemudian membongkar perkerasan dengan alat *jack hammer* secara merata sedikit demi sedikit.



Gambar 4. 11 Pembongkaran Beton Menggunakan *Jack Hammer*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

Material perkerasan kemudian dikeruk sedalam 30 cm menggunakan sekop/cangkul kemudian dibuang menggunakan gerobak dorong.



Gambar 4. 12 Pembersihan material
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

Mengisi galian dengan bongkahan batu setinggi 5 cm sebagai lantai kerja.

- 2) Memasukkan *wiremesh* yang sudah dirangkai sesuai area *plotting*.
- 3) Membuat adonan semen dengan mutu beton K 300 yang mana artinya beton tersebut bisa menahan berat 300 kg/cm². Merujuk pada SNI 7394-2008 dan Permen PUPR 2016 dimana jika dikoversikan perbandingan semen, pasir, koral, dengan takaran setiap semen 25 kg dicampur dengan 5 ember pasir & 7,5 ember batu koral dengan dimensi ember 18 liter kemudian diaduk bersama air.



Gambar 4. 13 Membuat adonan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

- 4) Menuangkan adonan semen ke area kerja menggunakan ember bangunan lalu meratakannya menggunakan alat plester. Saat meratakan perlu diamati ketinggian sehingga tidak menimbulkan *water ponding* saat terkena air hujan.



Gambar 4. 14 Meratakan menggunakan alat Plester

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

- 5) Setelah seluruh area *plotting* telah terisi adonan semen dan diratakan kemudian ditunggu hingga mengering dan siap untuk digunakan.
- 4) Tahap *finishing* pekerjaan *patching*

- 1) Area parkir PKP-PK yang telah diperbaiki di-finishing dengan memberikan pola garis menggunakan sapu lidi sebagai alternatif penggaris jalan atau embosser agar kesat dan tidak licin saat dilewati.
- 2) Area parkir dapat dibuka saat adonan semen telah mengering sempurna.
- 3) Setelah perbaikan selesai dilakukan segala peralatan dicuci.

Berikut merupakan gambar hasil *patching* kerusakan jalan akses:



Gambar 4. 15 Hasil Patching Area Parkir PKP-PK
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4.4.2 Pengecatan Kembali Marka *Drop Zone*

Pekerjaan ini bertujuan untuk memperbaiki kerusakan marka *drop off zone* dan *pick up zone* berupa pengelupasan cat marka yang berfungsi sebagai penunjuk area untuk menurunkan dan menjemput penumpang. Dengan adanya pemeliharaan marka *drop zone* maka diharapkan mampu meminimalisir adanya penumpukan antrian mobil. Serta tidak ada mobil yang sembarangan parkir di area pintu masuk keberangkatan maupun pintu kedatangan sehingga mengganggu kenyamanan para penumpang yang lain.

Berikut ini adalah tahapan dari pekerjaan pemeliharaan marka *drop zone* di Bandara Melalan Melak.

1. Lokasi pekerjaan pemeliharaan marka *drop zone*

Pemeliharaan marka *drop zone* berlokasi di depan area terminal Bandara Melalan. Terdapat 2 lokasi pemeliharaan yaitu marka *drop off zone* pada depan terminal keberangkatan dan marka *pick up zone* pada depan terminal kedatangan.

2. Tahap persiapan pemeliharaan marka *drop zone*

Survey lapangan dan persiapan sebelum pekerjaan dilakukan dengan mempersiapkan material bahan dan peralatan yang menunjang pekerjaan pengecatan ulang *drop zone* ini. Berikut merupakan bahan dan alat yang harus dipersiapkan:

Tabel 4. 6 Alat dan bahan pekerjaan marka *drop zone*

NO.	ALAT	DOKUMENTASI
1.	<p>Palu.</p> <p>Digunakan untuk menghubungkan antar titik yang akan disambungkan oleh benang tukang.</p> <p>Berikut merupakan gambar dari paku dan palu.</p>	
2.	<p>Paku.</p> <p>Digunakan untuk menghubungkan antar titik yang akan disambungkan oleh benang tukang.</p> <p>Berikut merupakan gambar dari paku dan palu.</p>	
3.	<p>Benang Tukang.</p> <p>Digunakan untuk membatasi area marka yang akan dicat.</p>	
4.	<p><i>Roller Cat.</i></p> <p>Digunakan untuk mengecat di area permukaan kerja yang luas.</p>	

Tabel 4. 7 Alat dan bahan pekerjaan marka *drop zone* (Lanjutan)

NO.	ALAT	DOKUMENTASI
5.	Kuas cat. Digunakan untuk mengecat permukaan yang sempit dijangkau oleh <i>roller cat</i> . Kuas cat ini bertujuan untuk membuat tulisan <i>drop zone</i> pada area marka.	
6.	Meteran. Digunakan untuk mengukur dimensi marka.	
7.	Sapu. Digunakan untuk membersihkan area kerja dari kotoran tanah maupun debu yang menempel.	
8.	Mal marka parkir disabilitas. Digunakan agar pengecatan lebih rapi dan presisi.	

Tabel 4. 8 Alat dan bahan pekerjaan marka *drop zone* (Lanjutan)

NO.	BAHAN	DOKUMENTASI
1.	Cat. Cat roadline berbahan dasar karet terklorinasi yang menghasilkan lapisan film yang cepat kering, tahan terhadap cuaca <i>extreme</i> , dan mudah diaplikasikan.	
2.	<i>Thinner</i> . Digunakan untuk melarutkan dan mengencerkan cat agar lebih mudah diaplikasikan dan menghasilkan lapisan yang merata.	

3. Pekerjaan pembuatan mal marka parkir disabilitas

Pekerjaan pembuatan mal marka parkir disabilitas ini bertujuan untuk mempercepat pekerjaan pengecatan ulang serta agar terlihat lebih rapi dan simetris.



Gambar 4. 16 Mal marka parkir disabilitas
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4. Tahap pelaksanaan pemeliharaan marka *drop zone*

- 1) Area yang akan digunakan pengecatan dibersihkan terlebih dahulu agar terhindar dari kotoran debu atau tanah supaya proses pengecatan lebih optimal.
- 2) Membuat sketsa *drop zone* dengan mal yang sudah dibuat sebelumnya menggunakan kuas cat. Agar tulisan terlihat lebih rapi dan selaras.



Gambar 4. 17 Membuat sketsa marka parkir disabilitas

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

- 3) Jika sketsa marka *drop zone* telah dibuat kemudian sketsa marka dicat menggunakan cat warna putih. Pengecatan ini dilakukan menggunakan kuas agar mempermudah pekerjaan.



Gambar 4. 18 Membuat sketsa marka

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

- 4) Proses pengecatan dilakukan dengan 2 cara, yaitu pengecatan menggunakan kuas dan rol. Pengecatan dengan kuas digunakan untuk mengecat tulisan pada marka dan tepi, sedangkan pengecatan dengan rol digunakan untuk pengecatan diluar tulisan pada marka atau background.

Adapun warna dasar yang digunakan adalah warna kuning untuk tulisan dan warna merah untuk area berhenti kendaraan serta warna kuning untuk garis tepi atau pembatas marka.



Gambar 4. 19 Proses pengecatan
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

- 5) Tahap *finishing* pada pemeliharaan marka *drop zone* dilakukan koreksi berupa pembersihan terhadap cat yang melewati batas. Selain itu pada tahap ini juga dilakukan pembersihan terhadap alat-alat yang digunakan. Berikut merupakan hasil dari pemeliharaan marka *drop zone*.



Gambar 4. 20 Hasil pengecatan
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Pada masa pelaksanaan *On The Job Training II* (OJT) proses kegiatan pada sisi udara (*airside*) maupun pada sisi darat (*landsdie*) di UPBU kelas III Melalan Melak penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. *Patching rigid pavement* area gedung PKP-PK

Kerusakan *rigid pavement* pada area gedung PKP-PK akibat beban diatasnya dapat diperbaiki dengan *patching*. Proses ini dimulai dari pembongkaran perkerasan sedalam 30 cm hingga lapisan *wiremesh*, dibersihkan lalu diberikan adonan semen. Setelah dilapisi adonan semen kemudian *di-finishing* dengan memberikan garis menggunakan sapu lidi sebagai alternatif pengganti *embosser*.

2. Pengecatan marka *drop zone* terminal

Pekerjaan perawatan marka *drop off zone* dan *pick up zone* ini berupa pengecatan ulang marka yang tidak terlihat yaitu pengelupasan cat. Peran marka *drop zone* sangat penting demi mencegah adanya mobil yang parkir sembarangan di area terminal serta menghindari menumpuknya kendaraan saat proses pengantaran atau penjemputan penumpang. Setelah dilakukan pemeliharaan tersebut marka *drop off zone* dan *pick up zone* memiliki kualitas yang lebih baik dan memiliki warna serta tekstur yang kontras dengan jalan. Setelah dilakukan pemeliharaan marka tersebut dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jasa Bandara Melalan Melak Kutai Barat.

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT 2 secara keseluruhan

Pada masa pelaksanaan *On The Job Training II* (OJT) proses kegiatan pada sisi udara (*airside*) maupun pada sisi darat (*landsdie*) di UPBU kelas III Melalan Melak penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Dengan dilaksanakannya kegiatan *On The Job Training* (OJT), Penulis

banyak mendapatkan pelajaran dan pengalaman baru mengenai pekerjaan sesungguhnya dilapangan yakni meliputi inspeksi sisi udara, pemeliharaan pada proyek FSD maupun FSU hingga etika menjalin hubungan yang baik dengan para pejabat tinggi di lingkungan Kementerian Perhubungan.

2. Materi yang didapat pada saat pendidikan jika dibandingkan dengan praktek kerja di lapangan terkadang memiliki perbedaan sehingga perlu adanya penyesuaian. Teori saja tidak akan cukup sehingga akan sulit dipahami dibandingkan dengan praktek kerja secara langsung di lapangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

1. Pada proyek perbaikan area gedung PKP-PK diharapkan area penggeraan tetap ditutup selama proses pengeringan berlangsung serta membasahi permukaan pekerjaan *patching* secara berkala untuk menghindari keretakan pada permukaan.
2. Sebaiknya pada saat pelaksanaan pengecatan ulang diharapkan pembersihan dilakukan dengan semaksimal mungkin. Karena jika saat pembersihan tidak maksimal cat akan menempel pada debu dan pada saat kering cat akan mudah mengelupas.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT 2 secara keseluruhan

Pihak akademi diharapkan agar lebih meningkatkan kualitas dan kuantitas proses pembelajaran para peserta didik guna kesiapan saat akan melaksanakan kegiatan On The Job Training (OJT). Pihak akademi juga diharapkan agar lebih meningkatkan kegiatan praktikum dan memberikan pembekalan khusus, agar peserta didik menjadi lebih terampil dalam bidangnya serta siap terjun di dunia kerja.

DAFTAR PUSTAKA

Hardiyatmo, H. C. (2015). *Perancangan Perkerasan Jalan Dan Penyelidikan Tanah*. (Cetakan Ke-2). Gadjah Mada University Press.

Kementerian Perhubungan. (2015). *KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR Part 139-23)*.

Kementerian Perhubungan. (2019). *KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) tentang Volume 1 Bandar Udara (Aerodrome)*.

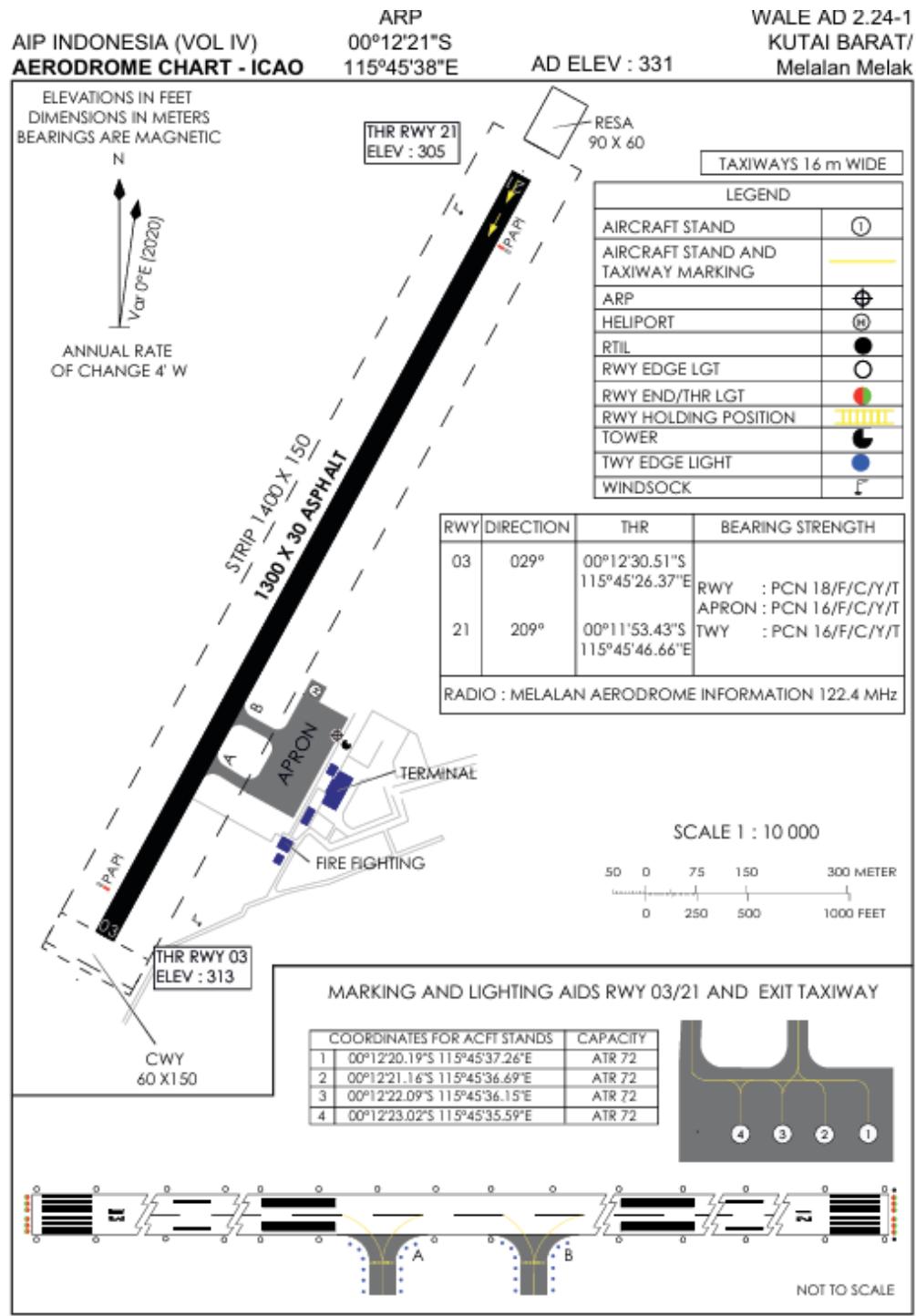
Kementerian Perhubungan. (2019). *UU Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penerbangan*.

Malik, A., & Ardan, M. (2019). *Analisa Runway Di Bandara Senubung Gayo Lues Aceh*. *Journal Of Civil Engineering, Building And Transportation*, 3(1), 11. <https://doi.org/10.31289/jcebt.v3i1.2461>

Susanto, N. N. (2016). Lapangan Terbang Belanda Di Melak-Sendawar Sebagai Pertahanan Udara Kalimantan Timur. *Naditira Widya*, 9(2), 107. <https://doi.org/10.24832/nw.v9i2.123>

LAMPIRAN

Lampiran A Layout Bandara Melalan Kutai Barat



Directorate General of Civil Aviation

AIRAC AIP AMDT 73

23 FEB 23

Lampiran B RAB pemeliharaan *patching* area gedung PKP-PK

RAB PERAWATAN MARKA <i>DROP ZONE</i> TERMINAL BANDAR UDARA MELALAN					
No.	URAIAN	SATUAN	VOLUME	HARGA SATUAN (Rp)	JUMLAH (Rp)
A BAHAN					
	1. Cat Nippon Paint Roadline Merah	m ²	129	Rp400.000	Rp2.064.000
	2. Cat Nippon Paint Roadline Putih	m ²	38.04	Rp400.000	Rp608.640
	3. Cat Nippon Paint Roadline Nippon Kuning	m ²	23	Rp400.000	Rp368.000
	4. Cat Nippon Paint Roadline Hitam	m ²	33.38	Rp400.000	Rp534.080
B ALAT					
	1. Kuas 3 inch	bh	3	Rp15.000	Rp45.000
	2. Kuas 4 inch	bh	5	Rp25.000	Rp125.000
	3. Kuas 5 inch	bh	2	Rp30.000	Rp60.000
	2. Roll	bh	4	Rp25.000	Rp100.000
	3. Bak Cat	bh	2	Rp20.000	Rp40.000
JUMLAH					Rp3.944.720

Lampiran C RAB perawatan marka *drop zone* terminal

RAB PEMELIHARAAN PATCHING AREA GEDUNG PKP-PK					
No.	NAMA BARANG	SATUAN	VOLUME	HARGA SATUAN (Rp)	JUMLAH (Rp)
1	Semen tonasa	zak	9	Rp100.000.00	Rp900.000.00
2	sarung tangan	pack	1	Rp45.000.00	Rp45.000.00
3	pasir	rit	1	Rp700.000.00	Rp700.000.00
4	koral	rit	1	Rp1.200.000.00	Rp1.200.000.00
5	Besi wiremesh M7 6 mm	lembar	1	Rp399.800.00	Rp399.800.00
JUMLAH					3.244.800.00

Lampiran D Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Oktober Tahun 2024

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Bintang Cahyono

NIT : 30722007

PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A

Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan, Kutai Barat Kalimantan Timur

N O	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTAS I	PARAF SUPERVISO R
1	1 Oktober 2024	1.		
2	2 Oktober 2024	1.		
3	3 Oktober 2024	1. Perbaikan Kloset duduk yang macet		
4	4 Oktober 2024	1. pemotongan rumput sekitar trotoar		

5	5 Oktober 2024	1.		
6	6 Oktober 2024	1.		
7	7 Oktober 2024	1. perbaikan kloset jongkok		
8	8 Oktober 2024	1. pemeliharaan rumput area taman		
9	9 Oktober 2024	1. mencabut tumbuhan mati dalam kegiatan pemeliharaan taman		
10	10 Oktober 2024	1. perbaikan saluran pembuangan wastafel yang tersumbat		

11	11 Oktober 2024	1. Inspeksi harian		
12	12 Oktober 2024	1.		
13	13 Oktober 2024	1.		
14	14 Oktober 2024	1. perbaikan engsel pintu kamar mandi yang lepas		
15	15 Oktober 2024	1. inspeksi harian		
16	16 Oktober 2024	1. perawatan rumput area taman		
17	17 Oktober 2024	1. penanaman tumbuhan di lahan kosong		

18	18 Oktober 2024	1. pembersihan bak kontrol drainase		
19	19 Oktober 2024	1.		
20	20 Oktober 2024	1.		
21	21 Oktober 2024	1. penggantian pompa air baru		
22	22 Oktober 2024	1. pemotongan besi penutup drainase		
23	23 Oktober 2024	1. perbantuan pemadaman kebakaran lahan di sekitar pagar parameter		

24	24 Oktober 2024	1. perbaikan paving block bergelombang		
25	25 Oktober 2024	1. pengecatan paving block area taman		
26	26 Oktober 2024	1.		
27	27 Oktober 2024	1.		
28	28 Oktober 2024	1. pengecatan paving block area taman		
29	29 Oktober 2024	1. pengecatan kanstin area akses masuk kantor administrasi		

30	30 Oktober 2024	1. Inspeksi oleh direktorat Bandara Udara		
----	----------------------------	--------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	--

Supervisor
 Kepala Unit Teknik
 Bangunan Dan Landasan
 UPBU Melalan,Melak



Radifan Aska Wijaya, A.Md

Lampiran E Kegiatan Harian OJT Pada Bulan November Tahun 2024

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Bintang Cahyono

NIT : 30722007

PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A

Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan, Kutai Barat

Kalimantan Timur

N O	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISO R
1	1 November 2024	1. Pengecatan rumah dinas bandara (pengecatan bagian pintu)		
2	2 November 2024	1.		
3	3 November 2024	1.		
4	4 November 2024	1. Pengecatan rumah dinas bandara (pengecatan bagian jendela)		

5	5 November 2024	1. Pengecatan Rumah dinas bagian atas rumah dinas (Roof)		
6	6 November 2024	1. Penanaman Tumbuhan (Kamboja) pada Landscape Terminal bandara		
7	7 November 2024	1. Pengecatan Profil lampu jalan masuk bandara		
8	8 November 2024	1. Semenisasi Kerusakan pada area kanstin		
9	9 November 2024	1.		
10	10 November 2024	1.		
		2.		

11	11 November 2024	1. Penimbunan Batu terhadap area berlubang pada area jalan inpeksi		
12	12 November 2024	1. Perbaikan Pintu Fasilitas Terminal		
13	13 November 2024	1. Perbaikan Pintu Fasilitas Nursery Room Terminal		
14	14 November 2024	1. Perbaikan Fasilitas lampu akses jalan masuk bandara		
15	15 November 2024	1. Pengecatan Ulang Pilar Kantor Administrasi		

16	16 November 2024	1.		
17	17 November 2024	1.		
18	18 November 2024	1. Pengecatan Ulang Pilar Kantor Administrasi		
19	19 November 2024	1. Penerapan Metode Biopori pada area landscape terminal bandara		
20	20 November 2024	1. Penanaman Tumbuhan (Kamboja) Pada Lahan kosong samping terminal Bandara		
21	21 November 2024	1. Pemasangan Plang Rambu Petunjuk Arah		

22	22 November 2024	1. Inspeksi Kerusakan Toilet Fasilitas Toilet Terminal Bandar		
23	23 November 2024	1.		
24	24 November 2024	1.		
25	25 November 2024	1. Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
26	26 November 2024	1. Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
27	27 November 2024	1. Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		

28	28 November 2024	1. Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
29	29 November 2024	1. Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		
30	30 November 2024	1. Study Tour Fasilitas di Bandara VVIP IKN		

Supervisor
 Kepala Unit Teknik
 Bangunan Dan Landasan
 UPBU Melalan, Melak



Radifan Aska Wijaya, A.Md

Lampiran F Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Desember Tahun 2025

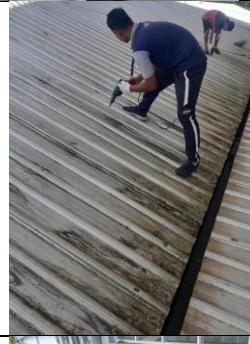
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Bintang Cahyono
 NIT : 30722007
 PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
 Lokasi OJT : Kantor UPBU Melalan, Kutai Barat - Kalimantan Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF
1	1 Desember 2024	1. Inspeksi Jalan Akses Masuk Bandar Udara		
2	2 Desember 2024	1.		
3	3 Desember 2024	1.		
4	4 Desember 2024	1. Penimbunan Area Runway Strip		
5	5 Desember 2024	1. Pemotongan Rumput		

6	6 Desember 2024	1.Pembersihan Drainase		
7	7 Desember 2024	1. Inspeksi Drainase sisi Udara		
8	8 Desember 2024	1.Pemotongan pohon area taman		
9	9 Desember 2024	1.		
10	10 Desember 2024	1.		
11	11 Desember 2024	1.Pemotongan pohon area rumah dinas		

12	12 Desember 2024	1.Inspeksi Rutin Sisi Udara		
13	13 Desember 2024	1.Inspeksi Water Ponding		
14	14 Desember 2024	1.Inspeksi side strip runway		
15	15 Desember 2024	1.Inspeksi Water Ponding		
16	16 Desember 2024	1.		
17	17 Desember 2024	1.		
18	18 Desember 2024	1.Inspeksi Rutin Sisi Udara		

19	19 Desember 2024	1. Pekerjaan Perbaikan Talang Air Terminal		
20	20 Desember 2024	1. Pekerjaan Perbaikan Talang Air Terminal		
21	21 Desember 2024	1. Pekerjaan Perbaikan Talang Air Terminal		
22	22 Desember 2024	1. Inspeksi Rutin Sisi Udara		
23	23 Desember 2024	1.		
24	24 Desember 2024	1.		

25	25 Desember 2024	1.Inpeksi Drainase Sisi Udara		
26	26 Desember 2024	1.Kurvey Area Taman		
27	27 Desember 2024	1.Inpeksi Rutin Sisi Udara		
29	28 Desember 2024	1.Pembersihan Drainase Rumah Dinas		
28	29 Desember 2024	1.Inspeksi Rutin Sisi Udara		
29	30 Desember 2024	1.Pembersihan Area Apron		

30	31 Desember 2024	1.Pemeliharaan Sisi Darat		
----	-----------------------------	------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

Supervisor

Kepala Unit Teknik
Bangunan Dan Landasan
UPBU Melalan,Melak



Dimas Bayu Daryanto
NIP. 19810903 201012 1 001

Lampiran G Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Januari Tahun 2025

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Bintang Cahyono

NIT : 30722007

PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A

Lokasi OJT : Kantor UPBU Melalan, Kutai Barat - Kalimantan Timur

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	1 Januari 2025	1.Pengecatan Kanstin area parkir kendaraan		
2	2 Januari 2025	1.Pengecatan Kanstin area Parkir Kendaraan		
3	3 Januari 2025	1.Pengecatan Kanstin area Parkir Kendaraan		
4	4 Januari 2025	1.		
5	5 Januari 2025	1.		

6	6 Januari 2025	1. Inspeksi Saluran Drainase		
7	7 Januari 2025	1. Inspeksi Check Road Air Side		
8	8 Januari 2025	1. Inspeksi Area Runway Strip 21		
9	9 Januari 2025	1. Pekerjaan Perbaikan Plafon Kantor Administrasi		
10	10 Januari 2025	1. Pekerjaan Perbaikan Plafon Kantor Administrasi		

11	11 Januari 2025	1.		
12	12 Januari 2025	1.		
13	13 Januari 2025	1. Pekerjaan Perbaikan Plafon Kantor Administrasi		
14	14 Januari 2025	1. Pekerjaan Penggantian Gypsum Kantor Administrasi		
15	15 Januari 2025	1. Pekerjaan Pembuatan Talang Air area landscape		
16	16 Januari 2025	1. Pekerjaan Pembuatan Talang Air area landscape		

17	17 Januari 2025	1. Inspeksi Rutin Runway atau sisi udara		
18	18 Januari 2025			
19	19 Januari 2025			
20	20 Januari 2025	1. Pengecatan gapura kedatangan		
21	21 Januari 2025	1. Pengecatan gapura kedatangan		
22	22 Januari 2025	1. Pengecatan Zebra cross Terminal		

23	23 Januari 2025	1.Pembersihan Drainase		
24	24 Januari 2025	1.Inspeksi Rutin Sisi Udara		
25	25 Januari 2025	1.		
26	26 Januari 2025	1.		
27	27 Januari 2025	1.Pemeliharan rumput Rumah dinas Bandara		
29	28 Januari 2025	1.Perbaikan Cover Lampu Jalan Akses.		

28	29 Januari 2025	1. Perbaikan Pagar Perimeter sisi darat.		
29	30 Januari 2025	1. Pemotongan rumput area Taman		
30	31 Januari 2025	1. Penyiraman Racun pada runway ligthing		

Supervisor
 Kepala Unit Teknik
 Bangunan Dan Landasan
 UPBU Melalan,Melak

Dimas Bayu Daryanto
 NIP. 19810903 201012 1 001

Lampiran H Kegiatan Harian OJT Pada Bulan Februari Tahun 2025

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Bintang Cahyono
NIT : 30722007
PRODI : D3 Teknik Bangunan Dan Landasan Angkatan 7A
Lokasi OJT : Kantor UPBU Kelas III Melalan, Kutai Barat.

HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1 Februari 2025	1.		
2 Februari 2025	1.		
3 Februari 2025	1. <i>Welding</i>		
4 Februari 2025	1. Training PKP-PK		
5 Februari 2025	1. Inspeksi Drainase Sisi Udara		

6 Februari 2025	1. Inpesksi Saluran Drainase		
7 Februari 2025	1. Inpeksi Area Runway Strip		
8 Februari 2025	1.		
9 Februari 2025	1.		
10 Februari 2025	1. Inspeksi Drainase Sisi Darat		
11 Februari 2025	1. Pemeliharaan Area Runway Strip		
12 Februari 2025	1. Apel Pagi Rutin		

13 Februari 2025	1.Pemeliharaan Rumput		
14 Februari 2025	1.Perawatan Plang Petunjuk		
15 Februari 2025	1.		
16 Februari 2025	1.		
17 Februari 2025	1.Pemotongan Pohon Area Taman		
18 Februari 2025	1.Piket Malam		

19 Februari 2025	1. Pemeliharaan Rumput		
20 Februari 2025	1.Inspeksi Rutin Sisi Udara		
21 Februari 2025	1.Inspeksi Saluran Drainase		
22 Februari 2025			
23 Februari 2025			
24 Februari 2025	1.Pemeliharaan Area Taman Bandara		
25 Februari 2025	1.Inspeksi Rutin Sisi Udara		

26 Februari 2025	1.Pengecatan Kusen Rumah Dinas		
27 Februari 2025	1.Pengecatan Kusen Jendela Rumah Dinas		
28 Februari 2025	1.Presentasi Laporan OJT dan Tugas Akhir Kepada Kabandara UPBU Melalan		

Supervisor
 Kepala Unit Teknik
 Bangunan Dan Landasan
 UPBU Melalan,Melak



Dimas Bayu Daryanto
 NIP. 19810903 201012 1 001