

**METODE PEMASANGAN GEOTEKSTIL
PADA PEKERJAAN PERPANJANGAN RUNWAY
DAN METODE PENIMBUNAN BAHU JALAN
PADA JALAN AKSES BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA BONE**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 5 April 2023 – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh:

ACHMAD WILLY WILDAN HABIBIE
NIT 30721002

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

**METODE PEMASANGAN GEOTEKSTIL
PADA PEKERJAAN PERPANJANGAN RUNWAY
DAN METODE PENIMBUNAN BAHU JALAN
PADA JALAN AKSES BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA BONE**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 5 April 2023 – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh:

**ACHMAD WILLY WILDAN HABIBIE
NIT 30721002**

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

LEMBAR PERSETUJUAN

**METODE PEMASANGAN GEOTEKSTIL PADA PEKERJAAN
PERPANJANGAN RUNWAY DAN METODE PENIMBUNAN BAHU JALAN
PADA JALAN AKSES BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA
BONE**

Oleh :

Achmad Willy Wildan Habibie

NIT. 30721002

Program Studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan
Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor

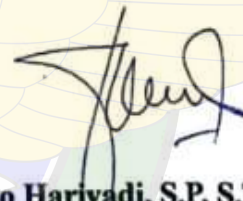
Dosen Pembimbing OJT



Sahir, SE, M.Si

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001



Dr. Ir Setyo Harivadi, S.P, S.T, M.T

Pembina (IV/a)

NIP. 19790824 200912 1 001

Kepala Unit Teknik Bangunan dan Landasan
Bandar Udara Arung Palakka Bone



Fajri, A.Md

Penata Muda Tk.1 (III/b)

NIP. 19800623 200812 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji :

Ketua

Sekretaris


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

Pembina (IV/a)

NIP. 19790824 200912 1 001


Sahir, SE, M.Si

Penata (III/c)

NIP. 19750325 200003 1 001

Ketua Program Studi

D3 Teknik Bangunan dan Landasan


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

Pembina (IV/a)

NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan hidayah dan karunia-nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On the Job Training* (OJT) dengan judul “METODE PEMASANGAN GEOTEKSTIL PADA PEKERJAAN PERPANJANGAN RUNWAY DAN METODE PENIMBUNAN BAHU JALAN PADA AKSES JALAN BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA BONE” ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VI di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Arung Palakka Bone, Sulawesi Selatan .

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis, yaitu :

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkah dan karunianya ;
2. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu mendoakan penulis dimanapun penulis berada ;
3. Bapak Samuel T. Duma. ST.MT selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone;
4. Bapak Ir. Agus Pramuka,M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak Sahir, SE ,M.Si selaku *Supervisor* yang telah membantu dan mengarahkan saat pelaksanaan *On The Job Training*;
6. Bapak Fajri, A.Md selaku Kepala Unit Bangunan Landasan sekaligus *supervisor* dalam pelaksanaan *On the Job Training*;
7. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan sekaligus dosen pembimbing kami dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT);

8. Seluruh pegawai di unit bangunan landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan tentang bangunan landasan di bandar udara selama *On The Job Training* (OJT);
9. Seluruh karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone.
10. Rekan-rekan TBL angkatan VI yang sudah memberikan semangat sehingga dapat terselesaikan dengan baik.
11. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).

Penulis berharap kiranya laporan ini dapat bermanfaat bagi kami sendiri khususnya, dan bagi para pembaca umumnya. Oleh karena itu penulis sangat mengharapkan saran dan kritik dari setiap pembaca demi kelancaran laporan ini.

Bone, 22 Agustus 2023
Penulis

Achmad Willy Wildan Habibie

NIT.30721002

DAFTAR ISI

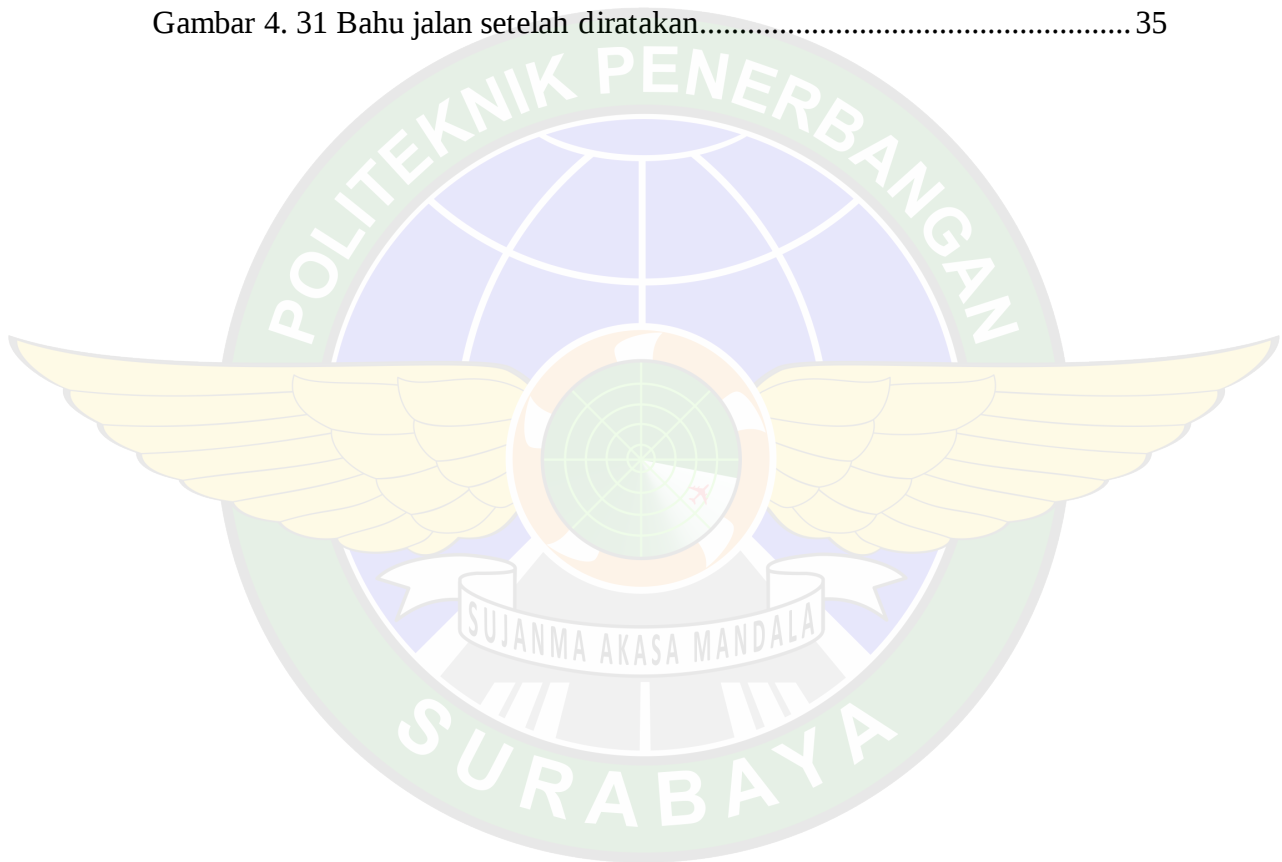
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.2.1 Maksud.....	2
1.2.2 Tujuan.....	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	3
2.1 Sejarah Singkat	3
2.2 Data Umum Bandar Udara	4
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama.....	4
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	4
2.2.3 Jam Operasi	5
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	5
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>)	5
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran	5
2.2.7 <i>Seasonal Availability Clearing</i>	6
2.2.8 Apron, <i>Taxiway</i> dan <i>Check Location Data</i>	6
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu	6
2.2.10 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	7
2.2.11 Declared Distance.....	7
2.2.12 Layout Bandar Udara	8
2.2.13 Struktur Organisasi	9
BAB III TINJAUAN TEORI	10

3.1 Tinjauan Teori	10
3.2 Daftar Istilah.....	10
3.2.1 Bandar Udara	10
3.2.2 Pengertian Geotexille	11
3.2.3 Pengertian Bahu Jalan	12
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	14
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	14
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	14
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara.....	18
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	20
4.3 Permasalahan.....	21
4.3.1 Metode Pemasangan Geotekstil Pada Pekerjaan Perpanjangan Runway	21
4.3.2 Metode Penimbunan Bahu Jalan Pada Akses Jalan Bandara.....	21
4.4 Penyelesaian Masalah	22
4.4.1 Metode Pemasangan Geotekstil Pada Pekerjaan Perpanjangan Runway	22
4.4.2 Metode Penimbunan Bahu Jalan Pada Akses Jalan Bandara.....	25
BAB V PENUTUP	29
5.1 Kesimpulan.....	29
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	29
5.1.2 Kesimpulan Umum	29
5.2 Saran.....	30
DAFTAR PUSTAKA	32

DAFTAR GAMBAR

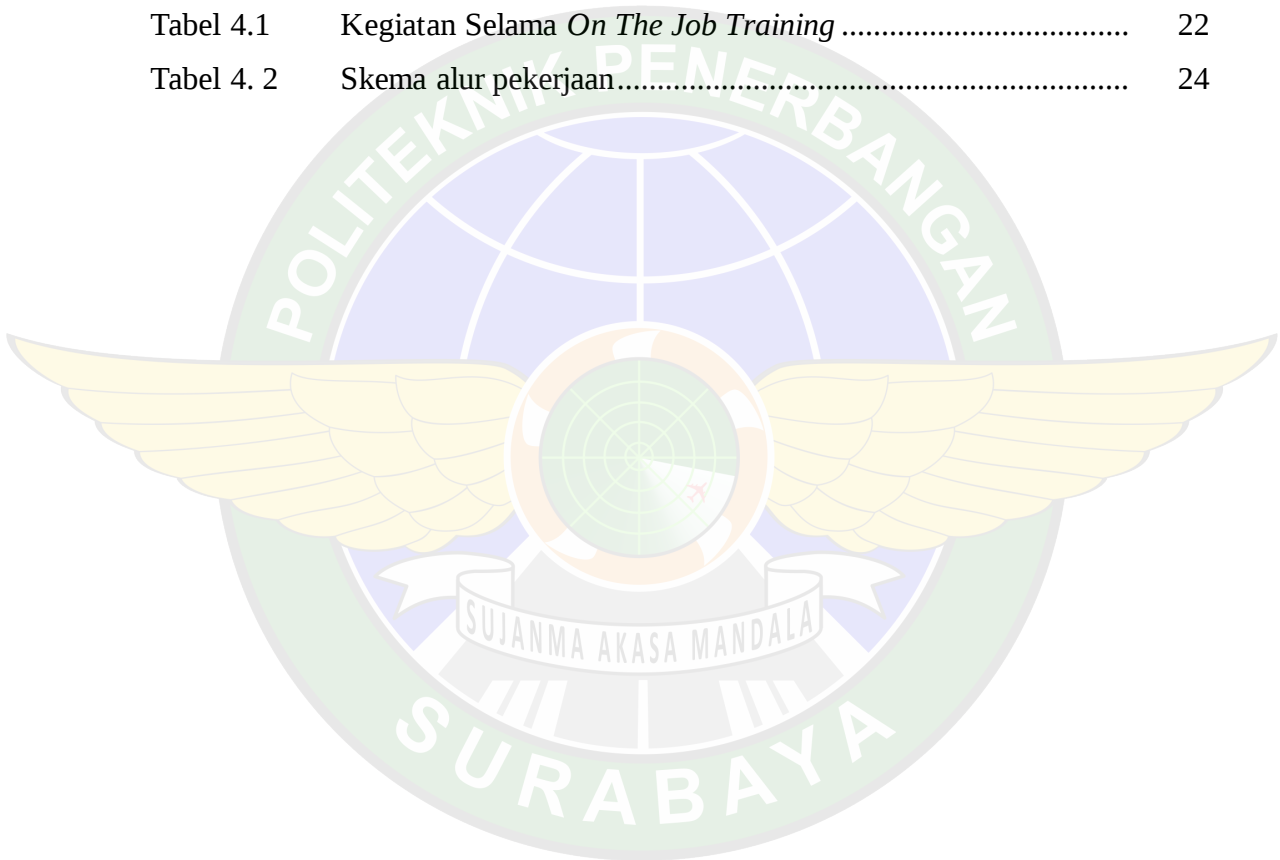
Gambar 2.1 Layout Bandar Udara Arung Palakka Bone	9
Gambar 2.2 Struktur Organisasi.....	10
Gambar 3. 1 Geotekstil Woven	12
Gambar 3. 2 Geotekstil Non Woven.....	13
Gambar 3. 3 Bahu Jalan yang tidak diperkeras.....	14
Gambar 3. 4 Bahu jalan yang diperkeras	14
Gambar 4.1 Gedung Terminal Bandar Udara Arung Palakka Bone.....	16
Gambar 4.2 Kantor Administarsi UPBU Arung Palakka Bone.....	16
Gambar 4.3 Gedung PKP-PK.....	17
Gambar 4.4 Gedung Power House	17
Gambar 4.5 Kantor Unit Bangunan dan Landasan.....	18
Gambar 4.6 Gedung Workshop	18
Gambar 4.7 Tower AFIS	19
Gambar 4. 8 Gedung AVSEC.....	19
Gambar 4. 9 Landasan Pacu (Runway).....	20
Gambar 4.10 Landasan Hubung (<i>Taxiway</i>)	21
Gambar 4.11 Apron.....	21
Gambar 4.12 Survey Lapangan Perpanjangan Runway.....	25
Gambar 4.13 Layout Perpanjangan Runway Bandara Arung Palakka Bone...	26
Gambar 4.14 Perencanaan pemasangan Geotekstil	26
Gambar 4.15 Karakteristik Geotekstil.....	27
Gambar 4. 16 RAB pemasangan geotekstil	27
Gambar 4. 17 lebar dan luas geotekstil	28
Gambar 4.18 Pemasangan geotekstil	28
Gambar 4. 19 Penjahitan geotekstil.....	29
Gambar 4. 20 layer pemasangan geotekstil.....	30
Gambar 4. 21 Penimbunan geotekstil	30
Gambar 4.22 Survey proyek akses jalan bandara	31
Gambar 4.23 Denah penimbunan Bahu jalan.....	32

Gambar 4.24 Dimensi Bahu jalan	32
Gambar 4. 25 Kebutuhan alat dan tenaga kerja	33
Gambar 4. 26 RAB urugan bahu jalan	33
Gambar 4. 27 <i>Quary</i>	33
Gambar 4.28 Material Tanah Urug	34
Gambar 4.29 Material Pasir Batu (sirtu)	34
Gambar 4. 30 Motor Grader.....	35
Gambar 4. 31 Bahu jalan setelah diratakan.....	35



DAFTAR TABEL

Tabel 2.2	Karakteristik Fisik Runway.....	8
Tabel 2.3	Declared Distance.....	9
Tabel 4.1	Kegiatan Selama <i>On The Job Training</i>	22
Tabel 4. 2	Skema alur pekerjaan.....	24



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berkembang yang memiliki moda transportasi 4 matra yaitu darat, laut, udara dan perkeretaapian. Dalam perkembangan masyarakat Indonesia, transportasi udara semakin digandrungi dan semakin diminati karena lebih efisien serta siapapun dapat menggunakannya karena harga yang terjangkau. Sudah saatnya Indonesia membutuhkan banyak sumber daya manusia perhubungan yang unggul dalam bidang transportasi penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah pendidikan tinggi negeri dibawah Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional.

Salah satu program kegiatan penunjang keberhasilan pencapaian kualitas taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya, maka diadakannya kegiatan *On The Job Training* (OJT). Kegiatan ini merupakan salah satu kegiatan pendidikan, penelitian dan pengabdian masyarakat untuk lebih mengenal atau menambah wawasan taruna/i pada ruang lingkup kerjanya mendatang. *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi teknik bangunan dan landasan selama satu tahun kalender pendidikan setara dengan 30 SKS yang dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar udara Arung Palakka Bone yang dibagi menjadi beberapa tahapan.

Dengan adanya program kegiatan *On The Job Training* ini, diharapkan para taruna/i bisa meningkatkan wawasan serta mampu memelihara, memperbaiki, dan menganalisa kerusakan ringan dan berat serta merencanakan dan mengevaluasi pekerjaan fasilitas sisi darat maupun udara di suatu bandar udara yang memiliki karakteristik khusus dan prosedur lokal tertentu serta dapat menerapkan secara langsung teori yang telah didapat selama mengikuti pendidikan di kampus.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training*

1.2.1 Maksud

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

1.2.2 Tujuan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), terdapat beberapa tujuan yang dicapai oleh taruna/i :

1. Taruna/i dapat menambah wawasan tentang fasilitas di bandar udara yang lebih luas lagi;
2. Taruna/i dapat melihat langsung bagaimana kondisi dan situasi yang ada di lapangan secara langsung;
3. Taruna/i dapat belajar untuk mengatasi atau menyelesaikan masalah di lapangan sesuai dengan bidangnya;
4. Taruna/i dapat meningkatkan kedisiplinan dan rasa bertanggung jawab dalam dunia kerja;
5. Taruna/i dapat belajar untuk lebih bisa bersosialisasi dengan orang baru di sekitar dan bekerja sama dalam tim.

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

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

Pada tahun 2017 penerbangan berhenti beroperasi. Berdasarkan P.M 66 Tahun 2020 tentang perubahan atas P.M 79 tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo. Maka pertengahan tahun 2017, penerbangan untuk sementara belum beroperasi di Bandar Udara Arung Palakka Bone karena tidak lagi memenuhi kriteria untuk menjalankan penerbangan perintis. Pada bulan Desember 2023, Bandar Udara Arung Palakka Bone mulai beroperasi lagi dengan anggaran subsidi dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan dengan maskapai penerbangan Susi Air jenis pesawat Let 410.

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

Bandar Udara Arung Palakka Bone mempunyai panjang landas pacu atau Runway 1140 x 30 meter mampu didarati oleh pesawat Let 410. Fasilitas Bandara Arung Palakka Bone sudah memadai, baik fasilitas keamanan penerbangan, fasilitas listrik visual aids, fasilitas komunikasi penerbangan, fasilitas keselamatan penerbangan maupun sumber daya manusianya (SDM). Pada saat ini proses pembangunan dan peningkatan kapasitas pelayanan penerbangan Bandara Arung Palakka Bone terus berjalan termasuk rencana perpanjangan landas pacu menjadi 1400 meter sesuai dengan rencana induk Bandar Udara Arung Palakka Bone nomor KM 118 Tahun 2019 sehingga nantinya mampu didarati pesawat yang lebih besar seperti jenis ATR 72.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Arung Palakka Bone adalah bandar udara yang terletak di Desa Mappalo Ulaweng, Kecamatan Awangpone, Kabupaten Bone, Provinsi Sulawesi Selatan. Bandar udara ini memiliki Runway 29 dan Runway 11. Bandar Udara Arung Palakka Bone memiliki kode ICAO WAWN.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

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

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Koordinator titik referensi (ARP)	: 4 027'32,43"S dan 120018'24,98"E
Arah dan Jarak Ke Kota	: 10 Kilometer Watampone
Magnetik VAR /Tahun	: 0° E (2020)/ 0.02 ° Decresing

Perubahan	
Elevasi/Refrensi Temperatur	: 17 mdpl/32°C
Nama Penyelenggara Bandar Udara	: Satker Bandar Udara UPBU Arung Palakka Bone/ DirektoratJenderal Perhubungan Udara Satker Bandar Udara Arung Palakka Bone
Alamat Bandar Udara	: Jl. Bandara Desa Mappalo Ulaweng Kecamatan Awangpone Kabupaten Bone Propinsi Sulawesi Selatan
Nomor Telephone	: (+62481) 2925555
Fax	: (+62481) 2925555
Telex	: NIL
Email	: upbu.bone@gmail.com
Tipe Lalu Lintas Penerbangan	: AFIS
Keterangan	: Tersedia Ground Handling

2.2.3 Jam Operasi

Administrasi Bandar Udara	: Senin – Jum’at 23.00 – 09.00 UTC 07.30 – 16.00 WITA
Handling	: 23.00 – 09.00 UTC
Keamanan Bandar Udara	: 24 Jam
Keterangan	: Advance and extend operation hours on request

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

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

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

Hotel	: Di Kota
Restaurant	: Tersedia Kantin
Transportasi	: Transportasi Umum, Mobil Sewa
Fasilitas Kesehatan	: Puskesmas 4 KM dari Bandara
Bank dan Kantor Pos	: Di Kota
Kantor Pariwisata	: Di Kota
Keterangan	: Tersedia VIP Room

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

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

2.2.7 Seasonal Availability Clearing

Type of clearing equipment	: NIL
Clearance priority	: NIL
Keterangan	: NIL

2.2.8 Apron, Taxiway dan Check Location Data

Apron

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

Taxiway

Permukaan	: Asphalt
Kekuatan	: PCN 14 F/C/Y/T
Dimensi	: 96,5 x 15 M
ACL Location and Elevation	: NIL
VOR / INS Checkpoints	: NIL
Keterangan	: NIL

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol &Rambu

Penggunaan tanda identifikasi	: - ID Sign of ACFT (Tidak Tersedia)
Guide Pesawat Udara, Taxiway	- TWY Guides Lines (Tidak Tersedia)
Guide Lines, Visual	- Visual Docking/parking Guidance
Docking/parking Guidance System	System (Tidak Tersedia)
untuk parkir pesawat Udara	
Marka dan Lampu Runway dan	:-
Taxiway	

Marka runway : Centre Line, Side Strip, THR, Designation, Aiming Point, RWY End

Lampu runway : NIL

Marka taxiway : RWY Holding Position.

Lampu taxiway : NIL

2.2.10 Karakteristik Fisik Runway.

Tabel 2.1 Karakteristik Fisik Runway

Designations RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR Coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation
1		2	3	4	5
1	11	111.28°	1140 x 30	14/F/C/Y/T Asphalt	THR 042727.54S 1201819.72E
2	29	291.28°	1140 x 30	14/F/C/Y/T Asphalt	THR 042740.92S 1201853.95E

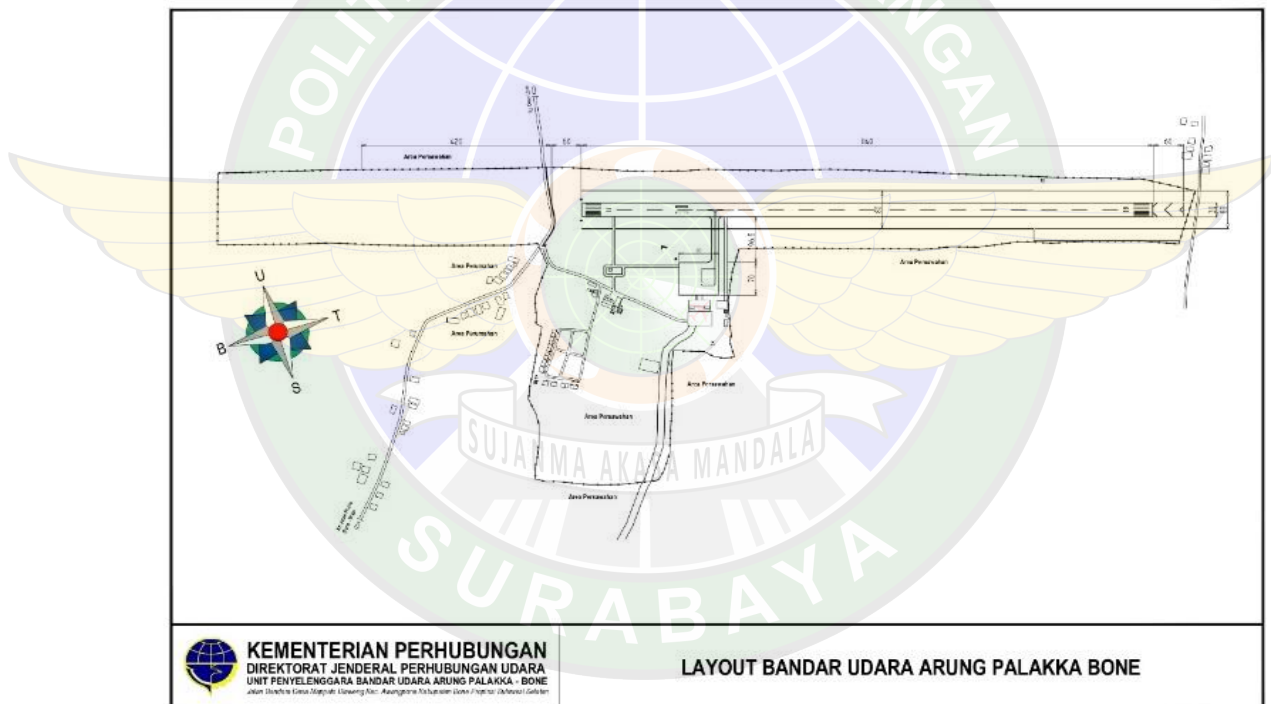
THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY		Slope of RWY -SWY	SWY Dimension s(M)	CWY Dimension s(M)	Strip Dimensions (M)
6		7	8	9	10
1	THR 72 ft	NIL	NIL	60 x 76	1258 x 80 (RWY Strip width reduced to 76 m along 300 m from CWY RWY 11)
2	THR 131 ft	NIL	NIL	58 x 80	

2.2.12. Declared Distance

Tabel 2.2 Declared Distance

<i>RWY Designator</i>	<i>TORA (M)</i>	<i>TODA (M)</i>	<i>ASDA (M)</i>	<i>LDA (M)</i>	<i>Remarks</i>
1	2	3	4	5	6
11	1140	1200	1140	1140	NIL
29	1140	1198	1140	1140	NIL

2.2.13 Layout Bandar Udara Arung Palakka Bone



Gambar 2.1 Layout Bandar Udara Arung Palakka Bone

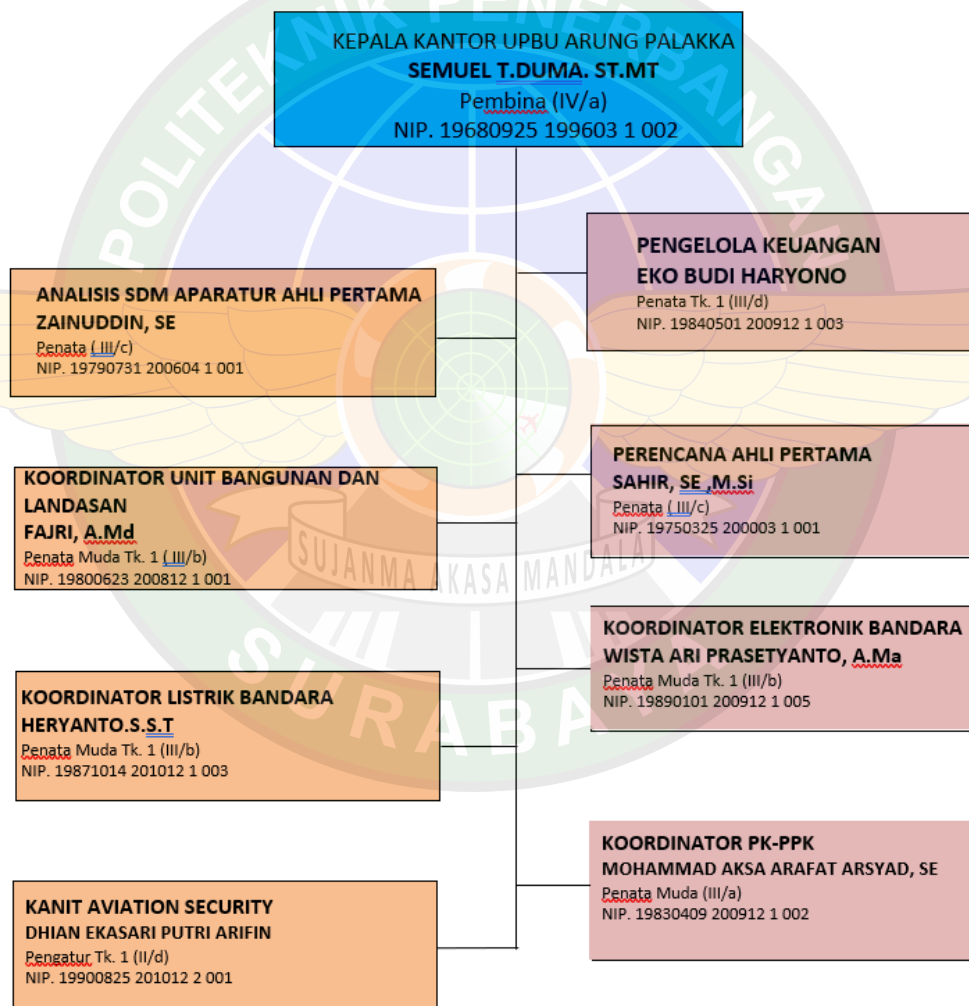
2.3 Struktur Organisasi

Unit Pelayanan Bandar Udara Arung Palakka Bone memiliki sebuah struktur organisasi. Bandar udara ini memiliki jumlah pegawai 55, dengan 33 pegawai berstatus Pegawai Negeri Sipil dan PPNPN berjumlah 22 pegawai. Berikut adalah struktur organisasi Unit Pelayanan Bandar Udara Arung Palakka Bone:



STRUKTUR ORGANISASI

KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDARA UDARA ARUNG PALAKKA BONE



Gambar 2.2 Struktur Organisasi

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Tinjauan Teori

Ada banyak landasan teori yang berkaitan dengan bangunan dan landasan itu sendiri, akan tetapi dalam permasalahan pada laporan *On The Job Training* yaitu pekerjaan pemasangan geotekstil dan pekerjaan akses jalan bandara terdapat teori-teori maupun peraturan yang mendukung dalam penyelesaian masalah, antara lain:

- a. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*), Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*);
- b. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor:20/PRT/2010 tentang Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan;
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknik Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Part 139-23*) .

3.2 Daftar Istilah

3.2.1 Bandar Udara

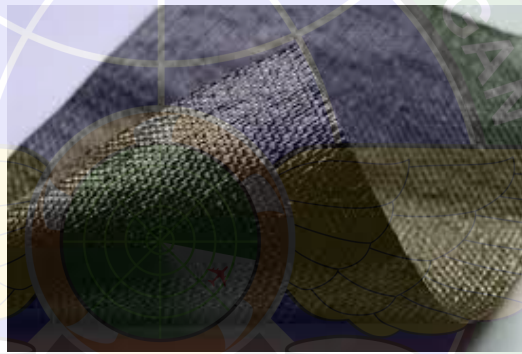
Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Mengacu pada undang-undang No. 15 tahun 1992 tentang penerbangan dan PP No. 70 tahun 2001 tentang kebandarudaraan.

3.2.2 Pengertian Geotekstil

Bahan dasar *geotekstil* pada umumnya dihasilkan dari serat dan benang *polymeric* dengan unsur utama seperti *polypropylene*, *polyester*, *polyethylene*, dan *polyamide*. Namun demikian serat buatan seperti *cellulose* dan *rayon* juga banyak digunakan. Sebagian dari bahan *geosynthetics* bahkan juga menggunakan bahan serat alami seperti kapas dan jute (bahan karung goni) sebagai bahan campuran serat (Ndale,2019).

- *Woven*

Geotekstil woven ini dapat menyalurkan beban diatasnya secara merata sehingga dapat mencegah terjadinya penurunan tanah dasar.



Gambar 3. 1 Geotekstil Woven

(sumber: <https://www.pastijayasemarang.com> diakses tanggal 10 Agustus 2023)

- *Non-woven*

Berbeda dengan geotekstil *woven*, geotekstil *non-woven* tidak dibuat dengan teknik anyaman melainkan dengan *needle punch* atau menyulam dan dipanaskan. Geotekstil *non-woven* sendiri berbahan dasar *polymer polyester* dan banyak digunakan sebagai pemisah tanah dan penyetabil struktur tanah (Equator,2023).



Gambar 3. 2 Geotekstil Non Woven

(Sumber: <https://www.garudacitizen.com> diakses tanggal 10 Agustus 2023)

3.2.3 Pengertian Bahu Jalan

Bahu jalan merupakan bagian yang penting dari struktur jalan, dan biasanya terletak di bagian kanan dan kiri jalan. Konstruksi bahu jalan tidak hanya terbuat dari perkerasan aspal maupun beton, namun juga dapat berupa tanah (Purnomo dan Widiyanto, 2014)

Bahu Jalan juga memiliki beberapa fungsi dan jenis diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Area atau lajur yang digunakan untuk akses pada saat-saat keadaan darurat, sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan;
2. Memberikan support pada konstruksi perkerasan jalan pada bagian samping kanan kiri ;
3. Lajur yang bisa digunakan untuk lintasan kendaraan-kendaraan darurat seperti kendaraan patroli, ambulan dan pemadam kebakaran.

Terdapat dua jenis bahu jalan yaitu:

1. Bahu jalan yang tidak diperkeras

Jenis bahu jalan ini biasanya dibangun pada jalan yang memiliki lalu lintas *traffic* yang tidak padat atau tidak terlalu banyak kendaraan yang berhenti dan menggunakan bahu jalan pada jalan tersebut.



Gambar 3. 3 Bahu Jalan yang tidak diperkeras
(sumber: <https://www.wartapos.id> diakses tanggal 10 Agustus 2023)

2. Bahu Jalan Diperkeras

Bahu jalan diperkeras dibangun dari material pengikat seperti *rigid* dan aspal. Jenis bahu jalan ini memiliki kapasitas kendaraan yang tinggi atau lalu lintas padat dan banyaknya kendaraan yang menggunakan bahu jalan.



Gambar 3. 4 Bahu jalan yang diperkeras

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*.

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandar Udara Arung Palakka Bone Sulawesi Selatan . *On the Job Training* dilaksanakan selama 5 bulan, mulai 05 April 2023 sampai 31 Agustus 2023. Penyusunan laporan ini difokuskan pada unit bangunan dan landasan, yakni fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara. Berikut adalah peta ruang lingkup pelaksanaan OJT.

Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 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.

a. Terminal Penumpang

Terminal bandar udara adalah sebuah bangunan di bandar udara yang berfungsi sebagai sarana perpindahan penumpang transportasi darat ke transportasi udara dan sebaliknya yang melalui ruang pemeriksaan. Pihak bandar udara menyediakan area terminal penumpang keberangkatan.

Berikut adalah gambar dari gedung terminal Bandar Udara Arung Palakka Bone dengan luas terminal 600 meter persegi.



Gambar 4.1 Gedung Terminal Bandar Udara Arung Palakka Bone

b. Kantor Administrasi UPBU Arung Palakka Bone

Kantor administrasi merupakan tempat kegiatan administrasi Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone.



Gambar 4.2 Kantor Administarsi UPBU Arung Palakka Bone

c. Gedung PKP-PK

PKP-PK atau (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran) adalah bangunan gedung pada sisi darat yang berlokasi di posisi strategis yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4.3 Gedung PKP-PK

d. Gedung *Power House*

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



Gambar 4.4 Gedung Power House

e. Kantor Unit Bangunan dan Landasan

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



Gambar 4.5 Kantor Unit Bangunan dan Landasan

f. Workshop

Merupakan sebuah bangunan yang bertujuan untuk menyimpan alat-alat berat dan peralatan penunjang operasional bandar udara.



Gambar 4.6 Gedung Workshop

g. Gedung AFIS

Singkatan dari (*Aerodrome Flight Information Service*) adalah pelayanan informasi penerbangan dan layanan peringatan lalu lintas udara.



Gambar 4.7 Tower AFIS

h. Gedung AVSEC

Gedung AVSEC (*Aviation Security*) merupakan tempat kordinasi pusat penyelenggaraan keamanan bandar udara.



Gambar 4. 8 Gedung AVSEC

4.1.2 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 dan atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the job training* pada sisi udara:

a. Landasan Pacu (*Runway*)

Runway adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *takeoff* landing dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Dengan permukaan fleksibel dan strength PCN 14 F/C/X/Y/T serta dimensi 1140 x 30 m. Letak *runway* 11 ada pada arah barat, sedangkan *runway* 29 ada pada arah timur;



Gambar 4. 9 Landasan Pacu (*Runway*)

b. *Taxiway*

Taxiway (landas hubung) adalah fasilitas sisi darat yang digunakan 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*. *Taxiway* yang ada pada Bandar Udara Arung Palakka Bone berdimensi 96,5 x 23 m.



Gambar 4.10 Landasan Hubung (*Taxiway*)

c. *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 udara yang mempunyai dimensi sebesar 80 x 70m.



Gambar 4.11 Apron

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*.

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) I bagi taruna program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI tahun 2021 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 5 April – 31 Agustus 2021 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone secara umum dapat dilihat pada.

Tabel 4.1 Kegiatan Selama *On The Job Training*

NO	HARI, TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	KETERANGAN
1.	5 April 2023	Taruna Poltekbang Surabaya tiba di lokasi <i>On The Job Training</i> dan menghadap kepala kantor UPBU Arung Palakka Bone	-
2.	5 April 2023 – 03 Agustus 2023	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah disepakati
3.	22 Agustus 2023	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i>	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di kantor UPBU Arung Palakka

4.3 Permasalahan

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training*, pengecekan fasilitas bandar udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan secara rutin. Dalam hal ini sebagai laporan *On the Job Training* penulis menguraikan tinjauan sebagai berikut:

4.3.1 Metode Pemasangan Geotekstil Pada Pekerjaan Perpanjangan Runway

Bandar Udara Arung Palakka Bone merupakan salah satu bandar udara yang berada di Provinsi Sulawesi Selatan yang terletak di Kabupaten Bone Kecamatan Awangpone Desa Mappalo Ulaweng. Bandar udara ini memiliki peranan dan tanggung jawab yang besar demi terwujudnya keselamatan penerbangan yang diharapkan oleh para pengguna jasa penerbangan.

Pada Bandar Udara Arung Palakka Bone, terdapat beberapa pekerjaan yang salah satunya adalah perpanjangan *runway* yang memiliki panjang awal 1140m dan diperpanjang menjadi 1400m. Pekerjaan ini bertujuan agar pesawat ATR-72 dapat mendarat dan lepas landas di Bandar Udara Arung Palakka Bone dengan salah satu uraian pekerjaannya adalah timbunan tanah yang dilakukan setelah pemasangan geotekstil *woven* pada tanah asli.

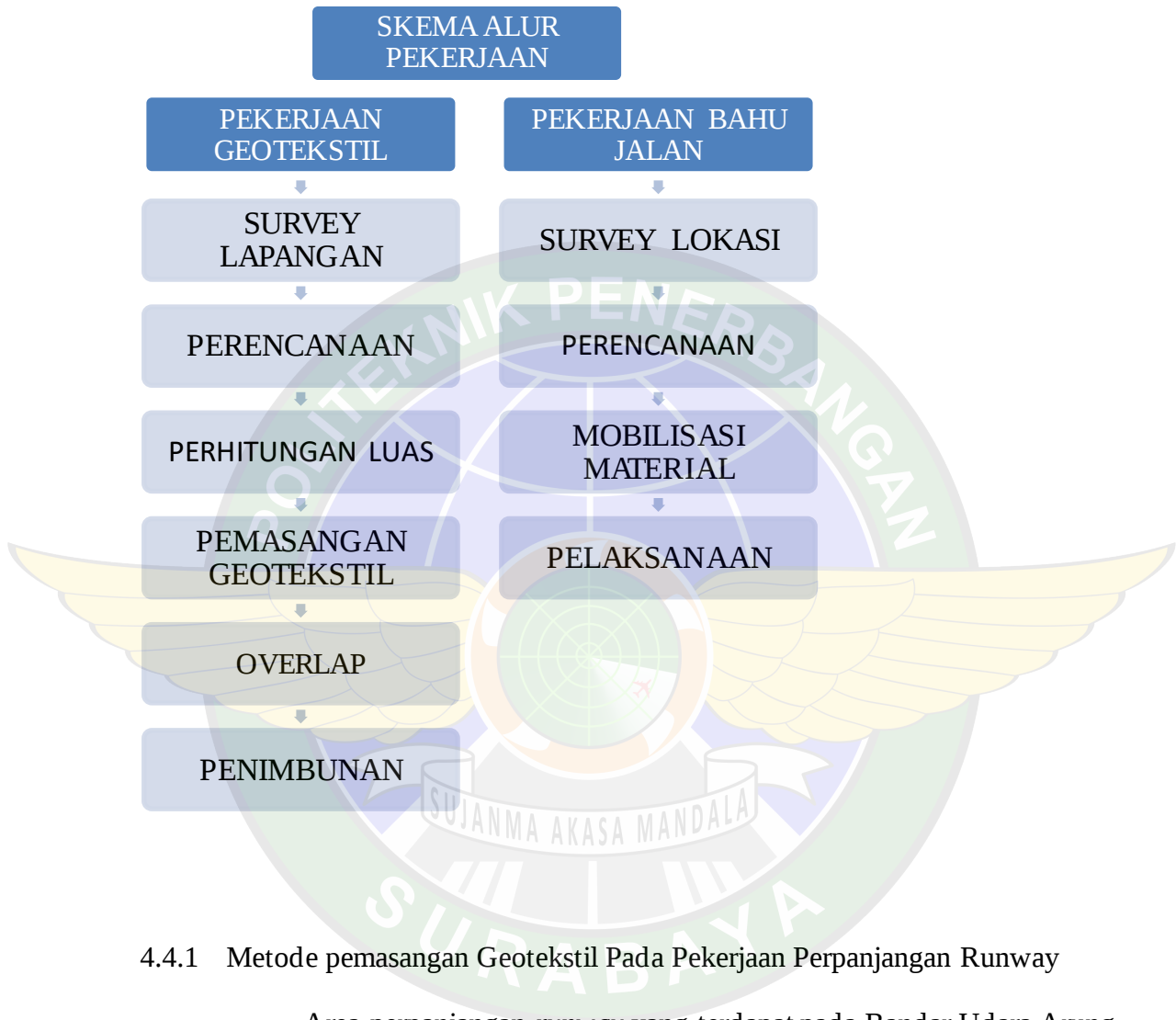
4.3.2 Metode penimbunan Bahu Jalan Pada Jalan Akses Bandara

Pembangunan jalan akses Bandar Udara Arung Palakka Bone merupakan salah satu program dari pemerintah daerah dan bandara guna meningkatkan pelayanan pada Bandar Udara Arung Palakka Bone, hal tersebut penting mengingat akses jalan awal merupakan akses jalan yang digunakan oleh warga desa setempat sehingga perlunya penambahan fasilitas akses jalan kusus pengguna jasa bandara. Fasilitas tersebut merupakan hal penting demi meningkatkan kenyamanan dan keamanan jasa penerbangan.

Jalan akses tersebut terhubung langsung dari Bandar Udara Arung Palakka Bone dengan Jalan Poros Bone-Wajo. Akses jalan tersebut dibangun dengan panjang 1454 meter dan lebar 10 meter dimana pada kedua sisinya terdapat bahu jalan guna menjaga konstruksi pada jalan akses.

4.4 Penyelesaian Masalah

Tabel 4. 2 Skema alur pekerjaan



4.4.1 Metode pemasangan Geotekstil Pada Pekerjaan Perpanjangan Runway

Area perpanjangan *runway* yang terdapat pada Bandar Udara Arung Palakka Bone merupakan area bekas persawahan, sehingga perlu dilapisi geotekstil sebelum dilakukan penimbunan tanah pada pekerjaan perpanjangan *runway* Bandara Arung Palakka Bone . Dengan penggunaan geotekstil dapat menambah stabilitas tanah timbunan serta daya dukung tanah untuk menahan beban di atasnya.

1. Survey Lapangan

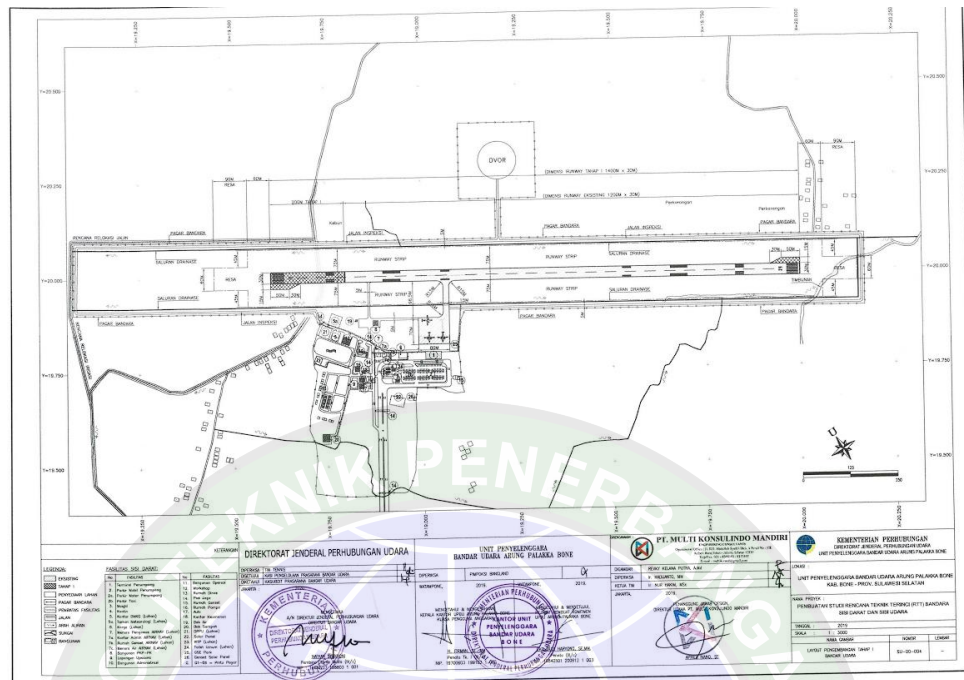
Perlunya dilakukan survey lapangan yaitu untuk mengetahui seberapa luas tanah yang perlu dilapisi geotekstil agar bisa menentukan ukuran dari geotekstil yang akan digunakan. Berikut adalah keadaan tanah sebelum geotekstil dipasang.



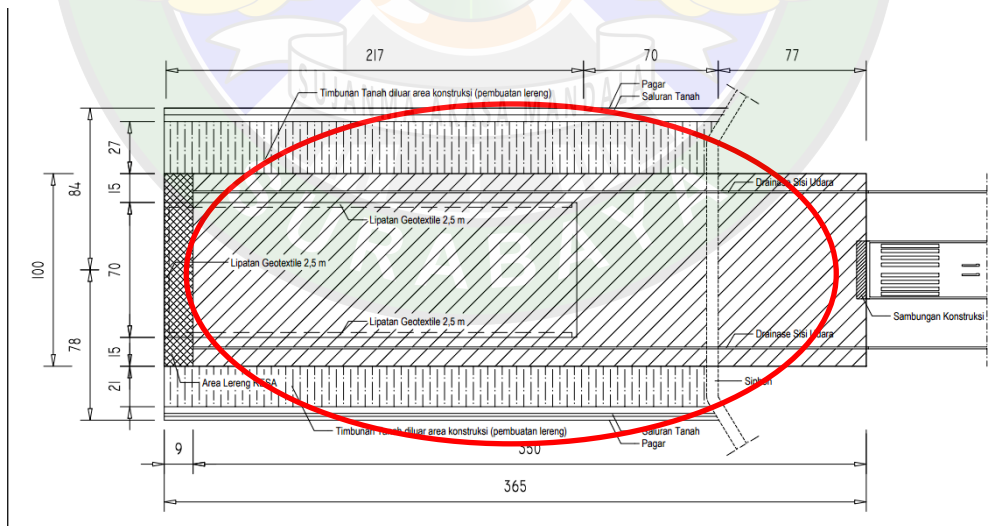
Gambar 4.12 Survey Lapangan Perpanjangan Runway

2. Perencanaan Pemasangan Geotekstil

Setelah dilakukannya survey lapangan agar dapat mengetahui spesifikasi dari geotekstil denah dan biaya pemasangan geotekstil maka harus dibuat perencanaan pemasangan geotekstil dalam pekerjaan perpanjangan runway yang digambarkan seperti berikut:



Gambar 4.13 Layout Perpanjangan Runway Bandara Arung Palakka Bone



Gambar 4.14 Perencanaan pemasangan Geotekstil

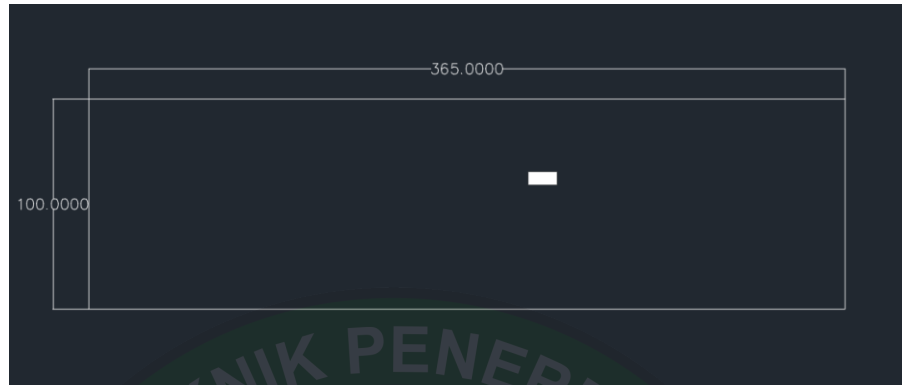
No	Spesifikasi	Satuan	Persyaratan	Metode Pengujian
1	Lebar Gulungan	M	3,85 atau 4,00	-
2	Panjang Gulungan	M	90 – 225	-
3	Ketebalan	Mm	1 – 3,2	ISO 9863
4	Bahan Mentah	-	Polypropylene	-
5	Warna	-	Hitam / Gelap	-
6	Kuat Tarik - Searah Mesin (Warp) - Tegak Lurus Mesin (Weft)	KN/m -	≥ 55 ≥ 52	ASTM D 4595
7	Kemuluran - Searah Mesin (Warp) - Tegak Lurus Mesin (Weft)	% -	≤ 20 ≤ 20	ASTM D 4595
8	Kuat Tarik Trapezoidal - Searah Mesin (Warp) - Tegak Lurus Mesin (Weft)	N -	≥ 880 ≥ 800	ASTM D 4533
9	Ketahanan Jebol CBR	N	≥ 6500	ASTM D 6241
10	Index Puncture Resistance	N	≥ 500	ASTM D 4833

Gambar 4.15 Karakteristik Geotekstil

Rencana Anggaran Biaya (RAB)					
No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
A	Berapa kubik timbunan diatas geotekstil				
1	Tanah Timbunan Pilihan CBR 6%	219.000,00	m3	176.500,00	38.653.500.000,00
2	Tanah timbunan Pilihan CBR 9%	12.775,00	m3	186.000,00	2.376.150.000,00
3	Sub base course tebal 26 cm padat cbr 30% (sirtu)	9.490,00	m3	335.900,00	3.187.691.000,00
4	base course (batu pecah) tebal 15 cm padat cbr 80%	5.475,00	m3	569.000,00	3.115.275.000,00
JUMLAH TOTAL					47.332.616.000,00

Gambar 4. 16 RAB pemasangan geotekstil

3. Perhitungan Luas Geotekstil



Gambar 4. 17 lebar dan luas geotekstil

Langkah selanjutnya setelah melaksanakan perancangan adalah perhitungan luas (m²) geotekstil yang akan dihampar pada timbunan proyek perpanjangan runway tersebut, diketahui panjang 365m dan lebar 100m sehingga didapat total luas keseluruhan adalah 36.500 (m²).

4. Pemasangan Geotekstil



Gambar 4.18 Pemasangan geotekstil

Geotekstil digelar dilokasi dan dengan dimensi sesuai yang ditunjukkan dengan spesifikasi. Setelah penggelaran, geotekstil tidak boleh terekspos unsur-unsur atmosfer lebih dari 14 hari untuk mengurangi potensi kerusakan.

Permukaan tanah tempat geotekstil akan digelar, haruslah bersih dari benda-benda tajam/runcing seperti akar pohon dan batuan-batuan yang dapat menimbulkan kerusakan pada geotekstil. Permukaan tanah harus rata. Ketidakrataan permukaan tidak boleh melebihi 10 cm dan kemiringan melintang permukaan tidak lebih dari 5%.

5. Penyambungan Geotekstil (*overlap*)



Gambar 4. 19 Penjahitan geotekstil

Overlap harus tepat untuk memastikan semua daerah yang perlu diperkuat terpasang geotekstil selama waktu pelaksanaan dan sesudah itu selama masa pelayanan atau umur rencana dan struktur. Alternatif lain dari *overlap* dapat dilaksanakan dengan menjahit dengan menggunakan mesin jahit ketik ganda portabel dan khusus untuk benang *polyester* dan *polyamide*. Penyambungan geotekstil harus dengan jahitan ganda dengan jarak 50 mm sampai dengan 100 mm dari tepi geotekstil yang disambung.

6. Penimbunan

Penimbunan material urugan setelah penggelaran Geotekstil harus dilakukan dengan baik sehingga geotekstil tidak mengalami beban berlebih. Material timbunan harus disebarakan secara merata tiap lapis dengan tinggi timbunan tidak boleh lebih dari 50 cm, dan penimbunannya harus dilakukan pada satu arah dan dimulai dari satu titik tertentu. Peralatan konstruksi tidak boleh berada langsung di atas geotekstil dan baru dapat diizinkan beroperasi di atasnya bila tinggi urugan telah mencapai paling tidak 30 cm. Terdapat 4 jenis tanah urugan yang berada diatas lapisan geotekstil dan total 246,740m³ tanah urugan yang terdiri atas:

1. Tanah timbunan pilihan dengan CBR 6%
2. Tanah timbunan pilihan dengan CBR 9%
3. Sub base course padat CBR 30%
4. Base course (batu pecah CBR 80%



Gambar 4. 20 layer pemasangan geotekstil



Gambar 4. 21 Penimbunan geotekstil

4.4.2 Metode Penimbunan Bahu Jalan Pada Jalan Akses Bandara

Jalan akses Bandar Udara Arung Palakka Bone merupakan salah satu fasilitas penting sebagai salah satu penunjang kenyamanan penumpang menuju Bandar Udara Arung Palakka Bone, mengingat bahwa sisi kanan dan sisi kiri area jalan akses merupakan area persawahan yang dapat membahayakan pengguna jalan jika terjadi suatu hal yang tidak diinginkan sehingga diperlukan adanya bahu jalan yang dapat mengurangi resiko apabila terjadi kecelakaan pada jalan akses yang dimaksud. Bahu jalan ini termasuk pada jenis bahu jalan yang tidak diperkeras karena material yang digunakan adalah pasir batu dan tanah urug dan tidak ada perkerasan.

1. Survey lokasi Timbunan Bahu Jalan



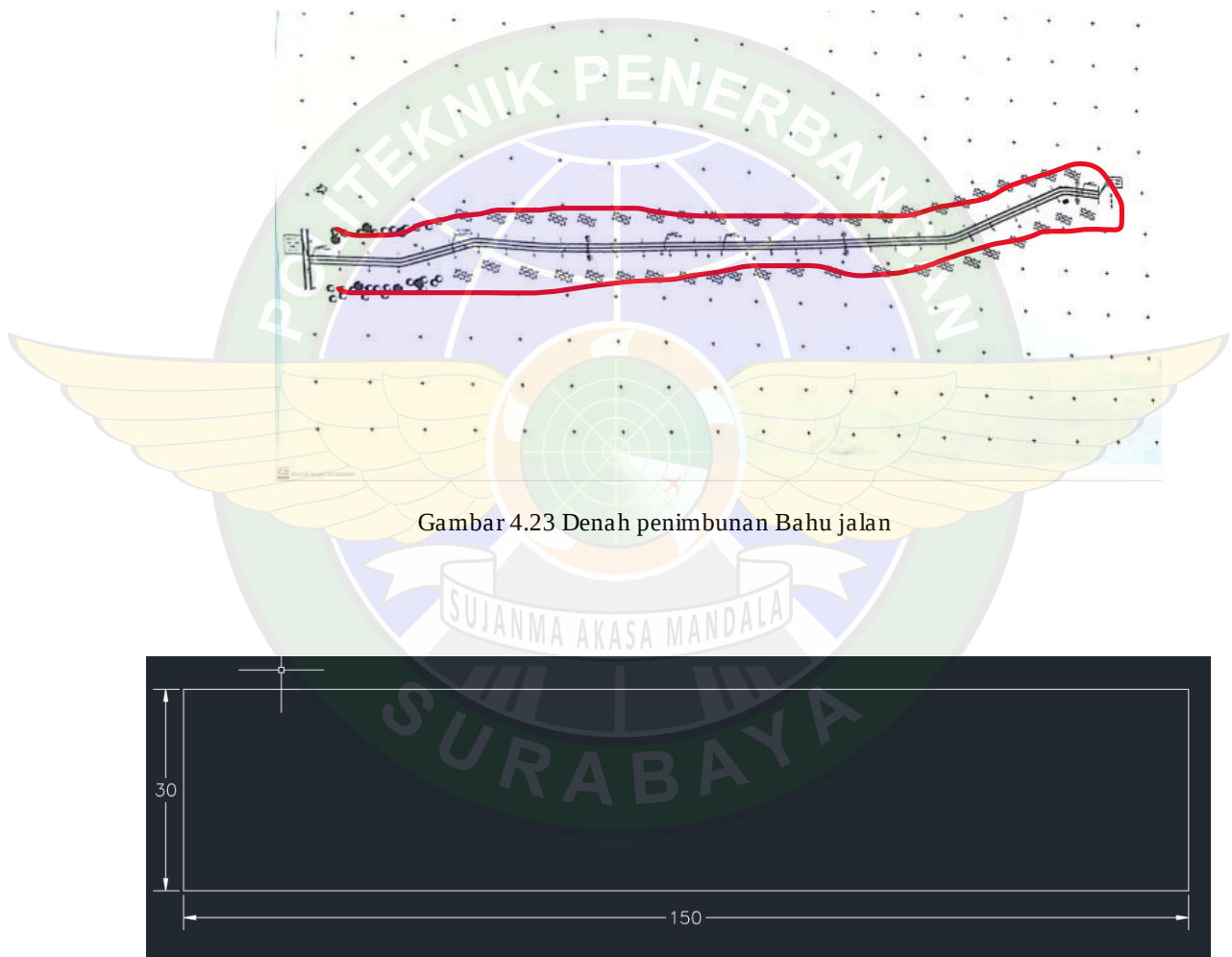
Gambar 4.22 Survey proyek akses jalan bandara

Kegiatan survey yang dimaksud disini adalah dengan mendatangi langsung kondisi bahu jalan pada proyek akses jalan Bandar Udara Arung Palakka Bone. Survey lapangan dilaksanakan pada area bahu jalan yang akan dikerjakan disepanjang pekerjaan jalan akses bandar udara.

2. Perencanaan Bahu Jalan

Setelah tahap survey lapangan pada lokasi penimbunan bahu jalan kemudian didapatkan panjang, lebar, serta tinggi pada bahu jalan dan jumlah material yang perlu dikirim saat tahap mobilisasi material.

Diketahui panjang jalan akses bandara adalah 1545m, kemudian tinggi bahu jalan sebelum dipadatkan setinggi 0,4m dan memiliki lebar 1,5m, sehingga didapatkan tanah atau pasir yang perlu dikirim sebanyak 927 meter kubik untuk kedua sisi bahu jalan. Dan setelah dipadatkan ketebalan berkurang menjadi 0,3m sehingga volume yang didapat setelah pemadatan pada bahu jalan adalah 695m³



Gambar 4.24 Dimensi Bahu jalan

Kebutuhan Alat dan Tenaga Kerja			
No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan
B Timbunan Bahu Jalan (1545 M)			
1	Urugan Padas/sirtu tebal 20 cm, lebar 1,5 M		
	Pekerja	6,00	OH
	Mandor	1,00	OH
2	Alat bantu		
	Grobak/arko	4,00	Bh
	sekop	4,00	bh
	cangkul	4,00	bh
	Stamper	1,00	Unit
JUMLAH TOTAL			

Gambar 4. 25 Kebutuhan alat dan tenaga kerja

B	Timbunan Bahu Jalan (1545 M)				
1	Urugan Padas/sirtu tebal 20 cm, lebar 1,5 M	463,50	m3	335.900,00	155.689.650,00
JUMLAH TOTAL					155.689.650,00

Gambar 4. 26 RAB urugan bahu jalan

3. Mobilisasi Material



Gambar 4. 27 Quarry

Setelah dilakukannya perencanaan, maka tahap selanjutnya adalah mobilisasi material sesuai perencanaan yang telah dilakukan pada tahap sebelumnya. Material dikirimkan dari *quary* yang berjarak kurang lebih 15km dari Bandar Udara Arung Palakka Bone. Tanah yang digunakan pada penimbunan bahu jalan Akses Bandara terdapat 2 jenis yaitu:

A. Tanah Urug



Gambar 4.28 Material Tanah Urug

B. Pasir Batu (sirtu)



Gambar 4.29 Material Pasir Batu (sirtu)

5. Pelaksanaan Menggunakan Stamper

Langkah selanjutnya adalah pelaksanaan atau proses penghamparan tanah pada bahu jalan akses Bandar Udara Arung Palakka Bone. Pelaksanaan ini menggunakan alat berat yaitu Stamper seperti dalam gambar dibawah, stamper itu sendiri memiliki fungsi sebagai pemadat tanah dan stamper merupakan alat yang efektif untuk pekerjaan pemadatan tanah pada bahu jalan akses Bandar Udara Arung Palakka.



Gambar 4. 30 Motor Grader

(sumber: <https://indoprecast.com/> diakses tanggal 23 Agustus 2023)



Gambar 4. 31 Bahu jalan setelah diratakan

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan pengamatan yang taruna/i lakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone, dapat menghasilkan beberapa kesimpulan tentang laporan mengenai pemasangan geotekstil pada proyek perpanjangan *runway* dan timbunan bahu jalan yaitu:

1. Berdasarkan permasalahan pertama, dapat ditarik kesimpulan bahwa, geotekstil menjadi salah satu komponen penting dalam proses peniumbunan tanah pada proyek perpanjangan runway bandar udara Arung Palakka Bone. Sesuai dengan KP Nomor 14 Tahun 2021.
2. Berdasarkan permasalahan kedua, dapat ditarik kesimpulan bahwa, pentingnya fasilitas bahu jalan pada jalan akses Bandar Udara Arung Palakka Bone demi kenyamanan dan keamanan pengguna jalan sesuai Peraturan Menteri PU 20 Tahun 2010 mengenai Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian – Bagian Jalan.

5.1.2 Kesimpulan Umum

Terdapat beberapa kesimpulan umum yang di dapat oleh Taruna/i, yaitu:

1. Kegiatan *On The Job Training* merupakan salah satu program yang sangat penting pada kurikulum prodi. Dimana para taruna dan taruni melakukan *On The Job Training* yang memiliki peranan penting dalam membantu perawatan.
2. Dengan berlangsungnya kegiatan *On The Job Training*, taruna/i dapat melihat langsung bagaimana kondisi yang ada di dunia kerja secara nyata dan keadaan yang berbeda dengan kondisi saat belajar teori dan praktek di Politeknik Penerbangan Surabaya.

5.2 Saran

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

A. Saran Permasalahan

1. Untuk pekerjaan yang pertama pemasangan geotekstil telah berjalan sesuai metode perencanaan;
2. Kemudian saran yang ingin penulis sampaikan untuk permasalahan kedua yaitu, untuk meningkatkan kenyamanan penumpang maupun pengguna jalan akses Bandara Arung Palakka Bone agar diberinya bahu jalan pada kedua sisi jalan, mengingat akses jalan bandara dibangun ditengah area persawahan dan sangat berbahaya jika bahu jalan tidak diberi timbunan sebagai pencegah kendaraan jika tergelincir keluar.

B. Saran Umum

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), tentunya adapun saran untuk pihak akademi maupun pihak bandara, antara lain:

1. Saran Untuk Pihak Akademi

Saran yang ingin diberikan kepada pihak akademi agar lebih meningkatkan lagi soft skill dan hard skill para taruna khususnya prodi Teknik Bangunan dan Landasan seperti kegiatan praktikum dan seminar maupun webinar.

2. Saran Untuk Pihak Bandara

Saran yang diberikan kepada pihak bandara agar selalu meningkatkan standart mutu pelayanan. Mengingat bahwa semakin meningkatnya kebutuhan moda transportasi di Indonesia khususnya pada Bandar Udara Arung Palakka Bone Sulawesi Selatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Equator, P. (2021, October 7). Apa itu Geotextile Woven dan Non Woven Serta Fungsinya. Retrieved August 19, 2023, from <https://pandu-equator.com/apa-itu-geotextile-woven-dan-non-woven-serta-fungsinya/>.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 118 Tahun (2019) tentang Rencana Induk Bandar Udara Arung Palakka Bone di Kabupaten Bone Provinsi Sulawesi Selatan.
- Ndale, F. X. (2019). Penggunaan Geotextil Sebagai Bahan Bangunan. *TEKNOSIAR*, 13(2), 64-73.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknik Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Part 139-23*)
- Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan KeselamatanPenerbangan Sipil Bagian 139(*Manual Of Standard CASR Part (139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*).
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 20/PRT/M/2010 Tentang Pedoman Pemanfaatan dan Penggunaan Bagian-Bagian Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : FK 39 Tahun 2014 Tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Bandar Udara Direktorat Jendral Perhubungan Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 101 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 199 Tahun 2015 Tentang Penyesuaian Kelas Jabatan Di Lingkungan Kementrian.
- Perhubungan, K. M., & INDONESIA, R. (2002). NOMOR: KM. 49 TAHUN 2002. *Tentang sertifikasi operasi Bandar udara. Jakarta. Kementerian Perhubungan.*
- Purnomo, S. N., & Widiyanto, W. (2014). Perencanaan Model Fisik Peristiwa Gerusan di Bahu Jalan Raya. *Peran Rekayasa Sipil dalam Pembangunan*

Infrastruktur Perkotaan Berkelanjutan untuk Mendukung Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia, 163-171.

Undang-undang No 15 tahun 1992 tentang penerbangan dan PP No. 70 tahun 2001 tentang kebandarudaraan.

UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan



LAMPIRAN

LAPORAN *DAILY WORKS*

Nama : ACHMAD WILLY WILDAN HABIBIE

NIT : 30721002

Bulan : April

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Rabu, 05-04-2023	Perkenalan ke semua unit UPBU Arung Palakka	
2.	Kamis 06-04-2023	- Inspeksi Runway - Potong Rumput - Survey Penimbunan	
3.	Jum at, 07-04-2023	- Inspeksi Landasan - Materi Dari SPV	
4..	Sabtu, 08-04-2023	Libur	
5.	Minggu, 09-04-2023	Libur	
6.	Senin, 10-04-2023	- Apel - Inspeksi landasan	
7.	Selasa, 11-04-2023	- Inspeksi runway - Perawatan gedung Terminal	
8.	Rabu 12-04-2023	- Inspeksi Landasan - Renovasi Plafon Kamar mandi terminal	
9.	Kamis 13-04-2023	- Inspeksi Runway - Menghitung Sandcone penimbunan	

10.	Jum at 14-04-2023	• Inspeksi Runway	
11.	Sabtu, 15-04-2023	Libur	
12.	Minggu, 16-04-2023	Libur	
13.	Senin, 17-04-2023	• Apel • Inspeksi Runway	
14.	Selasa, 18-04-2023	• Inspeksi Runway • Perawatan sisi udara menggunakan mower	
15.	Rabu, 19-04-2023	• Inspeksi Runway	
16.	Kamis, 20-04-2023	• Kerja bakti	
15.	Jum at, 21-04-2023	• Jaga posko lebaran	
16.	Sabtu, 22-04-2023	Libur idhul fitri	
17.	Minggu, 23-04-2023	Libur	
18.	Senin, 24-04-2023	Libur idhul fitri	
19.	Selasa, 25-04-2023	Libur idhul fitri	
20.	Rabu, 26-04-2023	• Inspeksi runway	
21.	Kamis, 27-04-2023	• Inspeksi runway • Materi dari SPV	
22.	Jum at, 28-04-2023	• Inspeksi runway	
23.	Sabtu, 29-04-2023	Libur	
24.	Minggu, 30-04-2023	Libur	

Bulan : Mei

No.	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Senin, 01-05-2023	• Apel • Inspeksi runway	
2.	Selasa, 02-05-2023	• Inspeksi runway • Potong rumput • Pembersihan drainase	
3.	Rabu, 03-05-2023	• Inspeksi runway • Inspeksi sisi darat	
4.	Kamis, 04-05-2023	• Inspeksi runway • Jaga pameran perhubungan	
5.	Jum at, 05-05-2023	• Inspeksi runway • Jaga pameran perhubungan	
6.	Sabtu, 06-05-2023	Libur	
7.	Minggu, 07-05-2023	Libur	
8.	Senin, 08-05-2023	• Apel • Inspeksi runway • Perawatan sekitar rumdin	
9.	Selasa, 09-05-2023	• Inspeksi runway • Survey penimbunan	
10.	Rabu, 10-05-2023	• Inspeksi runway • Survey penimbunan • Perawatan gedung terminal	
11.	Kamis, 11-05-2023	• Inspeksi runway • Survey jalan akses	
12.	Jum at, 12-05-2023	• Inspeksi runway • Materi dari SPV	
13.	Sabtu, 13-05-2023	Libur	

14.	Minggu, 14-05-2023	Libur	
15.	Senin, 15-05-2023	• Apel • Pengecatan ulang threshold	
16.	Selasa, 16-05-2023	• Inspeksi runway • Pengecatan ulang threshold	
17.	Rabu, 17-05-2023	• Inspeksi runway • Survey penimbunan	
18.	Kamis, 18-05-2023	• Inspeksi runway • Perawatan sisi udara (potong rumput)	
19.	Jum at, 19-05-2023	• Inspeksi runway • Materi dari SPV	
20.	Sabtu, 20-05-2023	Libur	
21.	Minggu, 21-05-2023	Libur	
22.	Senin, 22-05-2023	• Apel • Inspeksi runway	
23.	Selasa, 23-05-2023	• Inspeksi runway	
24.	Rabu, 24-05-2023	• Inspeksi runway • Survey penimbunan • Survey shipon	
25.	Kamis, 25-05-2023	• Inspeksi runway • Perawatan sisi udara (potong rumput)	
26.	Jum at, 26-05-2023	• Inspeksi runway • Rapat dengan konsultan dan kontraktor	
27.	Sabtu, 27-05-2023	Libur	
28.	Minggu, 28-05-2023	Libur	
29.	Senin, 29-05-2023	• Inspeksi runway • Konsultasi dengan SPV	
30.	Selasa, 30-05-2023	• Inspeksi runway	

31.	Rabu, 31-05-2023	• Inspeksi runway • Membuat daily works	
-----	------------------	--	--

Bulan : JUNI

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
1	Kamis,01-06-2023	• Inspeksi	
2	Jumat,02-06-2023	• Inspeksi	
3	Sabtu,03-06-2023	LIBUR	
4	Minggu,04-06-2023	LIBUR	
5	Senin,05-06-2023	• Inspeksi • Penyemprotan racun rumput	
6	Selasa,06-06-2023	• Inspeksi • Survey pekerjaan shipon	
7	Rabu,07-06-2023	• Inspeksi	
8	Kamis,08-06-2023	• Inspeksi	
9	Jumat,09-06-2023	• Inspeksi	
10	Sabtu,10-06-2023	LIBUR	
11	Minggu,11-06-2023	LIBUR	
12	Senin,12-06-2023	• Inspeksi • Inspeksi Gedung administrasi	
13	Selasa,13-06-2023	• Inspeksi	
14	rabu ,14-06-2023	• Inspeksi	
15	Kamis,15-06-2023	• Inspeksi	
16	Jumat,16-06-2023	• Inspeksi	
17	Sabtu,17-06-2023	LIBUR	
18	Minggu,18-06-2023	LIBUR	
19	Senin,19-06-2023	• Inspeksi • Kunjungan dosen • Survey pekerjaan shipon	
20	Selasa,20-06-2023	• Inspeksi • Pengukuran kordinat benchmark	

		point	
21	Rabu,21-06-2023	• Inspeksi	
22	Kamis,22-06-2023	• Inspeksi	
23	Jumat,23-06-2023	• Inspeksi	
24	Sabtu,24-06-2023	LIBUR	
25	Minggu,25-06-2023	LIBUR	
26	Senin,26-06-2023	• Inspeksi	
27	Selasa,27-06-2023	• Inspeksi • Pengecatan Gedung Workshop	
28	Rabu,28-06-2023	• Inspeksi	
29	Kamis,29-06-2023	• Inspeksi	
30	Jumat,30-06-2023	• Inspeksi	

Bulan : JULI

NO	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Sabtu, 01-07-2023	Libur	
2.	Minggu, 02-07-2023	Libur	
3.	Senin, 03-07-2023	• Inspeksi	
4.	Selasa, 04-07-2023	• Inspeksi	
5.	Rabu, 05-07-2023	• Inspeksi • Perawatan gedung terminal	
6.	Kamis, 06-07-2023	• Inspeksi	
7.	Jumat, 07-07-2023	• Inspeksi • Konsultasi SPV	
8.	Sabtu, 08-07-2023	Libur	
9.	Minggu, 09-07-2023	• Libur	
10.	Senin, 10-07-2023	• Inspeksi	

		Perawatan mower	
11.	Selasa, 11-07-2023	- Inspeksi - Membuat laporan OJT	
12.	Rabu, 12-07-2023	- Inspeksi - Membuat laporan OJT	
13.	Kamis, 13-07-2023	Inspeksi	
14.	Jumat, 14-07-2023	- Inspeksi - Konsultasi SPV	
15.	Sabtu, 15-07-2023	Libur	
16.	Minggu, 16-07-2023	Libur	
17.	Senin, 17-06-2023	- Inspeksi - Membuat laporan OJT - Pengawasan pengaspalan	
18.	Selasa, 18-07-2023	- Inspeksi - Membuat laporan OJT - Cat marka	
19.	Rabu, 19-07-2023	- Inspeksi - Membuat laporan OJT - Cat marka	
20.	Kamis, 20-07-2023	- Inspeksi - Perawatan mower	
21.	Jumat, 21-07-2023	- Inspeksi - Perawatan gedung terminal - Cat marka	
22.	Sabtu, 22-07-2023	Libur	
23.	Minggu, 23-07-2023	Libur	
24.	Senin, 24-07-2023	- Apel pagi - Inspeksi - Cat marka	
25.	Selasa, 25-07-2023	- Inspeksi - Pengawasan overlay	
26.	Rabu, 26-07-2023	Inspeksi	

		• Pengecekan lahan penimbunan • Cat marka	
27.	Kamis, 27-07-2023	• Inspeksi • Cat marka	
28.	Jumat, 28-07-2023	• Inspeksi • Pengawasan di AMP • Cat marka	
29.	Sabtu, 29-07-2023	Libur	
30.	Minggu, 30-07-2023	Libur	
31.	Senin, 31-07-2023	• Apel pagi • Membuat laporan <i>dayli woks</i> • Inspeksi	

Bulan : AGUSTUS

NO	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SUPERVISOR
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Selasa, 01-07-2023	• Inspeksi	
2.	Rabu, 02-07-2023	• Inspeksi	
3.	Kamis, 03-07-2023	• Inspeksi	
4.	Jumat, 04-07-2023	• Inspeksi • Cat dekorasi bandara	
5.	Sabtu, 05-07-2023	LIBUR	
6.	Minggu, 06-07-2023	LIBUR	
7.	Senin, 07-07-2023	• Inspeksi • Racun rumput • Cat runway	
8.	Selasa, 08-07-2023	• Inspeksi	
9.	Rabu, 09-07-2023	• Inspeksi	
10.	Kamis, 10-07-2023	• Inspeksi • Konsultasi laporan	
11.	Jumat, 11-07-2023	• Inspeksi	

12.	Sabtu, 12-07-2023	LIBUR	
13.	Minggu, 13-07-2023	LIBUR	
14.	Senin, 14-07-2023	• Apel pagi • Inspeksi	
15.	Selasa, 15-07-2023	• Inspeksi • Potong Rumput	
16.	Rabu, 16-07-2023	• <i>Inspeksi</i>	
17.	Kamis, 17-06-2023	• Upacara HUT RI 78	
18.	Jumat, 18-07-2023	• Inspeksi	

Dibuat
Taruna OJT

Diperiksa
Supervisor

Achmad Willy Wildan H.

NIT.30721002

Sahir, SE, M.Si

NIP. 19750325 200003 1 001

Mengetahui,

UPBU ARUNG PALAKKA

Kornit Bangland

Kepala Kantor

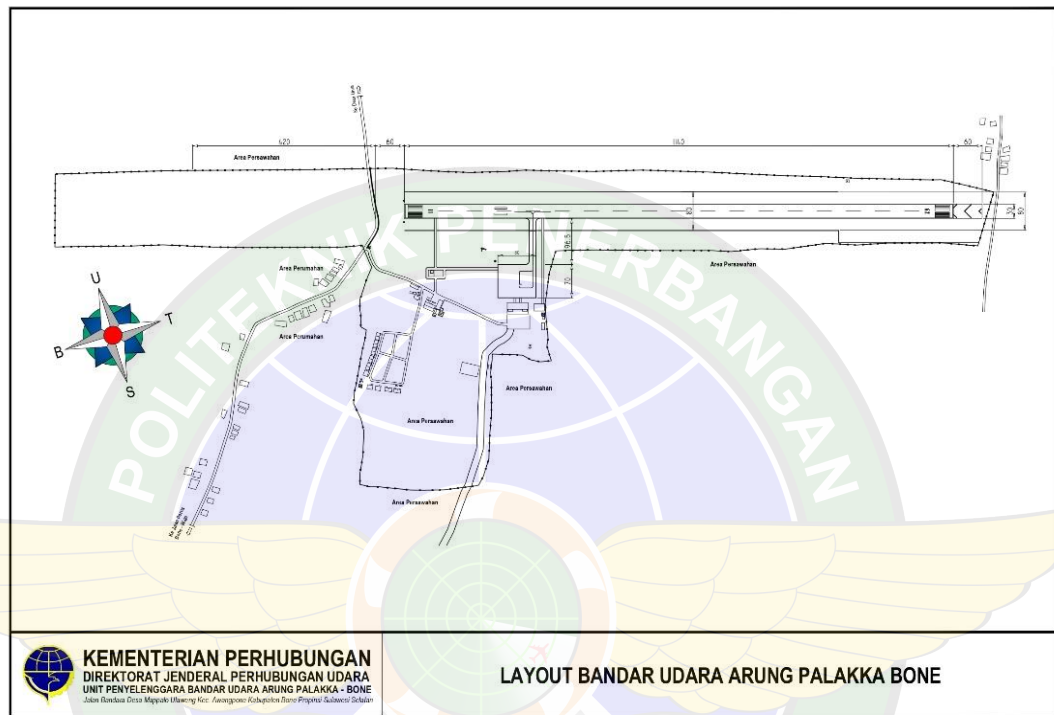
FAJRI A.Md

NIP.19800623 200812 1 001

Semuel T. Duma. ST.MT

NIP. 19680925 199603 1 002

LAMPIRAN 1 : GAMBAR LAYOUT BANDAR UDARA ARUNG PALAKKA BONE



LAMPIRAN 2 : PEMOTONGAN RUMPUT (Mower)



LAMPIRAN 3 : PENGAWASAN TEST SANDCONE



LAMPIRAN 4 : PENGAWASAN TEST CBR



LAMPIRAN 5 : BRIFING



LAMPIRAN 6 : POTONG RUMPUT



LAMPIRAN 7 : PERAWATAN DRAINASE



LAMPIRAN 8 : KERJA BAKTI



LAMPIRAN 9 : INSPEKSI RUNWAY



LAMPIRAN 10 : SURVEY KERJA SHIPON



LAMPIRAN 11 : KUNJUNGAN DOSEN



LAMPIRAN 12 : PENGUKURAN KORDINAT BENCH MARK POINT



LAMPIRAN 13 : PENGAWASAN OVERLAY



LAMPIRAN 14 : PERBAIKAN PLAFON



LAMPIRAN 15 : PENYEMPROTAN RACUN RUMPUT



LAMPIRAN 16 : JAGA POSKO LEBARAN



LAMPIRAN 17 : PENGECATAN ULANG TRESHOLD



LAMPIRAN 18 : PERAWATAN GEDUNG TERMINAL



LAMPIRAN 19 : MATERI DARI SPV



LAMPIRAN 20 : KONSULTASI KE SPV



LAMPIRAN 21 : RAPAT DENGAN KONSULTAN DAN KONTRAKTOR



LAMPIRAN 22 : SURVEY JALAN AKSES



LAMPIRAN 23 : CAT MARKA



LAMPIRAN 24 : JAGA STAND PERHUBUNGAN



LAMPIRAN 25 : JAGA POSKO LEBARAN



LAMPIRAN 26: UPACARA HUT RI 78

