

**PEMASANGAN BATA RINGAN SEBAGAI
PENANGGULANGAN KEBOCORAN AC PADA PLAFON
TERMINAL PENUMPANG DAN PEMASANGAN PAGAR
PENGAMAN SISI UDARA PADA BANDARA DJALALUDDIN
GORONTALO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 4 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh:

**ALIECIYA SENTIANA PUTRI
NIT. 30721004**

**PROGRAM STUDI D III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

**PEMASANGAN BATA RINGAN SEBAGAI
PENANGGULANGAN KEBOCORAN AC PADA PLAFON
TERMINAL PENUMPANG DAN PEMASANGAN PAGAR
PENGAMAN SISI UDARA PADA BANDARA DJALALUDDIN
GORONTALO
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)***

Tanggal 4 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh:

**ALIECIYA SENTIANA PUTRI
NIT. 30721004**

**PROGRAM STUDI D III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN

PEMASANGAN BATA RINGAN SEBAGAI PENANGGULANGAN KEBOCORAN AC PADA PLAFON TERMINAL PENUMPANG DAN PEMASANGAN PAGAR PENGAMAN SISI UDARA PADA BANDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Oleh :

Alieciya Sentiana Putri
NIT. 30721004

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

Disetujui Oleh :

Supervisor



Brian Ariyo Prakasa, A. Md.
NIP. 19980901 202012 1 003

Dosen Pembimbing



Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,

Pimpinan Instansi Lokasi OJT



LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 21 bulan 2 tahun 2021 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

Ketua



Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

Sekretaris



Rahmat Husain
NIP. 19830616 200912 1 003

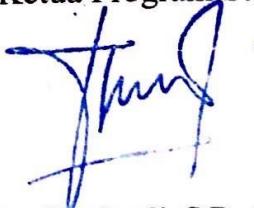
Anggota



Brian Ariyo Prakasa, A. Md.
NIP. 19980901 202012 1 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

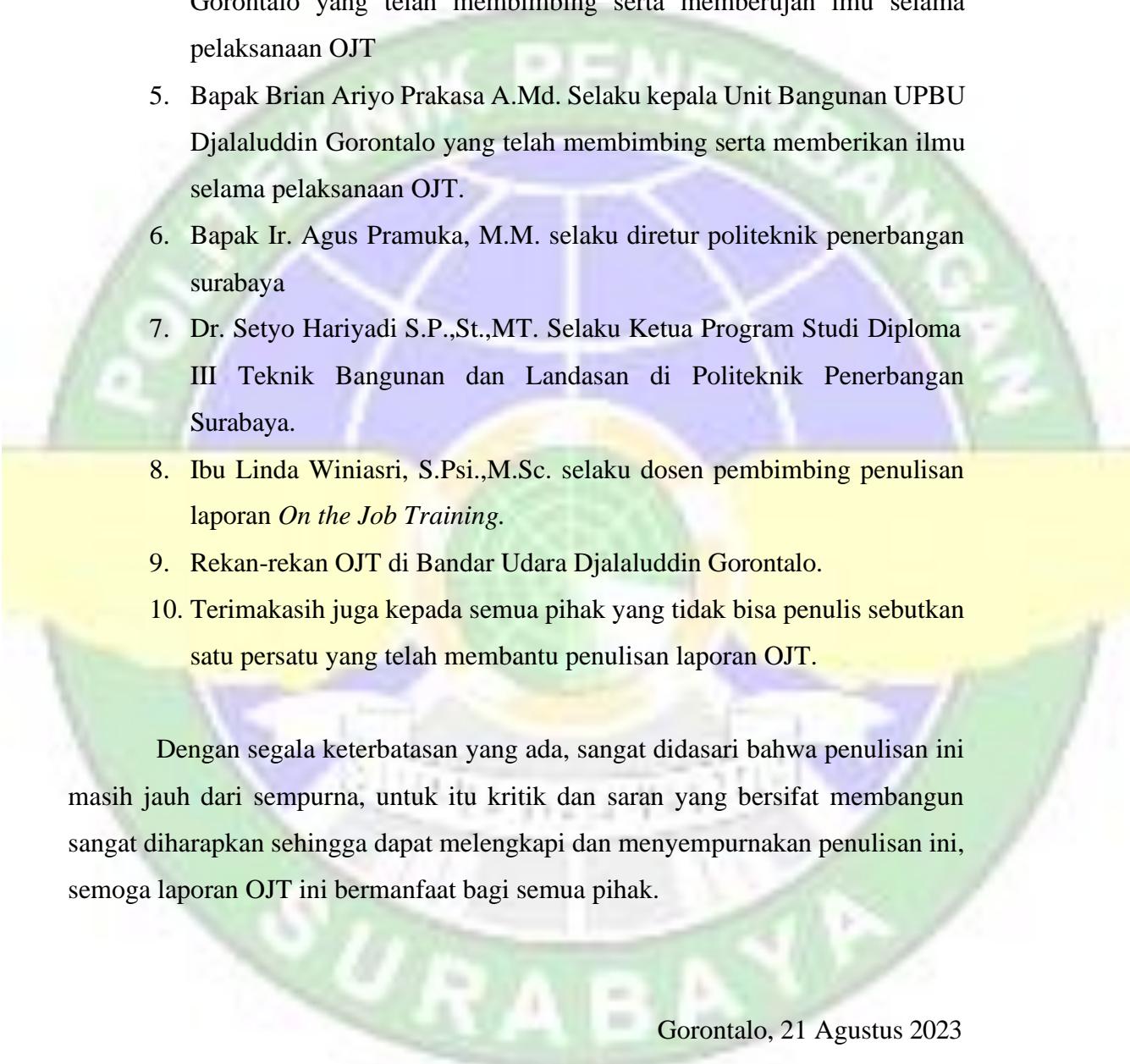
Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena berkat Rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat penyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di unit Bangunan dan Landasan.

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini di susun untuk melaksanakan program studi semester IV taruna D III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI. Bahan-bahan dalam laporan ini diperoleh dari pengumpulan data-data dan Analisa yang dilakukan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh seluruh karyawan Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

Dalam praktek kerja di lapangan, penulis diberikan banyak pengalaman yang secara nyata akan dihadapi di dunia kerja nantinya. Selain itu di tempat *On The Job Training* (OJT) penulis juga dapat mempraktekkan pembelajaran yang telah diterima secara teori untuk dipraktekkan secara nyata di dunia kerja yang sesungguhnya.

Tak lupa penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan juga proses penyusunan laporan *On The Job training* (OJT) ini, antara lain:

1. Allah SWT, sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Bapak Joko Harjani, S.T.,M.Si.,Selaku kepala UPBU Djalaluddin Gorontalo.

- 
3. Bapak Sayyid Segaf Al-Gadri,S.Sos. selaku Kepala Seksi Teknik dan Operasi UPBU Djalaluddin Gorontalo yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
 4. Bapak Rahmat Husain selaku Kepala Unit Landasan UPBU Djalaluddin Gorontalo yang telah membimbing serta memberujan imu selama pelaksanaan OJT
 5. Bapak Brian Ariyo Prakasa A.Md. Selaku kepala Unit Bangunan UPBU Djalaluddin Gorontalo yang telah membimbing serta memberikan ilmu selama pelaksanaan OJT.
 6. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku diretur politeknik penerbangan surabaya
 7. Dr. Setyo Hariyadi S.P.,St.,MT. Selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
 8. Ibu Linda Winiarsri, S.Psi.,M.Sc. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training*.
 9. Rekan-rekan OJT di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
 10. Terimakasih juga kepada semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan OJT.

Dengan segala keterbatasan yang ada, sangat didasari bahwa penulisan ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan sehingga dapat melengkapi dan menyempurnakan penulisan ini, semoga laporan OJT ini bermanfaat bagi semua pihak.

Gorontalo, 21 Agustus 2023

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL...	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	3
2.1 Sejarah Singkat UPBU Djalaluddin Gorontalo...	4
2.2 Informasi Umum Bandara Djalaluddin Gorontalo...	5
2.3 Tugas Pokok, Fungsi, dan Peranan Perusahaan.....	10
2.3.1 Tugas Pokok.....	10
2.3.2 fungsi	10
2.3.3 Peranan Perusahaan.....	12
2.4 Organisasi Bandar Udara UPBU Djalaluddin...	12
2.5 Tinjauan Pustaka	13
BAB III TINJAUAN TEORI.....	14
3.1 Bandar Udara.....	14

3.2 Fasilitas Sisi Udara	14
3.2.1 Runway	14
3.2.2 Apron	15
3.2.3 Taxiway	15
3.2.4 Turning Area	16
3.2.5 Stop Way	16
3.3 Fasilitas Sisi Darat (FSD)	16
3.3.1 Terminal Penumpang	16
3.3.2 Terminal Kargo	17
3.3.3 Bangunan Operasi	18
3.3.4 Fasilitas Penunjang Bandar Udara	19
3.4 Bata Ringan	20
3.4.1 Pengertian Bata Ringan	20
3.4.2 Kelebihan Bata Ringan	20
3.4.3 Plesteran Bata Ringan	21
3.4.4 Acian Bata Ringan	22
3.5 Pagar	22
3.6 Jenis-Jenis Pagar	24
3.6.1 Pagar Wiremesh	24
3.6.2 Pagar BRC	27
3.6.3 Pagar Harmonika	31
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	35
4.1 Lingkup Pelaksanaan On the Job Training	35
4.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)	36

4.3 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training.....	37
4.4 Permasalahan On the Job Training.....	38
4.4.1 Pembatasan Masalah.....	39
4.4.2 Faktor dipasangnya Bata Ringan sebagai Penanggulangan Kebocoran AC pada Plafon Terminal Penumpang.....	39
4.4.3 Faktor dipasangnya Pagar Pengaman Sisi Udara	39
4.4.4 Faktor dilakukannya Pengecoran Ulang Fondasi pada Pagar Pengaman Sisi Udara.....	40
4.5 Penyelesaian Masalah.....	40
4.5.1 Pemasangan Bata Ringan sebagai Penanggulangan Kebocoran AC pada Plafon Terminal Penumpang.....	40
4.5.2 Pemasangan Pagar Wiremesh Sebagai Pengaman Sisi Udara.....	43
4.5.3 Pengecoran Ulang Fondasi pada Pagar Pengaman Sisi Udara.....	48
BAB V PENUTUP	53
5.1 Kesimpulan.....	53
5.2 Kesimpulan Pelaksanaan BAB IV.....	53
5.3 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT secara keseluruhan.....	54
5.4 Saran Terhadap BAB IV.....	54
5.5 Saran terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan.....	55
DAFTAR PUSTAKA.....	56
LAMPIRAN	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	4
Gambar 3.1 Runway Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	14
Gambar 3.2 Apron Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	14
Gambar 3.3 Taxiway Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	15
Gambar 3.4 Turning Area Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	15
Gambar 3.5 Stopway Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	15
Gambar 3.6 Terminal Penumpang Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.....	15
Gambar 3.7 Hall Keberangkatan.....	16
Gambar 3.8 Ruang Check In.....	16
Gambar 3.9 Ruang Tunggu Keberangkatan.....	16
Gambar 3.10 Area Pengambilan Bagasi.....	16
Gambar 3.11 Hall Kedatangan.....	17
Gambar 3.12 Parking Area	17
Gambar 3.13 Ilustrasi Pagar Wiremesh.....	20
Gambar 3.14 Ilustrasi Pagar BRC.....	21
Gambar 3.15 Ilustrasi Pagar Harmonika.....	21
Gambar 4.1 Spasi Pagar yang Lebih dari 10 cm.....	28
Gambar 4.2 Pemasangan Bata Ringan.....	30
Gambar 4.3 Pemasangan Seng Penutup	31
Gambar 4.4 Tiang dan Sekur.....	32
Gambar 4.5 Pemasangan Kawat Silet	33
Gambar 4.6 Pengecoran Beton.....	33
Gambar 4.7 Pemasangan Pagar Wiremesh.....	35
Gambar 4.8 Pemasangan Gulungan Kawat	35
Gambar 4.9 Pemasangan Koneksi Pagar	35

Gambar 4.10 Kondisi Spasi Setelah Diperbaiki 36



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum UPBU Djalaluddin Gorontalo	6
Tabel 2.2 Fasilitas Pokok UPBU Djalaluddin Gorontalo (Sisi Udara).....	7
Tabel 2.3 Fasilitas Pokok UPBU Djalaluddin Gorontalo (Sisi Darat).....	9
Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	26



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pengecetan Runway.....	56
Lampiran 2 Pengukuran Ketebalan Asphalt.....	56
Lampiran 3 Pengecetan Area Parkir Taxi	56
Lampiran 4 Overlay Runway.....	57
Lampiran 5 Pembersihan Drainase.....	57
Lampiran 6 Padat Karya.....	57
Lampiran 7 Perbaikan Fasilitas Terminal Penumpang.....	58
Lampiran 8 Piket Jaga Posko Angkutan Udara Lebaran 2023.....	58
Lampiran 9 Pemasangan Bata Ringan Pembatas AC.....	58
Lampiran 10 Pemasangan Pagar Pengaman Sisi Darat.....	59
Lampiran 11 Pemasangan Speed Bump pada Terminal Penumpang.....	59
Lampiran 12 Perbaikan Pintu Aula Dharma Wanita.....	59
Lampiran 13 Pemasangan Pagar Pengaman Sisi Udara.....	60
Lampiran 14 Kegiatan Inspeksi Rutin.....	60
Lampiran 15 Form Kegiatan OJT	61

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan sekolah kedinasan yang di bawahi oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai unit penyelenggara Pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang memiliki keterampilan yang berdaya saing tinggi untuk dunia transportasi udara karena telah menerapkan program Pendidikan yang khusus atau kejuruan untuk mendapatkan kecakapan khusus yang bersifat operasional atau praktikal dengan sertifikasi kecakapan tertentu.

On The Job Training (OJT) di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya *On the Job Training* (OJT) diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Semua materi dan teori perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli di dunia penerbangan untuk saat ini.

Para taruna Pendidikan dan pelatihan akan lebih terampil dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya 1ocia dan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan kompleks yang timbul saat melaksanakan *On The Job Training* (OJT). Hal ini menyangkut keberhasilan *On The Job Training* (OJT) yang ditentukan sikap, tindakan, dan tingkah laku 1ocial taruna didalam melaksanakan semua kewajiban dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) yang

dilandasi tanggung jawab, kemampuan professional, dan kesungguhan untuk mewujudkan pelayanan yang prima dan optimal.

On the Job Training (OJT) sangatlah diperlukan agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktek kekerja lapangan di dunia penerbangan para taruna siap pakai dengan memiliki kemampuan yang diandalkan dalam melaksanakan tugasnya. On the Job Training (OJT) juga dapat digunakan sebagai tolok ukur akan kemampuan dari tiap-tiap taruna terkait dengan mampu atau tidaknya taruna tersebut mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilannya dalam dunia kerja yang sesungguhnya.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)*

Adapun maksud dilaksanakan *On the Job Training (OJT)* ini adalah:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training (OJT)*
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.

Adapun tujuan utama dilaksanakannya *On the Job Training (OJT)* ini adalah:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung

3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja
4. Membentuk kemampuan taruna dan berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan lisan dan tulisan (laporan OJT)



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

2.1 Sejarah Singkat UPBU Djalaluddin Gorontalo



Gambar 2.1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
(Sumber Google Earth Pro, Tahun 2023)

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo adalah bandar udara yang terletak di Kecamatan Isimu, Kabupaten Gorontalo, Provinsi Gorontalo. Bandar Udara ini terletak sekitar 30 km di sebelah barat dan pusat kota Gorontalo dan dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Terminal baru Bandara Djalaluddin diresmikan pada tanggal 1 Mei 2016. Bandara ini adalah pintu gerbang alternatif penerbangan ke bagian Utara serta Kawasan Timur Indonesia selain Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi dan Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Bandara ini diberi nama Djalaluddin Tantu, yang merupakan Kolonel Penerbang dari Gorontalo, yang telah meninggal dalam “Operasi Dwikora” pada tahun 1964 di Malaysia. Beliau dinyatakan hilang Bersama pesawat Hercules yang dikemudikannya.

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yang lama terletak pada Jazirah Utara Pulau Sulawesi yaitu Desa Tolotio, Kecamatan Tibawa, Kabupaten Gorontalo. Bandar udara ini berjarak sekitar 30 km dari Kota Gorontalo, Ibukota provinsi Gorontalo dengan koordinat 00 38' 17" LU dan 122 51' 07" BT, dengan ketinggian di atas permukaan laut sekitar 18 m. Bandar Djalaluddin merupakan pintu gerbang utama transportasi udara yang melayani daerah

provinsi Gorontalo dengan daerah lainnya di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pendaratan pesawat terbang pertama kali di daerah Gorontalo pada tahun 1955 dengan pesawat udara jenis ALBATROS di Lapangan terbang Air Iluta di Kecamatan Batudaa Kabupaten Gorontalo dalam rangka meninjau pelaksanaan pekerjaan pembangunan lapangan udara di Desa Tolotio oleh Direktorat Pekerjaan Umum. Saat itu untuk keperluan transportasi militer dalam menyatukan dan mempertahankan wilayah territorial NKRI. Selanjutnya sering dengan selesainya pekerjaan rutinitas pembangunan lapangan udara, maka pada tahun 1956 pesawat jenis DC-3 Dakota mendarat dilapangan udara Desa Tolotio.

Dengan fasilitas sederhana lapangan udara Tolotio yang semula berfungsi sebagai Pelabuhan udara militer juga berfungsi sebagai Pelabuhan udara Djalaluddin terjadi pada tahun 1974 berdasarkan usulan fraksi ABRI di DPRD Kabupaten Gorontalo tentang perubahan nama Tolotio menjadi Djalaluddin. Nama Djalaluddin diambil darinama seorang penerbang TNI-AU yang merupakan putra terbaik Indonesia yang berasal dari daerah Gorontalo yaitu Letkol Pnb Djalaluddin Tantu Yaddin Gorontalo yang dinyatakan gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia. Dia hilang Bersama pesawat Hercules yang dikemudikannya, sehingga menjadi Bandar Udara Kelas 1 (satu) pada tanggal 19 September 2014 dibawah Direktorat jenderal Perhubungan Udara-Kementerian Perhubungan. Hingga saat ini bandara telah di darati oleh pesawat Boeing 737-900 ER dengan maskapai yang beroperasi seperti Garuda Indonesia, Lion Air, Batik Air, dan Wings Air. Fasilitas pendukung yang terdapat di Bandara Djalaluddin Gorontalo meliputi Pelayanan Kesehatan kelas III, Karantina Hewan dan tumbuhan Kelas III, Kargo, Taksi, Bentor, Shuttle Bus, Hotel, Kantin, Mini market, Mesin ATM, dan lain sebagainya.

2.2 Informasi Umum Bandara Djalaluddin Gorontalo

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo merupakan unit penyelenggara bandar udara (UPBU) Direktorat jenderal Perhubungan Udara yang terletak di

Pulau Sulawesi tepatnya di Kota Gorontalo, Provinsi Gorontalo. Data sarana dan prasarana bandar udara sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Umum UPBU Djalaluddin Gorontalo

Data Umum UPBU Djalaluddin Gorontalo	
Nama Bandara	UPBU Djalaluddin Gorontalo
Kelas	Kelas 1
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan Aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandara	Otoritas Wilayah VIII Manado
Alamat	Jl. Satria / Angkasa No 274 Kel, Tolotio, Kec, Tibawa Kab, Gorontalo
Provinsi	Gorontalo
Telepon	(0435) 890 494
Fax	(0435) 890 494
Telex	WMAG YDYX
Email	bandara_jalaluddin@yahoo.com
Kode ICAO	WAMG
Kode IATA	GTO
Koordinat ARP	N 00° 38' 18"
	E 122° 50' 59"
UTC	+ 6
Jarak	16 km Dari Ibukota Kabupaten (Limboto Gorontalo)
	32 km Dari Ibukota Provinsi (Gorontalo)
Elevasi	32,89 mdpl (107,89 ft dpl)
Referensi Temperatur	18 FT 32° C
Elevasi Dari Setiap Threshold	RWY 27 (29 ft / 21 ft)
RWY 09 (34 ft / 27 ft)	
Variasi Magnetis	1° 12' EAST
Longitude	122.849204 (122° 50' 57,13" BT)
Latitude	0.637014 (0° 38' 13.52" LU)
Kategori	Domestik
Hajj Airport	Tidak
Operasi Pesawat	B 737 900 ER/800 NG/A 320/ 737 500/ ATR 72 500

Jam Operasi	07:00 - 19:00 Wita
LLU Services	ADC APP
Meteorology	Ada
DPPU	Ada
Layanan Internet	Ada
Fasilitas Publik	Kantin, ATM

Transportasi	Taxi, Mobil Sewa, Bus DAMRI
Tatanan Kebandarudaraan (PM 69 Tahun 2013)	
Hirarki	P (Pengumpan)
Klasifikasi	4D (1.800 M <= ARFL) 36 M <= WS, 52 M : 9 M <= OMG < 14 M)
No Urut PM 69 Tahun 2013	XXV 1
KP Rencana Induk	KM 50 Tahun 2004 Tanggal 21 Mei 2004
SK Register Bandar Udara	NO.: 043 /SBU - DBU/ III/ 2018
RTT Sisi Udara	Ada
RTT Sisi Darat	Ada
Ijin Lingkungan (AMDAL)	Ada
Fasilitas Navigasi Dan Komunikasi Penerbangan	NDB / VOR / DME / ILS / Glade Path / Localiser
Fasilitas Alat Bantu Visual	Wind Shock / Marka Rambu
Fasilitas Keselamatan Penerbangan	PKP - PK Kategori VII
Metal Detector	
Bagage Trough Detector	

Tabel 2.2 Fasilitas Pokok UPBU Djalaluddin Gorontalo (Sisi Udara)

Fasilitas Pokok UPBU Djalaluddin Gorontalo										
Fasilitas Sisi Udara										
Landas Pacu/Runway										
Ukuran / Dimensi	:	2.500	m	x	45	m	Total	:	112.500	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
Azimuth	:	09 27								
PCN	:	50 F/A/W/T								
Landas Hubung / Taxiway										
# Taxiway A										
Ukuran / Dimensi	:	110	m	x	23	m	Total	:	2.530	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
PCN	:	62 F/D/W/T								
# Taxiway B										
Ukuran / Dimensi	:	110	m	x	23	m	Total	:	2.530	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								

PCN	:	50 F/A/W/T								
# Taxiway C										
Ukuran / Dimensi	:	143	m	x	29	m	Total	:	4.147	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
PCN	:	50 F/A/W/T								
Landas Parkir / Apron										
# Apron Lama (A)										
Ukuran / Dimensi	:	230	m	x	80	m	Total	:	18.400	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
PCN	:	56 F/C/W/T								
# Apron Baru (B)										
Ukuran / Dimensi	:	291	m	x	130	m	Total	:	37.830	m ²
Konstruksi / Surface	:	Beton / Rigid								
PCN	:	54 R/C/W/T								
Landas Putar / Turning Area										
# Turning Area 09										
Ukuran / Dimensi	:	100	m	x	20	m	Total	:	2.000	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
# Turning Area 27										
Ukuran / Dimensi	:	100	m	x	20	m	Total	:	2.000	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
Daerah Henti / Stop Way										
# Turning Area 09										
Ukuran / Dimensi	:	60	m	x	45	m	Total	:	2.700	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								
# Turning Area 27										
Ukuran / Dimensi	:	60	m	x	37,5	m	Total	:	2.250	m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphal Hotmix / Flexibel								

Tabel 2.3 Fasilitas Pokok UPBU Djalaluddin Gorontalo (Sisi Darat)

Fasilitas Pokok UPBU Djalaluddin Gorontalo									
Fasilitas Sisi Darat									
Terminal Penumpang									
# Terminal									
Kategori	:	Domestik							
Luas LT 1	:	72	m	×	76,8	m	Total	:	5530 m ²
Luas LT 2	:	61,2	m	×	76,8	m	Total	:	4700 m ²
Kapasitas	:	2400	Penumpang						
Parkir	:	72	m	×	240	m	2	:	17280 m ²
Kapasitas	:	800	Kendaran Mobil/Motor						
Toilet	:	3,6	m	×	5,45	m	16	:	20 m ²
Jumlah Bilik	:	27	Bilik						
Gudang Cargo									
# Cargo									
Ukuran / Dimensi	:	19	m	×	11,1	m	Total	:	211 m ²
Gedung Perkantoran									
# Kantor Administrasi									
Ukuran / Dimensi	:	26	m	×	50	m	Total	:	1300 m ²
# Kantor Teknik Operasi									
Ukuran / Dimensi	:	12	m	×	30	m	Total	:	360 m ²
# Kantor Keamanan									
Ukuran / Dimensi	:	12	m	×	30	m	Total	:	360 m ²
# Fire Station (PKP-PK)									
Ukuran / Dimensi	:	20	m	×	45,8	m	Total	:	916 m ²
Kategori	VII								
Jumlah Garasi	16								
# Gedung Alat Besar									
Ukuran / Dimensi	:	12	m	×	37,5	m	Total	:	450 m ²
# Power House									

Ukuran / Dimensi	:	12	m	×	41	m	Total	:	492	m ²
# Gedung Air Bersih										
Ukuran / Dimensi	:	3	m	×	4	m	Total	:	12	m ²
# Tower ATC										
Ukuran / Dimensi	:	3	m	×	4	m	Total	:	12	m ²
# NDB										
Ukuran / Dimensi	:	6,7	m	×	9,15	m	Total	:	61	m ²
# DME / VOR										
Ukuran / Dimensi	:	8	m	×	8	m	Total	:	64	m ²
# Glade Path										
Ukuran / Dimensi	:	4	m	×	5	m	Total	:	20	m ²
# Localizer										
Ukuran / Dimensi	:	3	m	×	4	m	Total	:	2	m ²

2.3 Tugas Pokok, Fungsi, dan Peranan Perusahaan

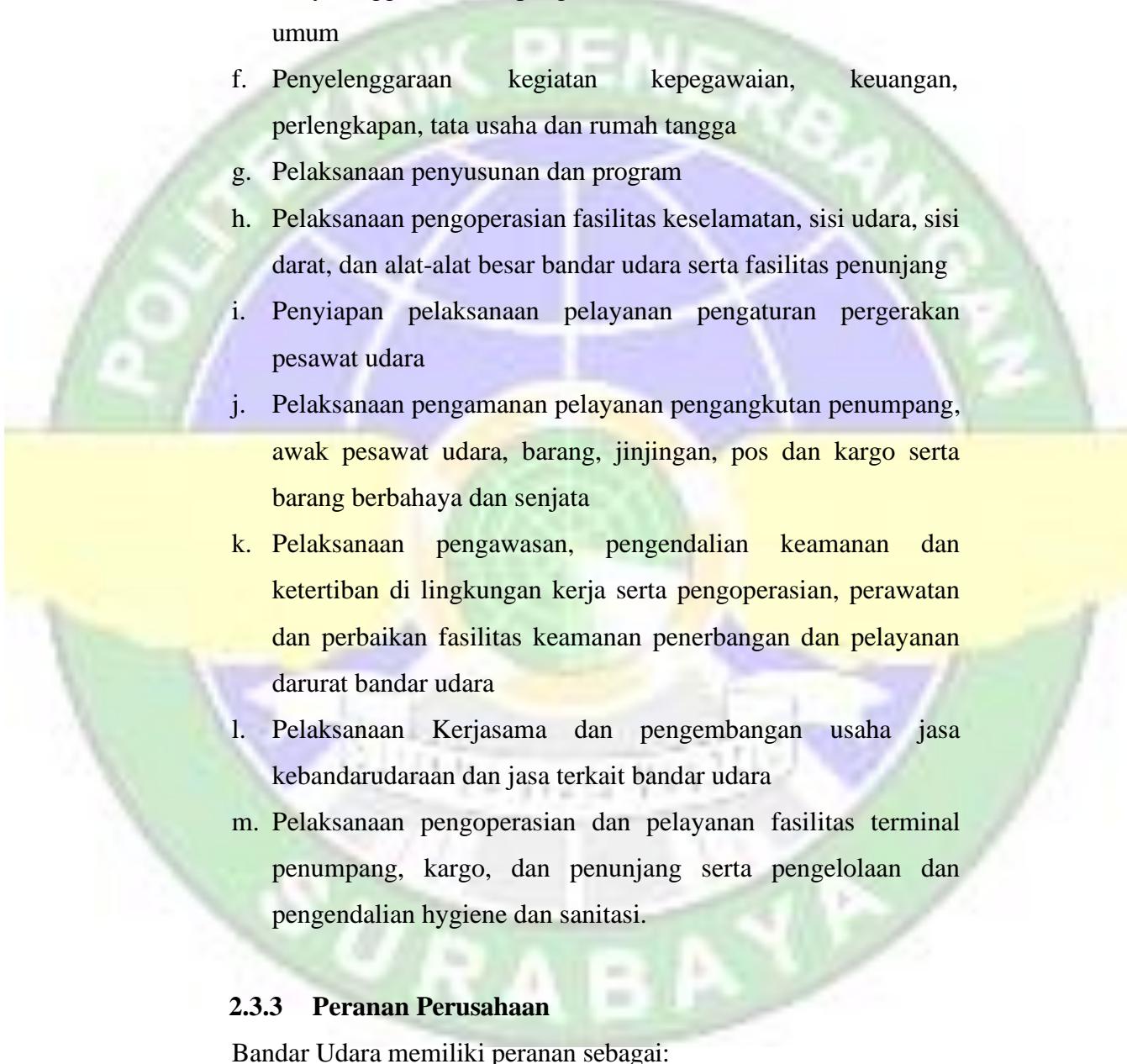
2.3.1 Tugas Pokok

Unit Penyelenggara Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

2.3.2 Fungsi

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud diatas bandar udara menyelenggarakan fungsi:

- Penyelenggaraan dan pengendalian pelaksanaan lalu lintas angkutan udara
- Penyelenggaraan dan pengaturan keamanan dan keselamatan lalu lintas udara

- 
- c. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas bandar udara, telekomunikasi, navigasi, dan listrik
 - d. Penyelenggaraan dan pengaturan kegiatan penunjang bandar udara untuk kelancaran arus penumpang dan barang
 - e. Penyelenggaraan dan pengendalian keamanan dan ketertiban umum
 - f. Penyelenggaraan kegiatan kepegawaian, keuangan, perlengkapan, tata usaha dan rumah tangga
 - g. Pelaksanaan penyusunan dan program
 - h. Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang
 - i. Penyiapan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara
 - j. Pelaksanaan pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata
 - k. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara
 - l. Pelaksanaan Kerjasama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara
 - m. Pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo, dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi.

2.3.3 Peranan Perusahaan

Bandar Udara memiliki peranan sebagai:

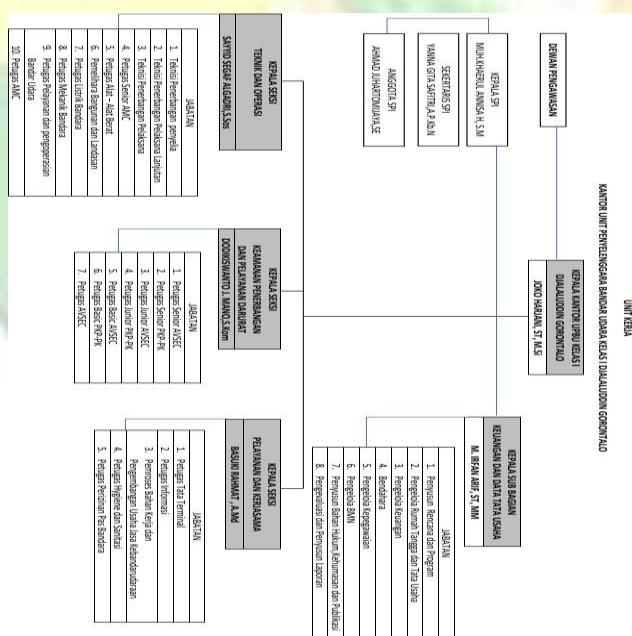
- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi

- d. Pendorong dan penunjang kegiatan industry dan perdagangan
 - e. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana
 - f. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kadaulatan negara

2.4 Tinjauan Pustaka

Bandar udara merupakan prasarana penting untuk kegiatan transportasi udara. Indonesia merupakan negara kepulauan yang mana transportasi udara menjadi sangat penting bagi kelancaran aktivitas penduduknya. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tatatan Kebandarudaraan Nasional menyatakan untuk wilayah Sumatra dan jawa jarak cakupan pelayanan antar bandar udara minimum 200 km, untuk wilayah Kalimantan dan Sulawesi jarak minimal pelayanan dua bandar udara adalah 120 km, dan untuk wilayah Bali dan Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, dan Papua minimal jaraknya adalah 60 km.

2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara UPBU Djalaluddin



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Bandar Udara UPBU Djalaluddin

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

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 fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan PM. 99 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional). Mengacu pada Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan dan PP No. 70 tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat pemindahan antar moda.

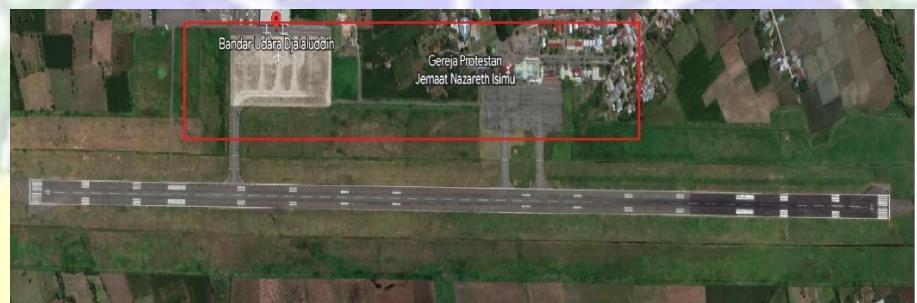
3.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara menyebutkan bahwa, sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan memiliki izin khusus. Macam-macam fasilitas sisi udara adalah:

3.2.1 Runway

Runway berdasarkan KP 326 Tahun 2019 merupakan area berbentuk persegi Panjang di bandara yang menjadi tempat pendaratan

dan lepas landas pesawat. Karena pesawat akan mendarat ataupun lepas landas di runway, demi keamanan dan keselamatan penerbangan, sepanjang runway harus aman dari berbagai risiko seperti hazard dan FOD. Berdasarkan SKEP 42/III/2010 arti hazard adalah suatu keadaan, objek atau kegiatan dengan potensi menyebabkan luka terhadap orang, kerusakan terhadap peralatan atau struktur, kehilangan materi, atau pengurangan kemampuan untuk melaksanakan fungsi yang telah ditetapkan. Sedangkan FOD adalah benda tidak bergerak yang berada di daerah pergerakan yang tidak memiliki fungsi operasional atau aeronautika dan berpotensi menjadi bahaya bagi operasional pesawat udara.

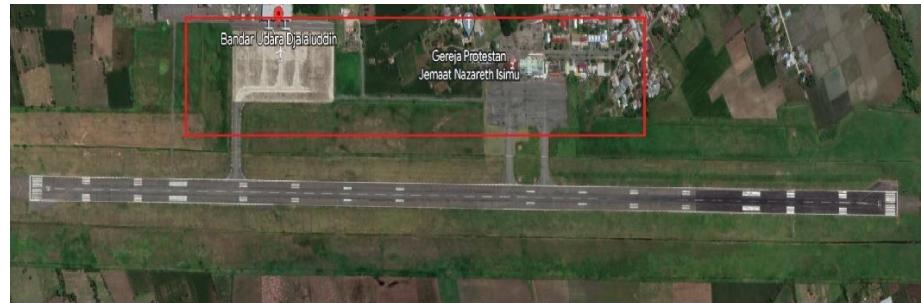


Gambar 3.1 Runway Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber Google Earth Pro, Tahun 2023)

3.2.2 Apron

Apron adalah tempat dimana pesawat berhenti untuk menaikkan, menurunkan penumpang, barang-barang bagasi ataupun kargo, dan mengisi bahan bakar. Apron dibangun dekat dengan terminal agar dapat mengoptimalkan kegiatan berlangsung. Terdapat 2 apron yang dimiliki oleh Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Yakni apron alpha sebesar 230m x 80m dengan nilai PCN 56 F/C/W/T, lalu apron bravo sebesar 291m x 130m dengan nilai PCN 54 R/C/W/T.



Gambar 3.2 Apron Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber Google Earth Pro, Tahun 2023)

3.2.3 Taxiway

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung. Terdapat 3 taxiway pada Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, yakni taxiway alpha dengan ukuran 110m x 23m, taxiway bravo dengan ukuran 110m x 23m, dan taxiway charly dengan ukuran 143m x 29m.



Gambar 3.3 Taxiway Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber Google Earth Pro, Tahun 2023)

3.2.4 Turning Area

Turning area adalah bagian dari area di ujung landasan pacu yang dipergunakan oleh pesawat untuk berputar sebelum take off. Pada Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki 2 turning area, yakni

turning area 09 dengan ukuran 100m x 20m dan turning area 27 dengan ukuran 100m x 20m.



Gambar 3.4 Turning Area Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber Google Earth Pro, Tahun 2023)

3.2.5 Stop Way

Stop way adalah bidang persegi Panjang yang terletak pada ujung landasan yang disediakan sebagai tempat yang aman untuk berhenti bagi pesawat yang gagal lepas landas. Pada Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki 2 stop way, yakni stop way 09 dengan ukuran 60m x 45m, dan stop way 27 dengan ukuran 60m x 37,5m.



Gambar 3.4 Stop Way Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber Google Earth Pro, Tahun 2023)

3.3 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Disebutkan dalam KM 47 Tahun 2002, bahwa fasilitas sisi darat adalah wilayah bandara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan, merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum dan di dalam bangunan terminal yang terbatas untuk umum.

3.3.1 Terminal Penumpang



Gambar 3.5 Terminal Penumpang Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Fasilitas bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Dimana di dalam terminal memuat bagian-bagian seperti:

A. Hall Keberangkatan



Gambar 3.6 Hall Keberangkatan
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Hall keberangkatan adalah area yang ada disepanjang jalan menuju SCP dan juga ruang tunggu. hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang

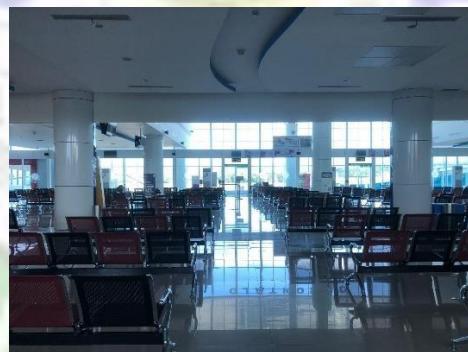
B. Ruang Check In



Gambar 3.7 Ruang Check In
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Ruang check in adalah merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi.

C. Ruang Tunggu Keberangkatan



Gambar 3.8 Ruang Tunggu Keberangkatan
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan

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

D. Area Pengambilan Bagasi



Gambar 3.9 Area Pengambilan Bagasi
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Area pengambilan bagasi merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat

E. Hall Kedatangan



Gambar 3.10 Hall Kedatangan
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Hall kedatangan merupakan area terakhir yang dilalui para penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara sesampainya di kota tujuan.

F. Parking Area



Gambar 3.11 Parking Area
(Sumber Dokumentasi Penulis)

Parking area merupakan area yang digunakan untuk memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemputan.

3.3.2 Teminal kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasannya dipengaruhi oleh berat dan volume kargo waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini meliputi gudang, kantor administrasi, parkir pesawat, gedung operasi, jalan masuk, dan tempat parkir kendaraan umum. Fasilitas-fasilitas tersebut diatas merupakan fasilitas standar yang dalam penyediaan dan pengoperasiannya disesuaikan dengan klasifikasi kemampuan bandar udara bersangkutan.

3.3.3 Bangunan Operasi

- 
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 dari kantor bandar udara, kantor keamanan, rumah dinas bandar udara, bangunan kantin, dan tempat ibadah.

Fasilitas tersebut diatas dibutuhkan untuk mendukung pengoperasian bandar udara baik secara aspek administrasi, personalia, maupun lalu lintas kebandarudaraaan.

3.3.4 Fasilitas Penunjang Bandar Udara

Fasilitas penunjang bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang, juga termasuk jembatan, darinase, turap, dan pagar serta taman. Fasilitas ini juga memberikan layanan keterkaitan intermoda sebagai salah satu upaya integrasi bandar udara dengan sistem moda transportasi lainnya.

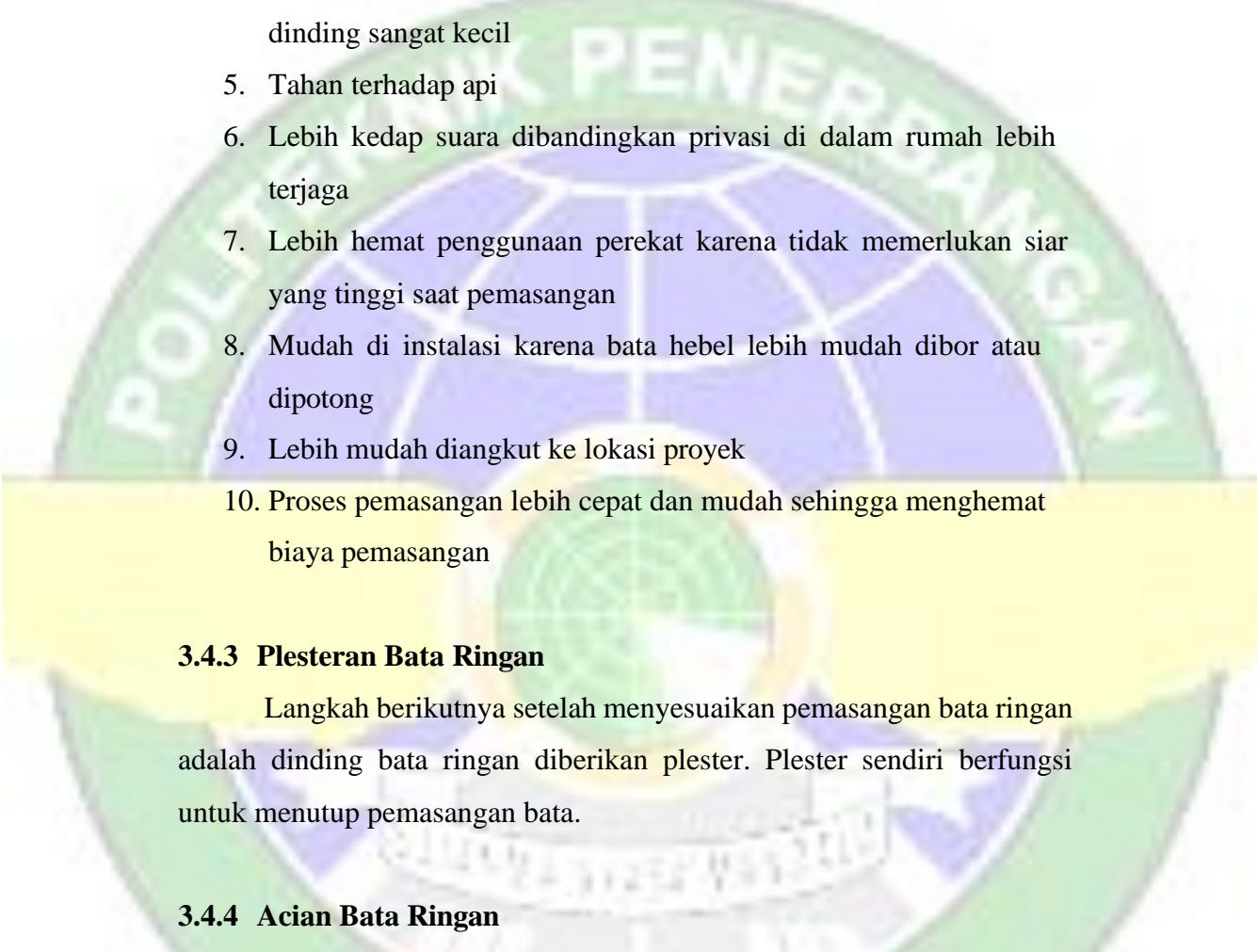
3.4 Bata Ringan

3.4.1 Pengertian Bata Ringan

Bata Ringan adalah *Autoclaved Aerated Concrete Block* atau Beton Ringan yang dibuat dari bahan baku seperti pasir silika, semen dan bahan campuran lain yang dikategorikan sebagai bahan-bahan untuk Beton Ringan. Di Indonesia lebih dikenal dengan sebutan Bata Ringan.

3.4.2 Kelebihan Bata Ringan

1. Memiliki bobot yang lebih ringan dibandingkan dengan bata biasa sehingga beban struktur menjadi lebih kecil

- 
2. Ukuran yang dihasilkan lebih rapi dan seragam sehingga membuat dinding lebih rapi
 3. Memiliki ketahanan yang cukup baik sehingga jika terjadi gempa kemungkinan ambruk lebih kecil dari bata merah
 4. Kedap air sehingga kemungkinan terjadinya rembesan air pada dinding sangat kecil
 5. Tahan terhadap api
 6. Lebih kedap suara dibandingkan privasi di dalam rumah lebih terjaga
 7. Lebih hemat penggunaan perekat karena tidak memerlukan siar yang tinggi saat pemasangan
 8. Mudah di instalasi karena bata hebel lebih mudah dibor atau dipotong
 9. Lebih mudah diangkut ke lokasi proyek
 10. Proses pemasangan lebih cepat dan mudah sehingga menghemat biaya pemasangan

3.4.3 Plesteran Bata Ringan

Langkah berikutnya setelah menyesuaikan pemasangan bata ringan adalah dinding bata ringan diberikan plester. Plester sendiri berfungsi untuk menutup pemasangan bata.

3.4.4 Acian Bata Ringan

Dinding bata ringan perlu diberikan lapisan acian setelah dilakukan proses plesteran. Proses acian ini memiliki fungsi untuk melindungi dinding dari lembab karena terbukanya pori-pori pada dinding. Membuat dinding terlihat lebih halus dan menutupi pori-pori pada dinding.

Acian ini menggunakan pasta perekat yang terbuat dari campuran air dan semen instan. Untuk mengaplikasikan acian, gunakan rosakam. Pengaplikasian acian menggunakan gerakan searah. Kemudian

menggunakan menggunakan kuas basah acian dihaluskan dan dengan kertas semen acian di gosok.

3.5 Pagar

Pagar adalah struktur tegak yang dirancang untuk membatasi atau mencegah Gerakan melintasi batas yang dibuatnya. Pagar biasanya dibangun dari tiang yang di hubungkan dengan papan, kawat, rel atau jaring. Pembatas fisik daerah keamanan terbatas (Security Retricted Area) atau pagar bandara harus memenuhi persyaratan menurut KP 601 Tahun 2015 yaitu:

- a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya.
- b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air.
- c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter.
- d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusup.
- e. Tersedia perawatan parimeter
- f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan.
- g. Dilengkapi pintu darurat.

Standar teknis pagar Daerah Keamanan Terbatas (Security Restircted Area) menurut KP 601 Tahun 2015 pasal 3 ayat 3 dapat berupa pagar wiremesh, pagar BRC, atau pagar harmonika

3.6 Jenis-Jenis Pagar

3.5.1 Pagar Wiremesh

Besi wiremesh merupakan besi kawat dengan ukuran tertentu yang dianyam kotak-kotak membentuk lembaran seperti jaring yang direkatkan dengan sistem las. Di Indonesia sendiri, wiremesh lebih dikenal sebagai pagar dilapisi dengan sistem lapisan *galvanis hot dip*. Pagar wiremesh

menggunakan jenis pondasi setempat dengan cor beton dan pondasi lajur.

Dalam pemasangannya, setiap sambungan antara besi di sekrup dengan baut, setiap jarak 5,4 meter dipasang skur atau penyangga pagar.

a. Pondasi setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar wiremesh adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran IPC : 2Ps : 3Kr. Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm.

Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur). Pondasi diletakkan diatas pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi

b. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah wiremesh, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam minimal 20 cm. Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5cm. Material pondasi lajur berupa pasangan batu kali campuran 1 pc : 5 psr. Lebar minimum 20 cm.

c. Bahan Pagar

- Pagar terbuat dari tiang besi dan **WIREMESH** yang dilapisi galbani dengan cara hot dip (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium. Besi wiremesh yang digunakan adalah besi polos dengan kualitas SNI.
- Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang.

- Wiremesh jenis hot dip galvanized (Bristish Standard 443 1982) dan produksi pabrik (mesin).
- Typical coat galvanized minimal 60 micron, life time 10 th (minimum).
- Tiang besi pagar harus di Hot Dipped Galvanized.

d. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi dan wiremesh dapat disekrup / diklem dengan plat baja / sekrup.

e. Ukuran Wiremesh

Diameter Wiremesh	
Horizontal	: 6 mm
Vertical	: 4 mm
jarak kawat vertikal wiremesh	: 50 mm
Tinggi kawat vertikal wiremesh	: 1900 mm
Panjang wiremesh	: 2500 mm

f. Tiang pagar

Panjang minimum	: 2940 mm
Diameter	: 2"

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm Tiang yang tertanam kedalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12mm dan panjang 15cm. Masing-masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat tipical Y sesuai gambar lampiran.

g. Skur / penyangga

Skur / penyangga pagar dipasang setiap 5,4 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan setiap tiang pada belokan pagar.

h. Kawat duri

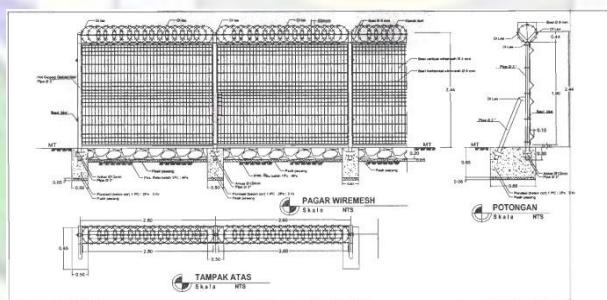
Diatas kawat wiremesh dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm, Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang tipical Y sesuai gambar lampiran.

i. Jaminan Mutu

Pagar Bandar Udara dari wiremesh harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (factory sertificate).

j. Jarak bebas pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 M. Dalam radius 3 M keluar ataupun kedalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan



Gambar 3.13 Ilustrasi Pagar Wiremesh

(Sumber KP 601 Tahun 2015)

3.5.2 Pagar BRC

BRC (*British Reinforced Concret*), pagar dengan diameter 5 mm sampai 8 mm (tergantung dari ketinggian pagar, semakin tinggi semakin besar diameternya) terbuat dari besi dengan material besi U50 yang dilapisi galbani dengan cara hot dip. Dalam pemasangannya, setiap sambungan antara besi disekrup dengan baut, sedangkan sambungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup/diklem dengan *u-clip*. Tiang besi pagar harus mengalami pelapisan dengan metode *Hot Dipped Galvanized*. Metode ini merupakan suatu proses pelapisan dimana logam pelapisannya (zn) cair tadi, sehingga dalam beberapa saat baja/besi tersebut akan terlapisi dicelupkan ke dalam bak galvanis yang telah berisi seng (zn) cair tadi, sehingga dalam beberapa saat baja/besi tersebut akan terlapisi oleh lapisan berupa lapisan perpaduan antara logam pelapis seng (zn) dengan baja/besi dalam bentuk ikatan metallurgi yang kuat dan tersusun secara berlapis-lapis (fasa)

a. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar BRC adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran IPC : 2Ps : 3Kr. Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyanga (skuif), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyanga (skur). Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

b. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah BRC, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam minimal 20 cm. Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5cm.

c. Bahan Pagar

- Pagar BRC terbuat dari besi dengan material besi U50 yang dilapisi galbani dengan cara hot dip (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- BRC yang dipakai adalah jenis hot dip galvanized (Bristish Standard 443 1982) dan produksi pabrik (mesin).
- Tiang besi pagar harus di Hot Dipped Galvanized.
- Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang.
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium.
- Typical coat galvanized minimal 60 micron, life time 10 tahun (minimum).

d. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan u-clip.

e. Ukuran BRC

Diameter baja minimal	: 6 mm
Jawarak maksimal kawat vertikal BRC	: 80 mm
Tinggi minimum BRC	: 1900 mm
Panjang BRC	: 2400 mm

f. Tiang Pagar

Panjang minimum	: 2940 mm
Diamater	: 2"

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 85 cm

Tiang yang tertanam kedalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12mm dan panjang 15cm. Masing- masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat typical Y sesuai gambar lampiran.

g. Skur / Penyangga

Skur / penyangga pagar dipasang setiap 5 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan setiap tiang pada belokan pagar.

h. Kawat Duri

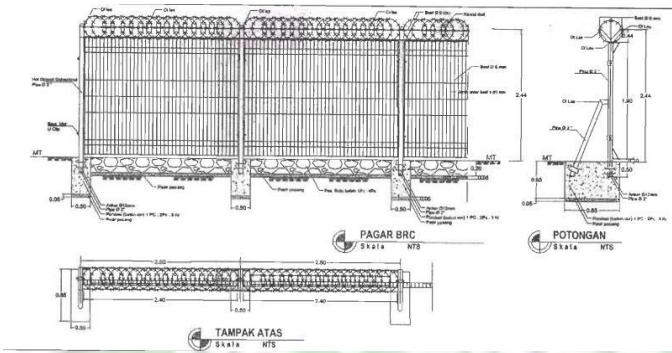
Diatas kawat wiremesh dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm, Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang typical Y sesuai gambar lampiran.

i. Jaminan Mutu

Pagar Bandar Udara dari BRC harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (factory sertificate).

j. Jarak Bebas Pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3M Dalam radius 3 M keluar ataupun kedalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan.



Gambar 3.14 Ilustrasi Pagar BRC

(Sumber KP 601 Tahun 2015)

3.5.3 Pagar Harmonika

Pagar Harmonika adalah jenis pagar dengan material kawat harmonika yang dilapisi galbani dengan cara *Hot Dip* sedangkan untuk tiang pagar menggunakan *Hot Dipped Galvanized*. Diatas kawat harmonika dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Untuk menyangga lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang tipe Y3.

a. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar harmonika adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran 1PC : 2Ps : 3Kr. Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur). Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

b. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah kawat harmonika, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam minimal 20 cm. Pondasi diletakkan diatas urugan pasir setebal 5cm.

c. Bahan Pagar

Pagar terbuat dari tiang besi dan kawat harmonika yang dilapisi galbani dengan cara hot dip (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar. Kawat harmonika jenis hot dip galvanized (Bristish Standard 443 1982) dan produksi pabrik (mesin). Typical coat galvanized minimal 60 micron, life time 10 th (minimum). Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium.

Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang. Tiang pagar di Hot Dipped Galvanized.

d. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan kawat harmonika dapat disekrup / diklem dengan plat baja / sekrup.

e. Ukuran Harmonika

Diameter kawat harmonika minimal	: 3,2 mm (DWG 10)
Jarak vertikal kawat harmonika	: 40 mm
Tinggi minimum kawat harmonika	: 1900 mm
Panjang kawat harmonika	: 2400 mm

f. Tiang Pagar

Panjang minimum	: 2940 mm
Diamater	: 2"

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor

ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm

Tiang yang tertanam kedalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12mm dan panjang 15cm. Masing- masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat tipical Y sesuai gambar lampiran.

g. Skur / Penyangga

Skur / penyangga pagar dipasang setiap 5,2 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan setiap tiang pada belokan pagar.

h. Kawat Duri

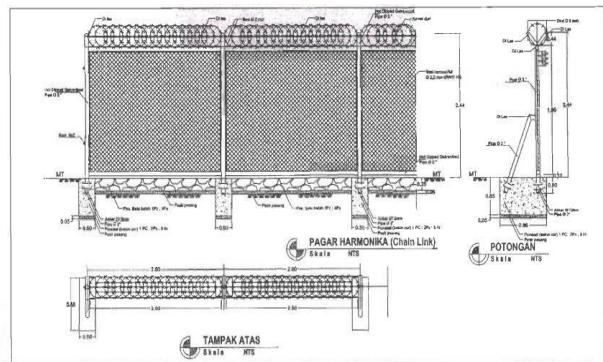
Diatas kawat wiremesh dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm, Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan dilas pada ujung atas tiang tipical Y sesuai gambar lampiran.

i. Jaminan Mutu

Pagar harmonika pada Bandar Udara harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (factory sertificate).

j. Jarak Bebas Pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 M. Dalam radius 3 M keluar ataupun kedalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan.



Gambar 3.15 Ilustrasi Pagar Harmonika

(Sumber KP 601 Tahun 2015)

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1. Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) dilaksanakan di Unit Pelayanan Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Pelaksanaan On The Job Training berlangsung kurang lebih 5 bulan dimulai pada tanggal 04 April 2023 sampai dengan 31 Agustus 2023. Wilayah kerja taruna On The Job Training mencakup Unit Bangunan Dan Landasan. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan ditmpat dimana pelaksanaan On The Job training berlangsung. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo:

4.2. Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Darat

1. Bangunan Terminal Lama : 1.750 M²
2. Bangunan terminal Baru : 11.059 M²
3. Bangunan Tower : 180 M²
4. Bangunan Kantor Lama : 480 M²
5. Bangunan Genset Lama : 672 M²
6. Bangunan Genset Baru : 444 M²
7. Bangunan Cargo : 550 M²
8. Bangunan DVOR : 96 M²
9. Bangunan PKP-PK Lama : 416 M²
10. Bangunan PKP Baru : 690 M²
11. Bangunan Operasional Baru : 360 M²
12. Bangunan Bengkel AAB : 280 M²
13. Parkir Baru : 3200 M²
14. Musholla : 90 M²

Fasilitas Sisi Udara

1. Runway : 2.500 x 45 M (Asphalt AC/PCN 50/F/A/W/T)

2. Taxiway Lama	: 107.5 x 23 M (Aspalt AC/PCN 50/F/A/W/T)
3. Taxiway Baru	: 143 x 29 M (Aspalt AC/PCN 50/F/A/W/T)
4. Apron Fleksible	: 230 x 81 M (Aspalt AC/PCN 56/F/A/W/T)
5. Apron Rigid	: 291 x 130 M (Beton/PCN 54/R/C/W/T)
6. Stripe	: 3050 x 255 M
7. RESA	: 90 x 60 M
8. Marka	: ada
9. Jalan GSE	: 202 x 19.5 M
Fasilitas Alat-alat Besar	
1. Push Back Car	: Tidak ada
2. Mobil Runway Sweeper	: 1 Unit (Kondisi Rusak)
3. Mobil Dump Truck	: 2 Unit (1 Kondisi Rusak dan 1 Kondisi Baik)
4. Traktor	: 5 Unit (Kondisi Baik)
5. Forklift	: 1 Unit (Kondisi Baik)
6. Mobil Rubber Deposite	: 1 Unit (Kondisi Baik)
7. Mobil Operasional Kantor	: 7 Unit (Kondisi Baik)
8. Garbarata Pesawat	: 2 Unit (Kondisi Baik)
Fasilitas Keamanan	
1. X ray Cabin	: 2 Unit (Kondisi Baik)
2. X ray Bagage	: 2 Unit (Kondisi Baik)
3. Waltrough metal Detector	: 2 Unit (Kondisi Baik)
4. Hand Metal Detector	: 6 Unit (Kondisi Baik)
5. Building Amenites & Public Address System PABX	: 1 Unit (Kondisi Baik)
6. Information System (FIDS + Software)	: 1 Unit (Kondisi Baik)
7. CCTV	: Ada (Kondisi Baik)
Fasilitas dan Peralatan PKP-PK (Kategori VII)	
1. Rescue Car	: 1 Unit (Kondisi Baik)
2. Ambulance	: 2 Unit (Kondisi Baik)
3. Mobil PKP-PK	: 5 Unit (Kondisi Baik)
4. Mobil Komando	: 1 Unit (Kondisi Baik)

Fasilitas Elektronika, Listrik, dan komunikasi	
1. High Frequency Single Side Band (HF-SBB)	: 1 Unit (Kondisi Baik)
2. Teleprinter	: 1 Unit (Kondisi Baik)
3. Very High Frequency Air Ground Communication	: 2 Unit (Kondisi Baik)
4. Transmiter	: 2 Unit (Kondisi Baik)
5. DVOR	: 1 Unit (Kondisi Baik)
6. DME	: 1 Unit (Kondisi Baik)
7. PSR	: 1 Unit (Kondisi Baik)
8. ILS	: 1 Set (Kondisi Baik)
9. Indicator and Signaling	: 1 Unit (Kondisi Baik)
10. Rotation Beacon	: 126 Unit (Kondisi Baik)
11. ALS	: 1 Set (Kondisi Baik)
12. Runway Treshold	: 2 Unit (Kondisi Baik)
13. Runway Edge Lights	: 66 Unit (Kondisi Baik)
14. Runway Treshold and Wing Bar Lights	: 1 Set (Kondisi Baik)
15. Taxiway Edge Lights	: 35 Unit (Kondisi Baik)
16. Apron Flood Lights	: 4 Unit (Kondisi Baik)
Data Fasilitas Listrik dan Fasilitas Penunjang Penerbangan	
1. Power Supply (PLN dan Genset)	: Ada (Kondisi Baik)
2. JTR/JTM	: Ada (Kondisi Baik)
3. Article Enviroment System AC	: Ada (Kondisi Baik)
4. Fire Alarm System	: Ada (Kondisi Baik)
5. Fire Alarm Hydrant dan Lighting System Armature Design	: Ada (Kondisi Baik)

4.3. Jadwal Pelaksanaan On the Job Training

Pelaksanaan program On the Job Training bagi taruna program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI tahun 2023 Politeknik

Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 04 April 2023 – 31 Agustus 2023 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1

Tabel 4.1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	04 April 2023	Taruna On the Job Training (OJT) sampai di Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	
	5 April 2023- 20 Agustus 2023	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	
		Melaksanakan Libur Idul Fitri Tahun 2023	Taruna On The Job Training (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan
	10 Mei 2023	Zoom meeting Pembukaan dan Serah Terima Taruna/I OJT D-III Teknik Bangunan dan Landasan serta D-III Teknik Listrik Bandara	
	21 Agustus 2023- 23 Agustus 2023	Taruna On the Job Training (OJT) melaksanakan Sidang OJT	

4.4. Permasalahan On the Job Training

Pada kali ini penulis diberikan kesempatan menulis laporan On the Job Training dengan judul PEMASANGAN BATA RINGAN SEBAGAI PENANGGULANGAN KEBOCORAN AC PADA PLAFON TERMINAL PENUMPANG DAN PEMASANGAN PAGAR PENGAMAN SISI UDARA PADA BANDARA DJALALUDDIN GORONTALO. Pada kesempatan ini penulis dituntut mengetahui permasalahan yang ada di lingkup wilayah On the Job Training dan memberikan penjelasan terhadap permasalahan tersebut.

4.4.1 Pembatasan Masalah

Faktor berdasarkan permasalahan diatas, agar tidak terjadi permasalahan yang meluas dan dengan keterbatasan waktu yang ada, oleh karena itu dalam penulisan laporan ini tidak semua proses pekerjaan dapat ditinjau secara keseluruhan. Dalam laporan On the Job Training ini penulis memfokuskan pada pelaksanaan pekerjaan pemasangan pagar pengaman sisi udara dan pemasangan bata ringan sebagai pembatas saluran ac di lapangan yang penulis alami.

4.4.2 Faktor dipasangnya Bata Ringan sebagai penanggulangan kebocoran AC pada plafon terminal penumpang

Permasalahan yang terjadi yaitu terdapat kebocoran AC pada terminal yang menyebabkan terganggunya kegiatan operasional pada terminal. Oleh karena itu perlu adanya pemasangan bata ringan sebagai penanggulangan kebocoran AC.

4.4.3 Faktor dipasangnya Pagar Pengaman Sisi Udara dan Pengecoran Ulang Fondasi Pagar Pengaman Sisi Udara

Sisi udara merupakan bagian bandara yang berhubungan dengan kegiatan take off (lepas landas) maupun landing (pendaratan). Oleh kerena itu dibutuhkan pagar pengaman agar terhindar dari gangguan hewan, manusia, atau lainnya agar tidak terjadi hal yang tidak di inginkan disaat pengoprasian kegiatan penerbangan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo. Pada pagar pengaman sisi

udara ditemukan dibeberapa titik jarak antara pagar dengan pondasi lajur/sloof yang tidak sesuai dengan spesifikasi dan ada beberapa pondasi lajur yang tidak sesuai dengan spesifikasi dan ada beberapa pondasi lajur yang rusak, spesifikasi yang telah ditentukan jarak antara pagar dengan pondasi menerus/sloof adalah 0-10 cm (nol sampai sepuluh centimeter) jika tidak sesuai dengan spesifikasi nantinya akan memiliki resiko yang besar hewan liar akan mudah keluar masuk ke area sisi udara. Akibatnya menganggu pergerakan pesawat dan operasional bandar udara. Dan yang sangat fatal adalah kecelakaan pesawat.



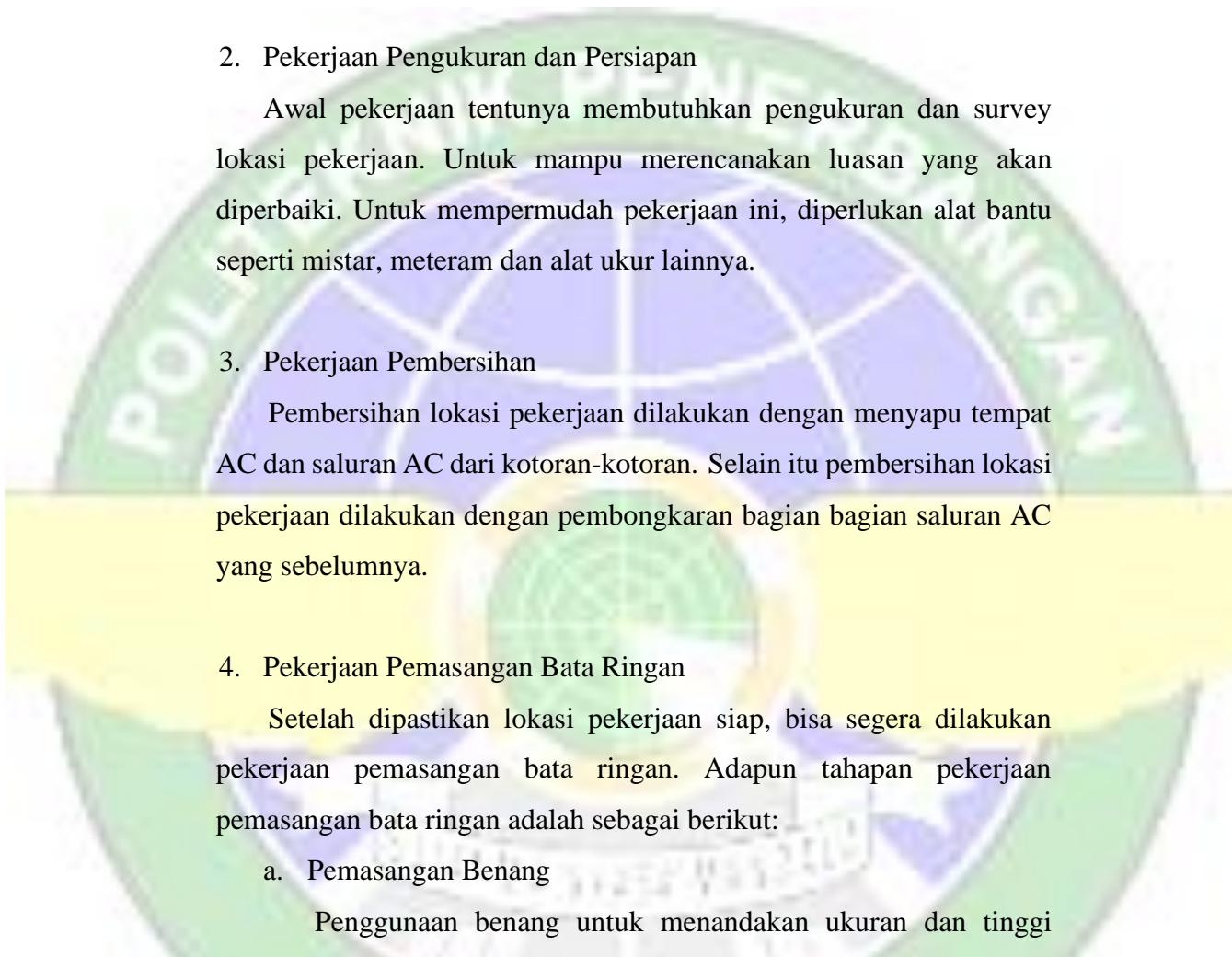
Gambar 4.1 Spasi Pagar yang Lebih dari 10 cm

(Sumber Dokumentasi Penulis)

4.5. Penyelesaian Masalah

4.5.1 Pemasangan Bata Ringan sebagai Penanggulangan Kebocoran AC pada plafon terminal penumpang

Dengan adanya kebocoran AC pada terminal penumpang dikarenakan tidak adanya pembatas saluran AC, maka dibuatlah pembatas saluran AC yang terbuat dari bata ringan, sehingga dengan dibuatkan pembatas saluran tersebut maka tidak adanya rembesan air yang menetes pada atap terminal penumpang. Adapun tahapan penyelesaian masalah berupa:



1. Lokasi Pekerjaan

Lokasi pekerjaan terletak di terminal lantai 3. Kebocoran tersebut disebabkan karena tidak adanya pembatas saluran AC yang menyebabkan air merembes pada plafon terminal.

2. Pekerjaan Pengukuran dan Persiapan

Awal pekerjaan tentunya membutuhkan pengukuran dan survey lokasi pekerjaan. Untuk mampu merencanakan luasan yang akan diperbaiki. Untuk mempermudah pekerjaan ini, diperlukan alat bantu seperti mistar, meteram dan alat ukur lainnya.

3. Pekerjaan Pembersihan

Pembersihan lokasi pekerjaan dilakukan dengan menyapu tempat AC dan saluran AC dari kotoran-kotoran. Selain itu pembersihan lokasi pekerjaan dilakukan dengan pembongkaran bagian saluran AC yang sebelumnya.

4. Pekerjaan Pemasangan Bata Ringan

Setelah dipastikan lokasi pekerjaan siap, bisa segera dilakukan pekerjaan pemasangan bata ringan. Adapun tahapan pekerjaan pemasangan bata ringan adalah sebagai berikut:

a. Pemasangan Benang

Penggunaan benang untuk menandakan ukuran dan tinggi semen atau bata ringan dilakukan dengan bantuan alat pengukur konstruksi atau disebut dengan waterpass. Fungsi dari benang ini adalah membantu perlekatan semen dan bata ringan sehingga ketinggiannya lebih presisi dan rapi. Penempatan benang yang salah dapat berakibat fatal pada hasil akhirnya.

b. Pembuatan Adukan Perekat (Mortar)

Adukan perekat bata ringan merupakan sebutan yang digunakan untuk campuran pasir, semen, dan air. Selain itu mortar

jug juga digunakan sebagai material bangunan dengan bahan dasar perekat guna membuat berbagai struktur bangunan.

c. Pengaplikasian Adukan Perekat

Cara pemasangan bata ringan berikutnya adalah dengan mengaplikasikan perekat bata ringan pada proyek. Supaya perekat tersebut rapi dan rata, pekerjaan ini memakai trowel. Trowel ini bisa digunakan untuk mengatur ketebalan sesuai yang dibutuhkan.

d. Pemasangan Bata Ringan

Bata ringan dipasang setelah pengaplikasian adukan perekat dengan Panjang 60 cm, lebar 20 cm, dan tebal 10 cm. bata ringan ini berfungsi sebagai pembatas saluran AC.



Gambar 4.2 Pemasangan Bata Ringan

(Sumber Dokumentasi Penulis)

e. Pemasangan Seng Penutup

Seng digunakan sebagai penutup bagian atas saluran AC supaya terlindungi dari air hujan. Selain itu seng digunakan sebagai pelindung dari kotoran-kotoran dan debu.



Gambar 4.3 Pemasangan Seng Penutup

(Sumber Dokumentasi Penulis)

4.5.2 Pemasangan Pagar Wiremesh sebagai Pengaman Sisi Udara

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dilakukan pekerjaan pemasangan pagar wiremesh sebagai pengaman sisi udara bandar udara Djalaluddin Gorontalo. Pagar tersebut juga sebagai pencegahan masuknya hewan ke sisi udara bandara. Bahan pagar adalah produk jadi yang dibuat di pabrik.

4.5.2.1 Pagar

a. *Wiremesh*

Bahan pagar telah dilapisi bahan anti karat. Pelapisan bahan anti karat dilakukan dengan pelapisan bahan galvanis dengan cara hot dip yaitu dicelupkan pada suhu 465 derajat celcius. Tinggi pagar minimum 1,9 meter dengan Panjang minimum 2,4 meter. Persyaratan bahan pagar ditampilkan dalam tabel 4.6.

Material Pagar	Spesifikasi
Wiremesh	Pagar wiremesh terdiri dari 4 teukan. Diameter kawat vertikal 4 mm dengan jarak 50 mm. diameter kawat

	horizontal 4 mm. wiremesh dilengkapi kawat penguat horizontal diameter 6 mm dengan jumlah kawat penguat gapit berjumlah 8 baris atau sesuai gambar design.
--	--

b. Tiang dan sekur

Tiang terdiri dari 2 jenis yaitu tiang tunggal dan tiang yang dilengkapi dengan sekur. Tiang dan sekur penopang pagar terbuat dari pipa besi diameter 2 inchihot dipped galvanized atau tiang penampang square 50 mm x 50 mm. Panjang tiang 2,94 m dengan ujung atas sepanjang 0,44 m dibuat bercabang membentuk huruf “Y”.



Gambar 4.4 Pemasangan Tiang dan Sekur
(Sumber Dokumentasi Penulis)

c. Kawat silet (berlapis bahan anti karat)

Gulungan kawat berduri yang sudah dilapisi bahan anti karat (aluminium/seng/tembaga)



Gambar 4.5 Pemasangan Kawat Silet
(Sumber Dokumentasi Penulis)

4.5.2.2 Beton Cor

Beton cor campuran yang digunakan untuk fondasi titik ukuran minimum lebar 50 cm Panjang 50 cm dengan tinggi 65 cm. untuk tiang yang dilengkapi dengan sekur, Panjang fondasi cor 0,85 m.



Gambar 4.6 Pengecoran Beton

(Sumber Dokumentasi Penulis)

4.5.2.3 Pasangan Batu Kali

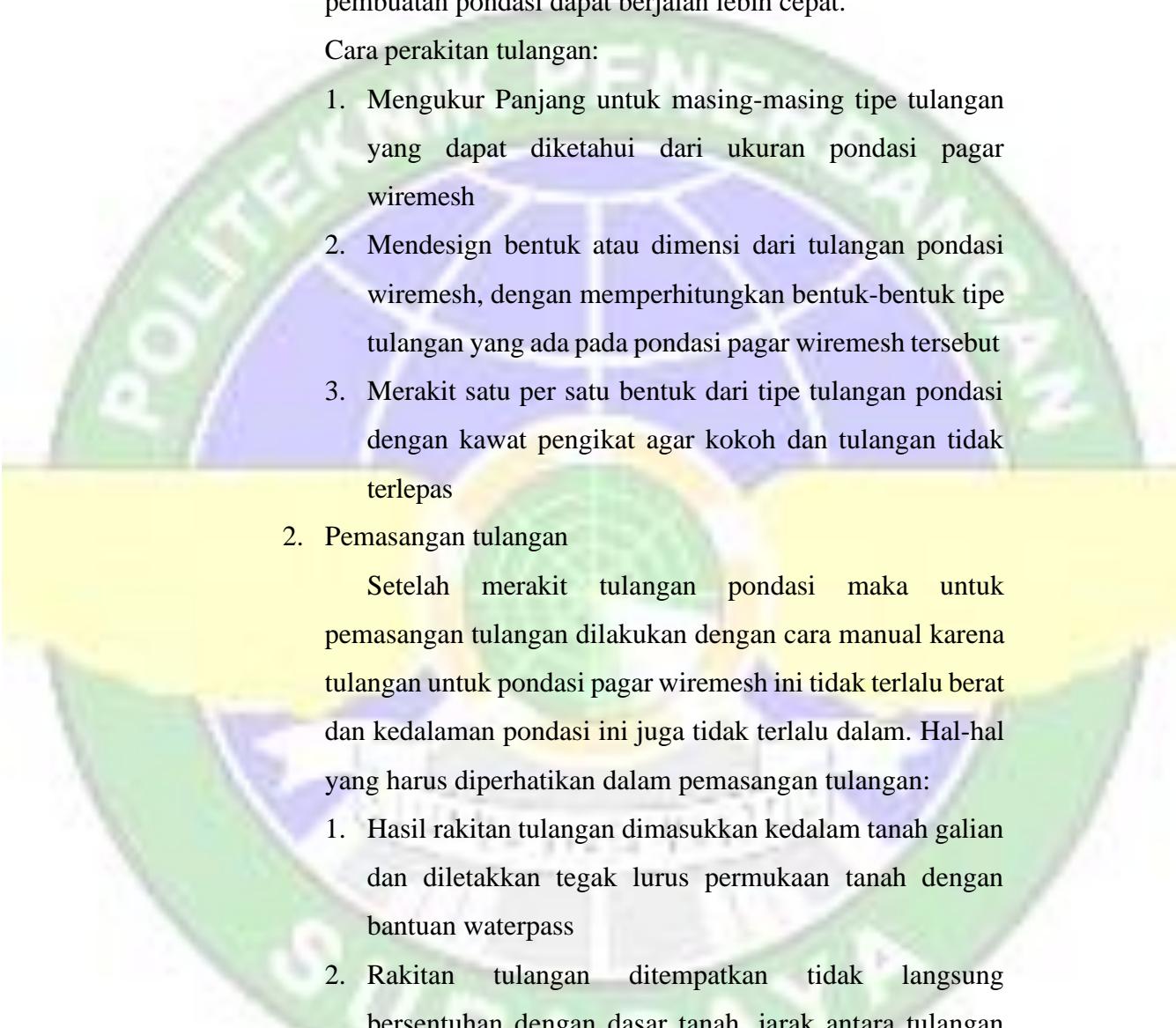
Pasangan batu kali dipasang memanjang dibawah pagar untuk menghindari hewan liar melewati pagar. Pasangan batu kali dipasang didalam tanah minimum 20 cm dengan elevasi permukaan rata dengan tanah asli. Campuran pasangan batu kali minimum.

4.5.2.4 Metode Pemasangan

1. Pekerjaan Cor Beton Pondasi Pagar Wiremesh

Teknik pelaksanaan pekerjaan:

- a. Pekerjaan persiapan
 1. Pembuatan dan pengajuan gambar shop drawing pekerjaan cor beton pondasi pagar wiremesh
 2. Approval material yang akan digunakan
 3. Persiapan material kerja, antara lain: semen PC, pasir, split dan air
 4. Persiapan alat bantu kerja, antara lain: concrete mixer, meteran, waterpass, cangkul, talang cor, ember, sendok, semen, raskam, benang, selang, air, dll
- b. Pekerjaan penulangan



1. Perakitan tulangan

Untuk pondasi pagar wiremesh ini perakitan tulangan dilakukan di luar tempat pengecoran di lokasi proyek agar setelah dirakit dapat langsung dipasang dan proses pembuatan pondasi dapat berjalan lebih cepat.

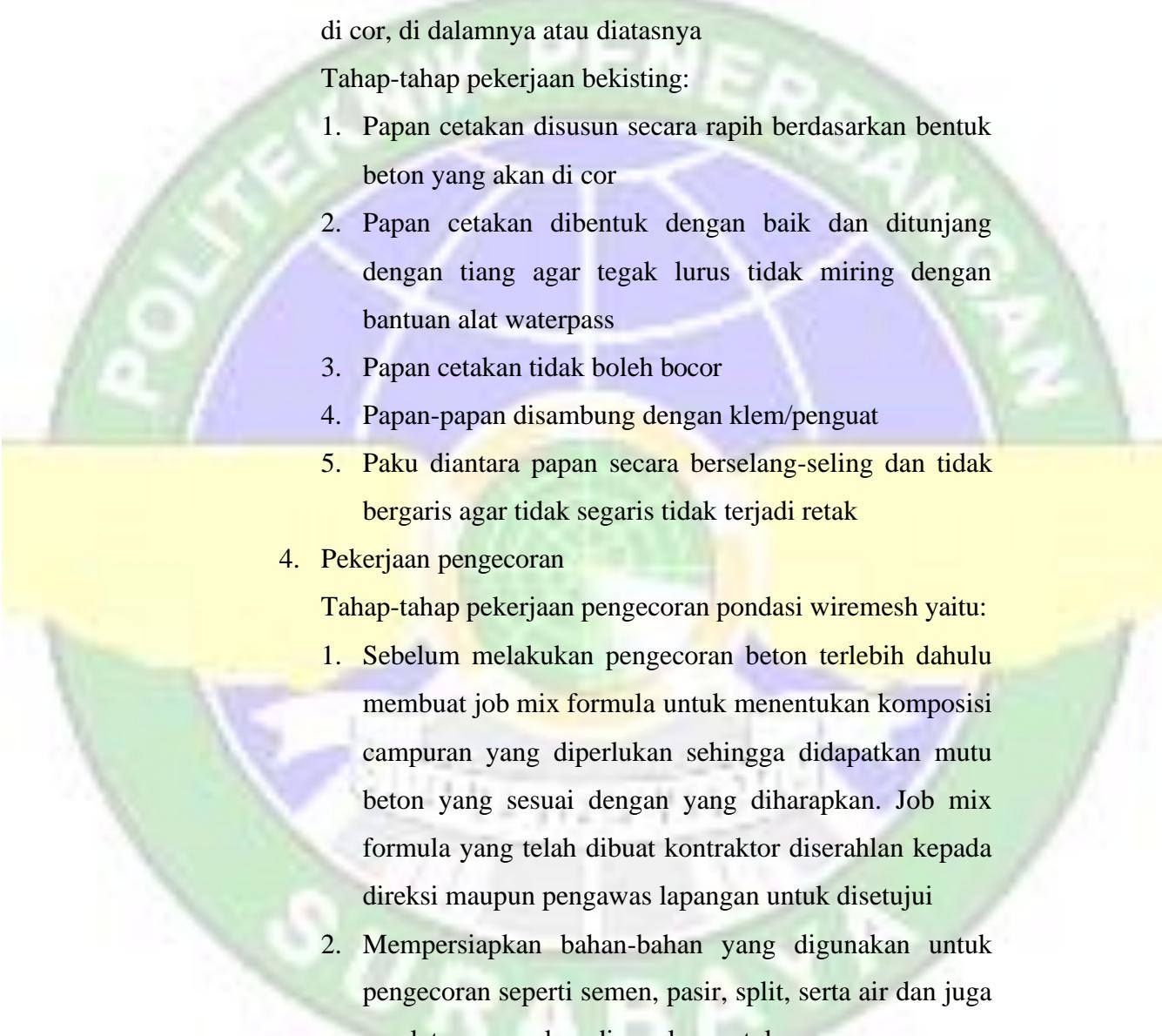
Cara perakitan tulangan:

1. Mengukur Panjang untuk masing-masing tipe tulangan yang dapat diketahui dari ukuran pondasi pagar wiremesh
2. Mendesign bentuk atau dimensi dari tulangan pondasi wiremesh, dengan memperhitungkan bentuk-bentuk tipe tulangan yang ada pada pondasi pagar wiremesh tersebut
3. Merakit satu per satu bentuk dari tipe tulangan pondasi dengan kawat pengikat agar kokoh dan tulangan tidak terlepas

2. Pemasangan tulangan

Setelah merakit tulangan pondasi maka untuk pemasangan tulangan dilakukan dengan cara manual karena tulangan untuk pondasi pagar wiremesh ini tidak terlalu berat dan kedalaman pondasi ini juga tidak terlalu dalam. Hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemasangan tulangan:

1. Hasil rakitan tulangan dimasukkan kedalam tanah galian dan diletakkan tegak lurus permukaan tanah dengan bantuan waterpass
2. Rakitan tulangan ditempatkan tidak langsung bersentuhan dengan dasar tanah, jarak antara tulangan dengan dasar tanah 40 mm, yaitu dengan menggunakan pengganjal yang dibuat dari batu kali disetiap ujung sisi/tepi tulangan bawah agar ada jarak antara tulangan dan permukaan dasar tanah untuk melindungi/melapisi tulangan dengan beton dan tulangan tidak menjadi karat

- 
3. Setelah dipastikan rakitan tulangan benar-benar stabil, maka dapat langsung melalukan pengecoran.

3. Pekerjaan bekisting

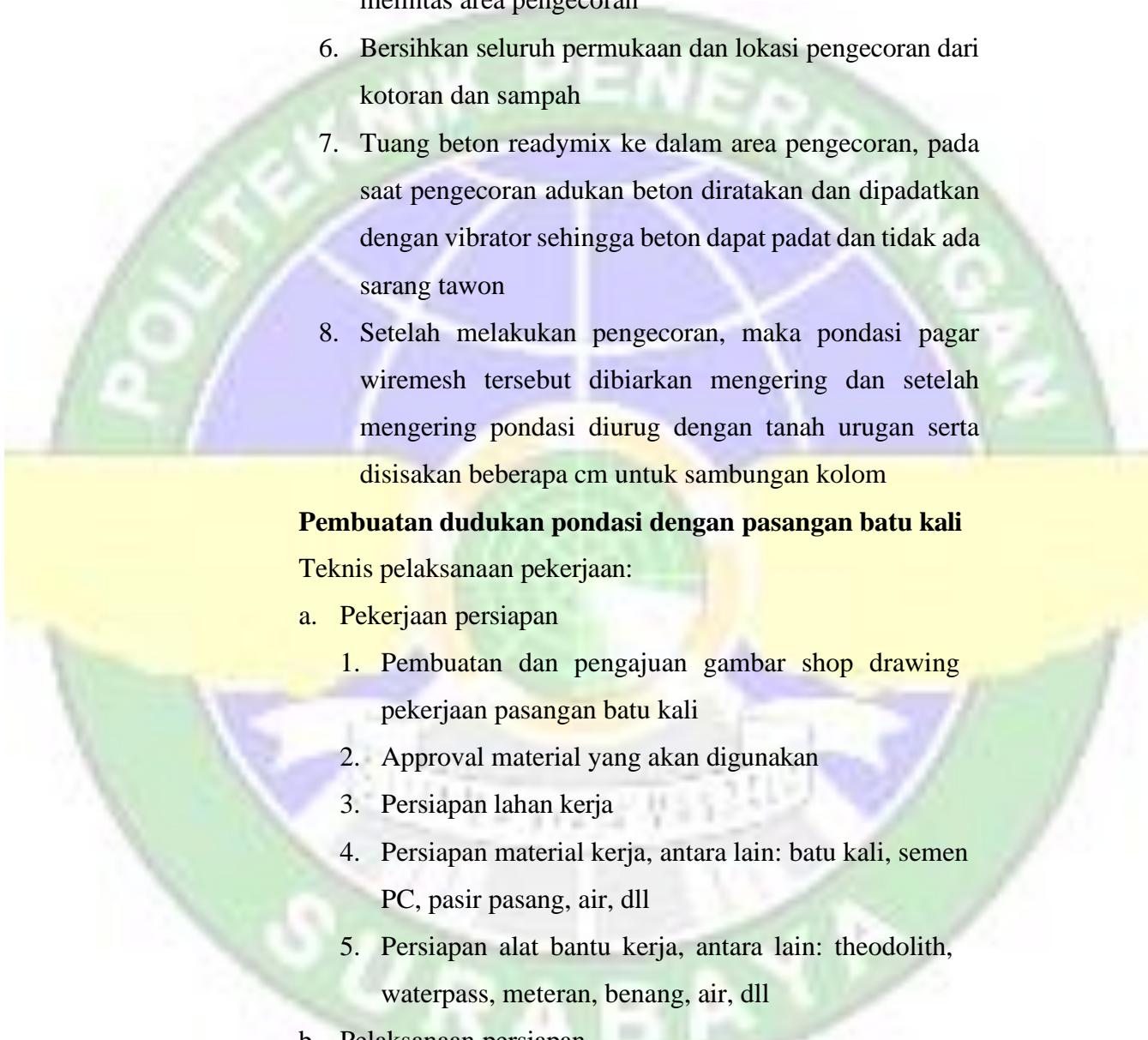
Bekisting adalah suatu kontruksi bantu yang bersifat sementara yang digunakan untuk mencetak beton yang akan di cor, di dalamnya atau diatasnya

Tahap-tahap pekerjaan bekisting:

1. Papan cetakan disusun secara rapih berdasarkan bentuk beton yang akan di cor
 2. Papan cetakan dibentuk dengan baik dan ditunjang dengan tiang agar tegak lurus tidak miring dengan bantuan alat waterpass
 3. Papan cetakan tidak boleh bocor
 4. Papan-papan disambung dengan klem/penguat
 5. Paku diantara papan secara berselang-seling dan tidak bergaris agar tidak segaris tidak terjadi retak
4. Pekerjaan pengecoran

Tahap-tahap pekerjaan pengecoran pondasi wiremesh yaitu:

1. Sebelum melakukan pengecoran beton terlebih dahulu membuat job mix formula untuk menentukan komposisi campuran yang diperlukan sehingga didapatkan mutu beton yang sesuai dengan yang diharapkan. Job mix formula yang telah dibuat kontraktor diserahkan kepada direksi maupun pengawas lapangan untuk disetujui
2. Mempersiapkan bahan-bahan yang digunakan untuk pengecoran seperti semen, pasir, split, serta air dan juga peralatan yang akan digunakan untuk pengecoran
3. Pengecoran beton dimulai setelah konsultan menyetujui untuk pengecoran beton yang dinyatakan dalam permohonan pelaksanaan kerja

- 
4. Periksa kekuatan acuan yang sudah dipasang. Semua ukuran dan perkuatan acuan diperiksa benar dan disahkan oleh konsultan untuk pekerjaan selanjutnya
 5. Pasang sparing pipa-pipa mekanikal dan elektrikal yang melintas area pengecoran
 6. Bersihkan seluruh permukaan dan lokasi pengecoran dari kotoran dan sampah
 7. Tuang beton readymix ke dalam area pengecoran, pada saat pengecoran adukan beton diratakan dan dipadatkan dengan vibrator sehingga beton dapat padat dan tidak ada sarang tawon
 8. Setelah melakukan pengecoran, maka pondasi pagar wiremesh tersebut dibiarkan mengering dan setelah mengering pondasi diurug dengan tanah urugan serta disisakan beberapa cm untuk sambungan kolom

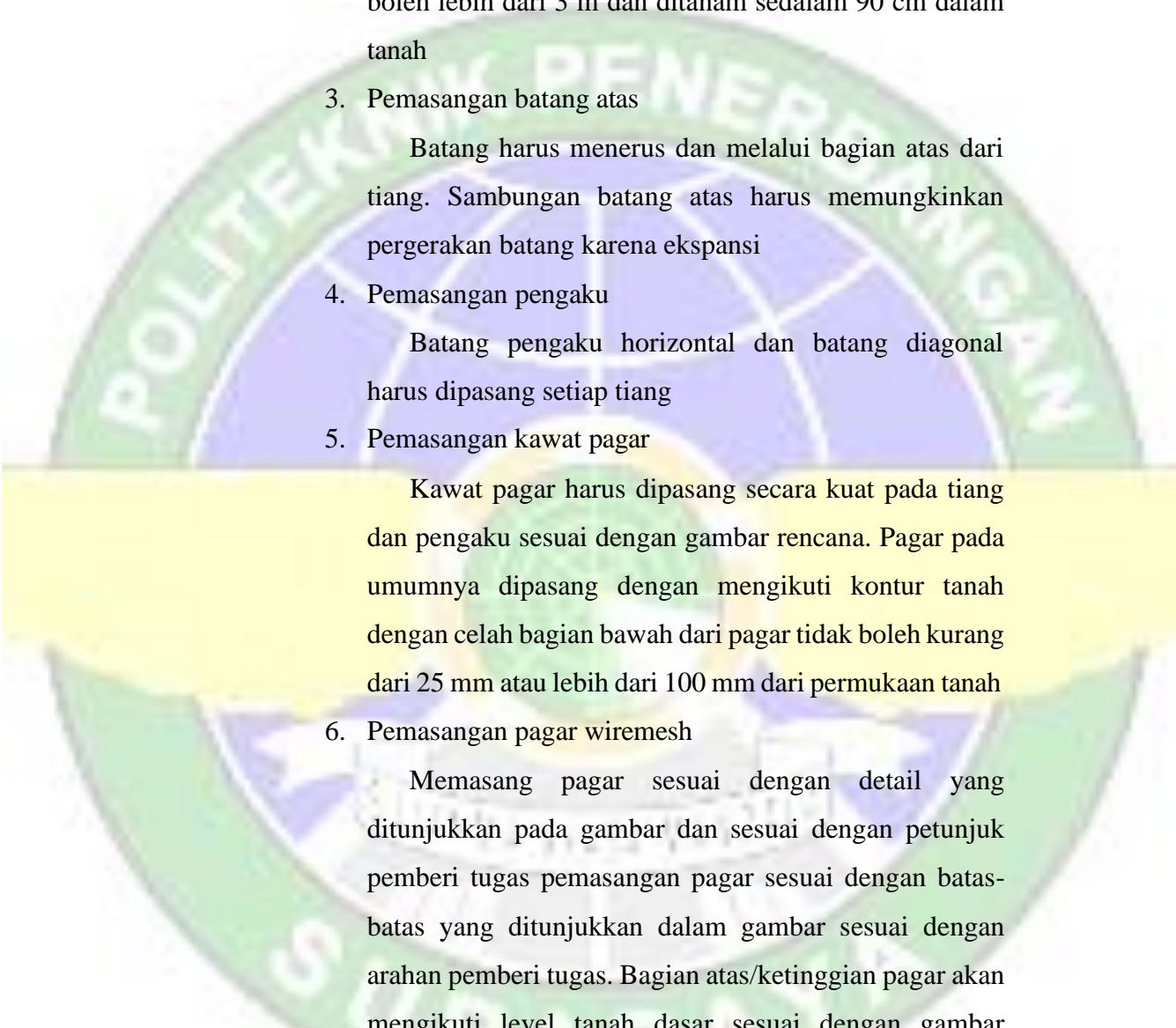
Pembuatan dudukan pondasi dengan pasangan batu kali

Teknis pelaksanaan pekerjaan:

- a. Pekerjaan persiapan
 1. Pembuatan dan pengajuan gambar shop drawing pekerjaan pasangan batu kali
 2. Approval material yang akan digunakan
 3. Persiapan lahan kerja
 4. Persiapan material kerja, antara lain: batu kali, semen PC, pasir pasang, air, dll
 5. Persiapan alat bantu kerja, antara lain: theodolit, waterpass, meteran, benang, air, dll
- b. Pelaksanaan persiapan
 1. Memastikan galian tanah untuk pasangan batu kali, ukuran lebar dan kedalaman sudah sesuai rencana
 2. Pasang patok kayu dan benang sebagai acuan leveling pasangan batu kali

- 
3. Buat adukan untuk pasangan pondasi batu kali
 4. Hamparkan pasir urug dan ratakan
 5. Basahi batu kali dengan iar terlebih dahulu sebelum dipasang
 6. Pasang batu anstamping terlebih dahulu
 7. Pasang batu kali diatas pasangan batu anstamping dengan menggunakan adukan yang merata mengisi rongga-rongga antar batu kali
 8. Batu kali disusun sedemikian rupa sehingga pasangan batu kali tidak mudah retak dan berongga besar
 9. Cek elevasi pekerjaan pasangan batu kali apakah sudah sesuai rencana
 10. Pekerjaan akhir adalah finish pasangan batu kali dengan plesteran siar.
- c. Pekerjaan pengadaan pagar wiremesh dan tiang pagar wiremesh
 - a. Pekerjaan persiapan
 1. Pembuatan dan pengajuan gambar shop drawing pekerjaan pengadaan pagar wiremesh
 2. Approval material yang akan digunakan
 3. Persiapan lahan kerja
 4. Persiapan material kerja antara lain: pagar wiremesh, tiang pagar wiremesh
 - b. Pelaksanaan pekerjaan
 1. Pekerjaan garis pagar

Semua pohon, perdu, Semak, dan puing yang akan menghalangi pelaksanaan kontruksi pagar sesuai dengan lokasi yang ditentukan harus disingkirkan, dengan lebar maksimum 60 cm pada setiap sisi dan garis tengah pagar sesuai dengan lokasi yang ditentukan harus disingkirkan, dengan lebar minimum 60 cm pada setiap sisi dari garis tengah pagar sebelum operasi pemasangan pagar



2. Pemasangan tiang pagar wiremesh

 Semua tiang harus ditanam dalam beton sesuai dengan dimensi dan kedalaman dan pada jarak yang ditentukan dalam gambar rencana. Jarak antar tiang tidak boleh lebih dari 3 m dan ditanam sedalam 90 cm dalam tanah

3. Pemasangan batang atas

 Batang harus menerus dan melalui bagian atas dari tiang. Sambungan batang atas harus memungkinkan pergerakan batang karena ekspansi

4. Pemasangan pengaku

 Batang pengaku horizontal dan batang diagonal harus dipasang setiap tiang

5. Pemasangan kawat pagar

 Kawat pagar harus dipasang secara kuat pada tiang dan pengaku sesuai dengan gambar rencana. Pagar pada umumnya dipasang dengan mengikuti kontur tanah dengan celah bagian bawah dari pagar tidak boleh kurang dari 25 mm atau lebih dari 100 mm dari permukaan tanah

6. Pemasangan pagar wiremesh

 Memasang pagar sesuai dengan detail yang ditunjukkan pada gambar dan sesuai dengan petunjuk pemberi tugas pemasangan pagar sesuai dengan batas-batas yang ditunjukkan dalam gambar sesuai dengan arahan pemberi tugas. Bagian atas/ketinggian pagar akan mengikuti level tanah dasar sesuai dengan gambar perencanaan. Seluruh tiang pagar ditempatkan dengan kuat pada pondasi beton sesuai dengan dimensi pada gambar perencanaan.

4.5.3 Pengecoran Ulang Fondasi pada Pagar Pengaman Sisi Udara

a. Perhitungan Volume Pengerjaan

1. Volume Galian Pondasi Lajur

Untuk mengetahui volume galian pondasi lajur, maka dapat dengan menggunakan rumus:

$$V_p = p \times l \times t \times n$$

Keterangan :

p = panjang pondasi menerus (m)

l = lebar pondasi menerus (m)

t = tinggi pondasi menerus (m)

n = jumlah titik pondasi menerus yang rusak

$$= p \times l \times t \times n$$

$$= 2m \times 0,30m \times 0,25m \times 9$$

$$= 1,35 \text{ m}^3$$

2. Volume Pasir Urug Pondasi Lajur

$$V_p = p \times l \times t \times n$$

Keterangan :

p = panjang pondasi menerus (m)

l = lebar pondasi menerus (m)

t = tinggi pondasi menerus (m)

n = jumlah titik pondasi menerus yang rusak

$$= p \times l \times t \times n$$

$$= 2 \text{ m} \times 0,20 \text{ m} \times 0,05 \text{ m} \times 9$$

$$= 0,18 \text{ m}^3$$

3. Volume Pondasi Lajur

Pondasi menerus menggunakan campuran 1PC:2Ps:3Kr

atau beton K 250

$$Vl = p \times l \times t \times n$$

Keterangan :

p = panjang pondasi menerus (m)

l = lebar pondasi menerus (m)

t = tinggi pondasi menerus (m)

n = jumlah titik pondasi menerus yang rusak

$$= p \times l \times t \times n$$

$$= 2 \text{ m} \times 0,20 \text{ m} \times 0,20 \text{ m} \times 9$$

$$= 0,72 \text{ m}^3$$

Jadi volume pondasi lajur yang akan di cor sebanyak 0,72 m³

b. Perhitungan Kebutuhan Material

Hitung kebutuhan masing-masing material berdasarkan volume dan koefisien semen, pasir dan kerikil beton K 250 menurut SNI DT 91 2007 & PM 78

Kebutuhan semen = volume pondasi (m³) x koefisien semen.

Kebutuhan pasir = volume pondasi (m³) x koefisien pasir.

Kebutuhan kerikil = volume pondasi (m³) x koefisien kerikil.

Kebutuhan pasir urug = volume pasir urug x koefisien Pasir urug.

- **Kebutuhan semen**

Kebutuhan semen = **$0,72 \text{ m}^3 \times 384,0000 = 276,48 \text{ kg}$**

- **Kebutuhan pasir**

Kebutuhan pasir = $0,72 \text{ m}^3 \times 692 = 498 \text{ kg}$

- **Kebutuhan kerikil**

Kebutuhan kerikil = $0,72 \text{ m}^3 \times 1039 = 748,08 \text{ kg}$

- **Kebutuhan pasir urug**

Kebutuhan pasir urug = $0,18 \text{ m}^3 \times 1,2000 = 0,216 \text{ m}^3$

Jadi untuk kebutuhan material yang dibutuhkan adalah

Semen = **276,48 kg**

Pasir = **498 kg**

Kerikil = **748,08 kg**

Pasir urug = **$0,216 \text{ m}^3 \sim 302,4 \text{ kg}$**

c. Tahapan Pelaksanaan Pengecoran Ulang Pondasi Pagar

1. Pembersihan lahan

- a. Daerah pagar harus dibersihkan dari ketidakaturan dan permukaan harus diratakan minimal 60 cm pada kedua garis sumbu.
- b. Pembersihan harus terdiri dari penyingkiran tungkul akar, semak, pohon dan halangan lain yang mengganggu.
- c. Pembongkaran beton pondasi menerus yang sudah retak dengan *Jack Hammer* dan jangan lupa puing-puing beton dibersihkan dari area kerja.

2. Penggalian tanah untuk pagar

Ukuran galian sesuai ukuran volume galian pondasi lajur / menerus, $p = 200 \text{ cm}$, $l = 30 \text{ cm}$, $t = 25 \text{ cm}$.

3. Pengecoran pondasi lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan ataupun benda asing yang



menerobos masuk melewati bawah pagar diperlukan juga pondasi lajur yang tertanam dalam tanah 20 cm dan jarak antara pondasi menerus dan pagar 0-10 cm.

1. Pengukuran bidang tanah

Lakukan pengukuran terhadap bidang tanah yang akan dibuat pondasi. Pasang bowplank dan benang sesuai gambar kerja yang sudah disepakati.

2. Buat galian

Tingkat kedalaman galian ini bisa disesuaikan dengan kapasitas daya dukung yang dibutuhkan oleh bangunan di atasnya.

3. Pasangan batu kosong atau anstamping

Beri atas pasir secara merata dengan ketebalan 20 cm pada dasar galian pondasi dan selanjutnya susun batu kali atau anstamping dengan ketinggian yang diperlukan 60 cm – 70 cm dengan batu yang diposisikan secara tegak.

4. Tuangkan adukan beton

Campuran pasir dan semen menggunakan perbandingan 1:5. Tambahkan air secukupnya ke dalam campuran tersebut dan tuangkan ke dalam susunan batu kali yang telah diatur sedemikian rupa di dalam galian tanah. Padatkan adukan ini menggunakan tongkat besi sampai benar-benar mengisi setiap celah yang ada diantara susunan batu kali.

5. Urug dengan tanah

Setelah pasangan pada pondasi menerus, urug tanah bidang kosong kiri dan kanan pondasi. Saat pondasi kering sempurna, siap dilanjutkan untuk membuat struktur

bangunan diatasnya.



Gambar 4.10 Kondisi Spasi Pagar Setelah Diperbaiki

(Sumber Dokumentasi Penulis)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I yang terletak di Kecamatan Isimu, Kabupaten Gorontalo, Provinsi Gorontalo. Bandar Udara ini memiliki peran dan fungsi yang dinilai sangat mendorong roda perekonomian di Kabupaten Gorontalo. Selain itu dalam menjamin terciptanya keselamatan, efisiensi, dan keteraturan dalam sebuah operasi penerbangan, yang dibutuhkan tidak hanya sumber daya manusia yang professional dan berkualitas tinggi saja, namun juga harus disediakan fasilitas yang optimal dan memadai.

5.2 Kesimpulan Pelaksanaan BAB IV

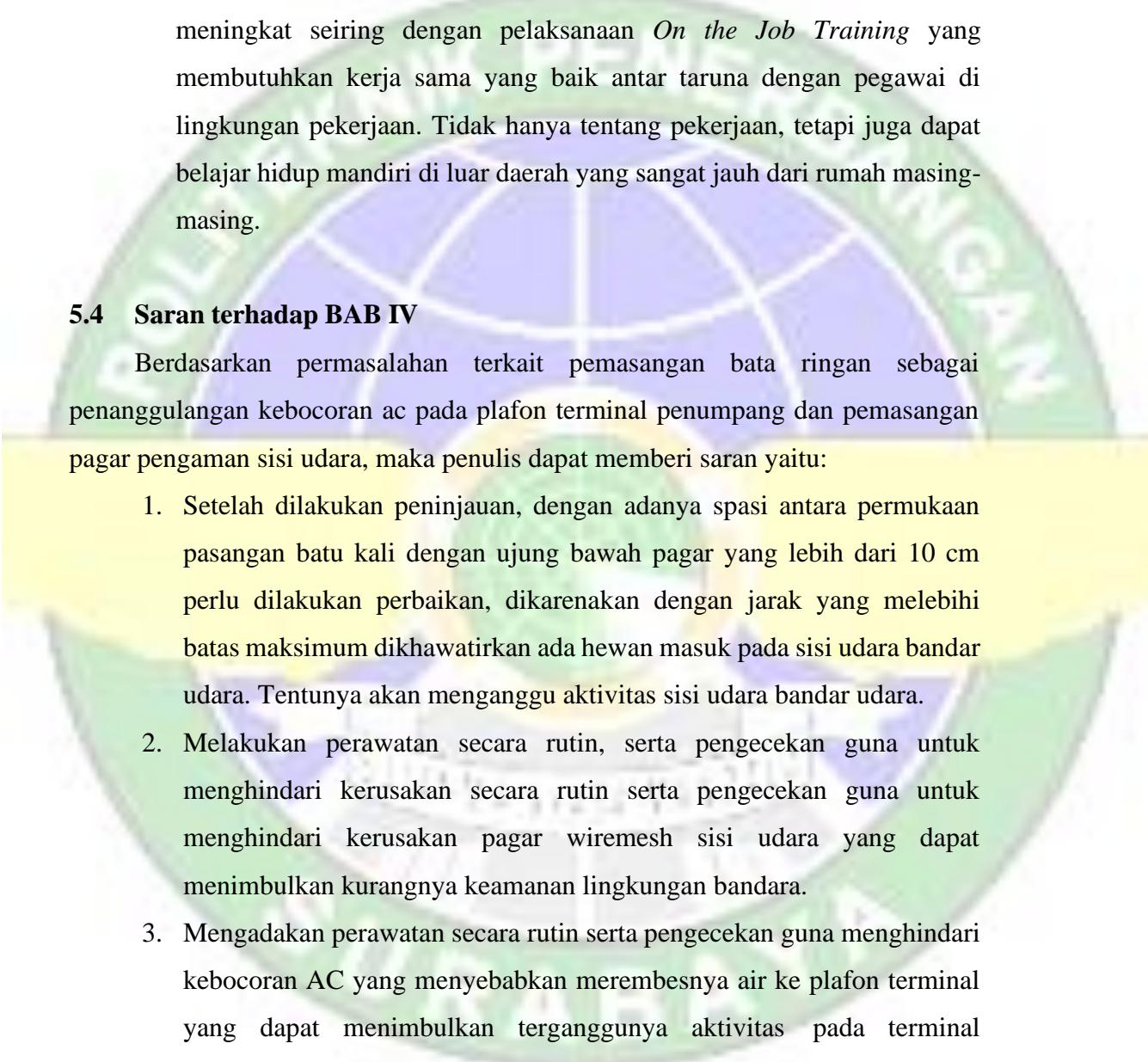
Berdasarkan dari hasil pembahasan maka telah ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada pagar pengaman sisi udara ditemukan dibeberapa titik jarak antara pagar dengan pondasi lajur/sloof yang tidak sesuai dengan spesifikasi, ada beberapa pondasi lajur yang rusak, jarak antara pagar dengan pondasi menerus/sloof adalah 0 – 10 cm (nol sampai sepuluh centimeter). Tidak sesuai spesifikasi teknis
2. Mengadakan perawatan secara rutin serta pengecekan guna untuk menghindari kebocoran AC pada plafon terminal penumpang yang dapat menimbulkan kurang nyamannya terminal penumpang bandar udara.

5.3 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan

Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan adalah sebagai berikut:

1. *On the Job Training* membuat kami lebih terlatih untuk melaksanakan pekerjaan di dunia kerja yang sesungguhnya.

- 
2. Kami dapat melihat sesuatu permasalahan serta mengamatinya secara kritis dan dapat memecahkan masalahnya disertai dengan solusi yang baik terhadap permasalahan tersebut.
 3. Taruna dapat meningkatkan ilmu dan wawasan sehingga lebih siap pada saat terjun di dunia kerja nanti disertai kemampuan bersosialisasi yang meningkat seiring dengan pelaksanaan *On the Job Training* yang membutuhkan kerja sama yang baik antar taruna dengan pegawai di lingkungan pekerjaan. Tidak hanya tentang pekerjaan, tetapi juga dapat belajar hidup mandiri di luar daerah yang sangat jauh dari rumah masing-masing.

5.4 Saran terhadap BAB IV

Berdasarkan permasalahan terkait pemasangan bata ringan sebagai penanggulangan kebocoran ac pada plafon terminal penumpang dan pemasangan pagar pengaman sisi udara, maka penulis dapat memberi saran yaitu:

1. Setelah dilakukan peninjauan, dengan adanya spasi antara permukaan pasangan batu kali dengan ujung bawah pagar yang lebih dari 10 cm perlu dilakukan perbaikan, dikarenakan dengan jarak yang melebihi batas maksimum dikhawatirkan ada hewan masuk pada sisi udara bandar udara. Tentunya akan menganggu aktivitas sisi udara bandar udara.
2. Melakukan perawatan secara rutin, serta pengecekan guna untuk menghindari kerusakan secara rutin serta pengecekan guna untuk menghindari kerusakan pagar wiremesh sisi udara yang dapat menimbulkan kurangnya keamanan lingkungan bandara.
3. Mengadakan perawatan secara rutin serta pengecekan guna menghindari kebocoran AC yang menyebabkan merembesnya air ke plafon terminal yang dapat menimbulkan terganggunya aktivitas pada terminal penumpang

5.5 Saran terhadap Pelaksanaan OJT secara Keseluruhan

1. Dalam On the Job Training yang dilaksanakan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo diharapkan taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak-banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber
2. Taruna diharapkan mendapatkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan langsung dilapangan
3. Melaksanakan pengecekan secara rutin pada area fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
4. Segera melakukan perbaikan dan penanganan jika ada kerusakan pada fasilitas sisi darat dan sisi udara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Demikian laporan hasil *On the Job Training* ini, telah dipaparkan saran dan masakan. Agar semuanya dapat menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka diharapkan setiap solusi yang telah ditawarkan agar dapat dipertimbangkan dan diaplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam hal pelayanan, teknis, dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu diharapkan saran-saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Aerodrome Manual Bandar Udara Djalaluddin, Gorontalo.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (*Manual of Standard Cask - Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : 77 Tahun 2015

Tentang Standarisasi dan Spesifikasi Fasilitas Bandar Udara

Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor : KP 326 Tahun 2019

Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standart CASR Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

Keputusan Menteri Perhubungan, Nomor : KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara

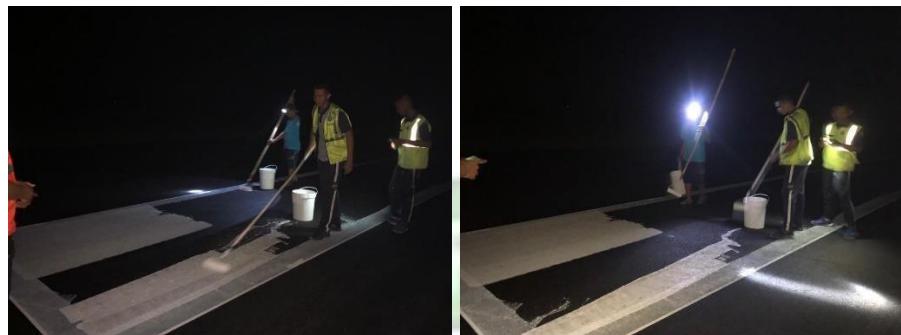
PM. 69 Tahun 2013 tentang Tatatan Kebandarudaraan Nasional

PP No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan

Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

LAMPIRAN



Lampiran 1 Pengecatan Runway



Lampiran 2 Pengukuran Ketebalan Asphalt



Lampiran 3 Pengecatan Area Parkir Taxi



Lampiran 4 Kegiatan Overlay Runway



Lampiran 5 Pembersihan Drainase



Lampiran 6 Padat Karya



Lampiran 7 perbaikan fasilitas terminal penumpang



Lampiran 8 Piket Jaga posko angkutan udara lebaran



Lampiran 9 pemasangan bata ringan pembatas AC



Lampiran 10 Pemasangan Pagar Pengaman Sisi Darat



Lampiran 11 Pemasangan Jendulan pada Terminal Penumpang



Lampiran 12 Perbaikan Pintu Aula Dharma Wanita



Lampiran 13 Pemasangan Pagar Pengaman Sisi Udara



Lampiran 14 Kegiatan Inspeksi Rutin

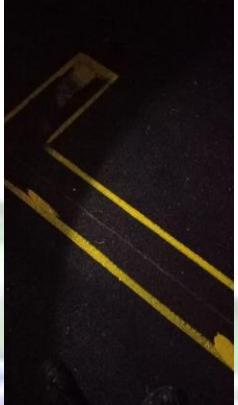
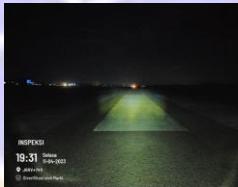
Lampiran 15 Form Kegiatan Harian OJT

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Alieciya Sentiana Putri
 NIT : 30721004
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha
 Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Selasa, 04 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Pengenalan Taruna/i terhadap lingkungan bandar udara dan pegawai Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo • Pelaksanaan overlay aspal apron • Pembangunan terminal kargo 		
2.	Rabu, 05 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pelaksanaan overlay aspal runway • Pelaksanaan pengecatan taxiway • Pembangunan terminal kargo 		
3.	Kamis, 06 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pelaksanaan overlay aspal runway • Pelaksanaan pengecatan taxiway • Pembangunan terminal kargo 		

4.	Jumat, 07 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pelaksanaan overlay aspal runway ● Pelaksanaan pengecatan apron ● Pembangunan terminal kargo 	 	
5.	Sabtu, 08 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembangunan terminal kargo 		
6.	Minggu, 09 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pengecatan apron ● Overlay runway 	 	

7.	Senin, 10 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pengecatan apron ● Perbaikan atap plafon terminal penumpang ● Pembangunan terminal kargo 		
8.	Selasa, 11 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembuatan bangunan posko lebaran ● Pengecatan marka taxiway ● Overlay runway ● Pembangunan terminal kargo 		
9.	Rabu, 12 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pengecatan marka Runway ● Overlay runway ● Pembangunan terminal kargo 		
10.	Kamis, 13 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Overlay runway ● Pembangunan terminal kargo 		

11.	Jumat, 14 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Apel Pembukaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran 2023 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo • Pembangunan terminal kargo 		
12.	Sabtu, 15 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pengecatan Runway • Pelaksanaan overlay aspal runway • Pembangunan terminal kargo 	 	
13.	Minggu, 16 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran 		
14.	Senin, 17 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pelaksanaan overlay pada runway • Pembangunan terminal kargo 		

15.	Selasa, 18 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		
16.	Rabu, 19 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pekerjaan perbaikan urinoir pada toilet di terminal • Pekerjaan perbaikan saluran air di terminal • Pembangunan terminal kargo 	 	
17.	Kamis, 20 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		
18.	Jumat, 21 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		
19.	Sabtu, 22 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		

20.	Minggu, 23 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran 		
21.	Senin, 24 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		
22.	Selasa, 25 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Zoom Meeting Angkutan Transportasi Mudik Lebaran Kementerian Perhubungan 2023 • Pembangunan terminal kargo 		
23.	Rabu, 26 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pengawasan baggage claim • Pembangunan terminal kargo 		
24.	Kamis, 27 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		

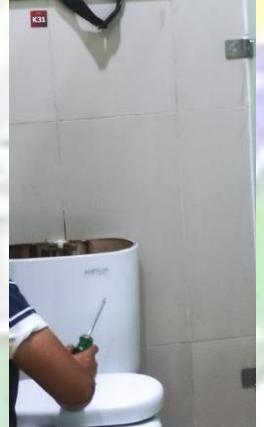
25.	Jumat, 28 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembersihan apron terminal penumpang • Penggantian filter toilet flush • Pembangunan terminal kargo 		
26.	Sabtu, 29 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran • Pembangunan terminal kargo 		
27.	Minggu, 30 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran 		

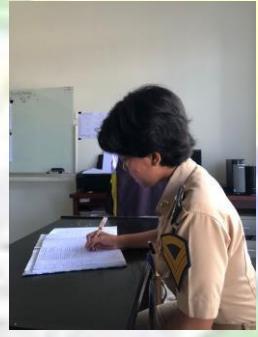
Supervisor
Kepala Unit Bangunan

BRIAN ARIYO PRAKASA, A. Md
NIP. 199809012020121003

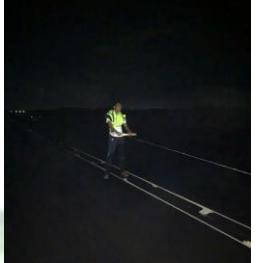
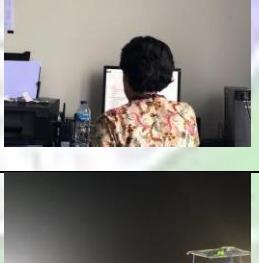
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

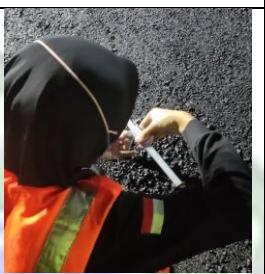
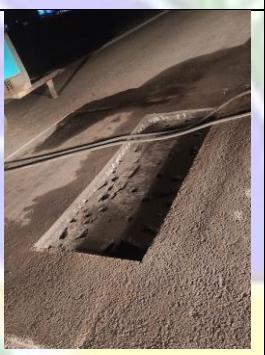
Nama : Alieciya Sentiana Putri
 NIT : 30721004
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha
 Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Senin, 1 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran 		
2.	Selasa, 2 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Penjagaan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran ● Penutupan Posko Terpadu Angkutan Udara Lebaran 2023 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo ● Penggantian floor drain ● Perbaikan filter toilet 	 	
3.	Rabu, 3 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pemotongan rumput ● Pemasangan pagar perimeter 		

		<ul style="list-style-type: none"> ● Pemasangan bata ringan ● Pembongkaran tempat posko 	  	
4.	Kamis, 4 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pemasangan bata ringan ● Pembersihan saluran area strip 300 sisi utara ● Perbaikan filter kloset 	  	
5.	Jumat, 5 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembersihan saluran area strip 300 sisi utara ● Pemasangan bata ringan 		

6.	Sabtu, 6 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan penggantian kran air di terminal penumpang • Pembersihan saluran area strip 300 sisi utara • Pemasangan bata ringan • Overlay leveling as runway sta 1425 - 1570 		
7.	Minggu, 7 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan bata ringan • Overlay leveling as runway sta 1570 - 1720 		
8.	Senin, 8 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan bata ringan • Overlay sisi kanan runway sta 1425-1695 		
9.	Selasa, 9 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan bata ringan • Overlay sisi runway 		

10.	Rabu, 10 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Zoom Meting pembukaan OJT 1 TBL & TLB Poltekbang Surabaya • Pemasangan bata ringan • Pengecatan runway side stripe 		
11.	Kamis, 11 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan bata ringan • Pengecatan runway side stripe 		
12.	Jumat, 12 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan bata ringan 		
13.	Sabtu, 13 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		

14.	Minggu, 14 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
15.	Senin, 15 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Overlay taxiway charlie 20 x 138 m 		
16.	Selasa, 16 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Overlay fillet taxiway charlie • Pekerjaan patching 		
17.	Rabu, 17 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Overlay taxiway 		
18.	Kamis, 18 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan perbaikan gerbang bandar udara • Overlay runway lajur kiri sta 1720-2020 		
19.	Jumat, 19 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan pemasangan kaca wastafel toilet • Pekerjaan talang gerbang bandar udara • Pembuatan sloof pondasi pagar wiremesh 		

				
20.	Sabtu, 20 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan talang gerbang bandar udara • Pekerjaan pagar wiremesh • Pekerjaan pemasangan kaca wastafel toilet 		
21.	Minggu, 21 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan pemasangan kaca wastafel toilet • Pekerjaan pagar wiremesh • Pekerjaan talang gerbang bandar udara 	 	
22.	Senin, 22 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan pemasangan atap smoking area • Pekerjaan pagar wiremesh 		
23.	Selasa, 23 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemotongan rumput di sekitar movement area 		

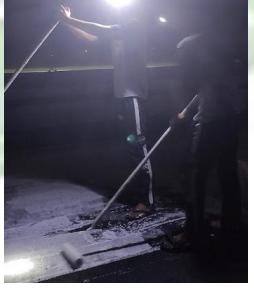
24.	Rabu, 24 Mei Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Levelling as center runway • Pekerjaan lantai di lantai 1 terminal penumpang 		
25.	Kamis, 25 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan lantai di lantai 1 terminal penumpang 		
26.	Jumat, 26 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan marka parkir taxi • Pekerjaan penggantian pintu kaca terminal penumpang • Pekerjaan lantai di lantai 1 terminal penumpang 		
27.	Sabtu, 27 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan pengecatan plat 		

28.	Minggu, 28 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Tes uji CBR jalan inspeksi • Pemasangan plat pada terminal penumpang 		
29.	Senin, 29 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan centerline runway • Pemasangan partisi di terminal penumpang • Pekerjaan pipa saluran air 		
30.	Selasa, 30 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Overlay runway • Pembuatan marka 		
31.	Rabu, 31 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Overlay runway • Pemasangan karpet wudhu mushola lantai 1 dan 2 		



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Alieciya Sentiana Putri
 NIT : 30721004
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha
 Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Kamis, 1 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pengecatan marka runway dan taxiway charlie ● Overlay runway ● Pembangunan terminal kargo 	 	
2.	Jumat, 2 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pekerjaan pemasangan neon box di ruang tunggu ● Pengecatan marka movement area ● Overlay runway 		

		<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan terminal kargo 		
3.	Sabtu, 3 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Overlay runway • Pengecatan marka movement area • Pekerjaan penggantian kran air di terminal penumpang • Pembangunan terminal kargo 	 	
4.	Minggu, 4 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan marka movement area 		
5.	Senin, 5 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembuatan jalan inspeksi • Pengecatan marka movement area • Pembangunan terminal kargo 		

6.	Selasa, 6 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan marka movement area • Pembangunan terminal kargo 	 	
7.	Rabu, 7 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembuatan adukan beton untuk pondasi terminal kargo • Pembangunan terminal kargo 		
8.	Kamis, 8 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
9.	Jumat, 9 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
10.	Sabtu, 10 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
11.	Minggu, 11 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		

12.	Senin, 12 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan perbaikan selang closet • Pembangunan terminal kargo 		
13.	Selasa, 13 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemberangkatan jamaah haji • Pembangunan terminal kargo 		
14.	Rabu, 14 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan plafond gedung EOC • Pembangunan terminal kargo 		
15.	Kamis, 15 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan plafond gedung terminal penumpang • Pemberangkatan jamaah haji • Pembangunan terminal kargo 	 	

16.	Jumat, 16 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan marka parkir kendaraan terminal penumpang • Pembangunan terminal kargo 		
17.	Sabtu, 17 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan marka parkir kendaraan terminal penumpang • Pembangunan terminal kargo 		
18.	Minggu, 18 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
19.	Senin, 19 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan marka dropzone penumpang • Pekerjaan atap gedung PKP-PK • Pembangunan terminal kargo 		
20.	Selasa, 20 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan atap gedung PKP-PK 		

		<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan terminal kargo 		
21.	Rabu, 21 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan atap gedung PKP-PK • Pembangunan terminal kargo 		
22.	Kamis, 22 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan plafond gedung PKP-PK • Pembangunan terminal kargo 		
23.	Jumat, 23 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pekerjaan terminal kargo • Pembangunan terminal kargo 		
24.	Sabtu, 24 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
25.	Minggu, 25 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
26.	Senin, 26 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		

		<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan siku bangunan terminal kargo • Pembangunan terminal kargo 		
27.	Selasa, 27 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembuatan siku bangunan terminal kargo 		
28.	Rabu, 28 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan tenda dan shaf shalat persiapan shalat ied adha di Bandar Udara Djalaluddin • Pembangunan terminal kargo 		
29.	Kamis, 29 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pelaksanaan shalat ied dan penyembelihan hewan qurban di Bandar Udara Djalaluddin • Pembangunan terminal kargo 		

30.	Jumat, 30 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 	<p><i>Supervisor</i> Kepala Unit Bangunan</p>
-----	---------------------	--	---

BRIAN ARIYO PRAKASA, A. Md
NIP. 199809012020121003



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Alieciya Sentiana Putri
 NIT : 30721004
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha
 Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Sabtu, 1 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembangunan terminal kargo 		
2.	Minggu, 2 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook 		
3.	Senin, 3 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Apel pagi ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pengawasan program padat karya ● Pembangunan terminal kargo 		
4.	Selasa, 4 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pengawasan program padat karya ● Pembangunan terminal kargo 		

5.	Rabu, 5 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengawasan program padat karya • Pembangunan terminal kargo 	 	
6.	Kamis, 6 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengawasan program padat karya • Pembangunan terminal kargo 	 	
7.	Jumat, 7 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengawasan program padat karya • Pembangunan terminal kargo 		
8.	Sabtu, 8 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengawasan program padat karya • Pembangunan terminal kargo 		
9.	Minggu, 9 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
10.	Senin, 10 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengawasan program padat karya • Pembangunan terminal kargo 		

11.	Selasa, 11 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengawasan program padat karya • Pembangunan terminal kargo 		
12.	Rabu, 12 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengelacatan kanstin area perkantoran • Pembangunan terminal kargo 		
13.	Kamis, 13 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengelacatan kanstin area perkantoran • Pembangunan terminal kargo 		
14.	Jumat, 14 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pemasangan speed bump • Pembangunan terminal kargo 		
15.	Sabtu, 15 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
16.	Minggu, 16 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		

17.	Senin, 17 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Apel pagi • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penggantian tutup kloset gedung admin • Pembangunan terminal kargo 		
18.	Selasa, 18 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan ulang <i>side strip runway</i> • Pembangunan terminal kargo 		
19.	Rabu, 19 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
20.	Kamis, 20 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan ulang <i>side strip runway</i> • Pembangunan terminal kargo 		
21.	Jumat, 21 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
22.	Sabtu, 22 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		

23.	Minggu, 23 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
24.	Senin, 24 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
25.	Selasa, 25 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
26.	Rabu, 26 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
27.	Kamis, 27 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Perbaikan atap gedung teknik operasi • Pembangunan terminal kargo 		
28.	Jumat, 28 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Perbaikan atap gedung teknik operasi • Pembangunan terminal kargo 		

29.	Sabtu, 29 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
30.	Minggu, 30 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
31.	Senin, 31 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		

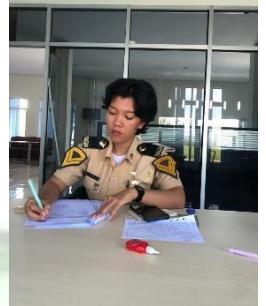
Supervisor
Kepala Unit Bangunan

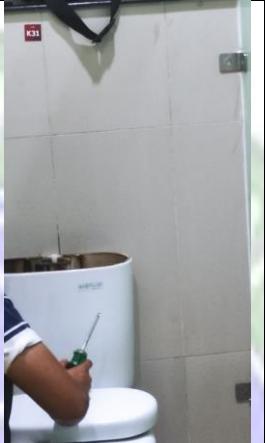
BRIAN ARIYO PRAKASA, A. Md
NIP. 199809012020121003

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Alieciya Sentiana Putri
 NIT : 30721004
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Alpha
 Lokasi OJT : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Selasa, 1 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembangunan terminal kargo 		
2.	Rabu, 2 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Perbaikan pintu kantor Dharma Wanita ● Pembangunan terminal kargo 		
3.	Kamis, 3 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembangunan terminal kargo 		
4.	Jumat, 4 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> ● Inspeksi harian ● Pengisian logbook ● Pembangunan terminal kargo 		

5.	Sabtu, 5 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
6.	Minggu, 6 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
7.	Senin, 7 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Perbaikan pintu <i>tenant stand</i> • Pembangunan terminal kargo 		
8.	Selasa, 8 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pengecatan pagar kantor Dharma Wanita • Pembangunan terminal kargo 		
9.	Rabu, 9 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		

10.	Kamis, 10 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
11.	Jumat, 11 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembersihan saluran air toilet terminal penumpang • Pembangunan terminal kargo 		
12.	Sabtu, 12 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Penyambutan kedatangan Dharma Wanita Pusat • Pembangunan terminal kargo 		
13.	Minggu, 13 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		
14.	Senin, 14 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook • Pembangunan terminal kargo 		
15.	Selasa, 15 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengisian logbook 		

		<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan terminal kargo 		
16.	Rabu, 16 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi harian • Pengecatan Gedung A2B, gedung Gym, dan gedung Power House • Pengisian logbook 	 	
17.	Kamis, 17 Agustus 2023			
18.	Jumat, 18 Agustus 2023			
19.	Sabtu, 19 Agustus 2023			
20.	Minggu, 20 Agustus 2023			
21.	Senin, 21 Agustus 2023			
22.	Selasa, 22 Agustus 2023			
23.	Rabu, 23 Agustus 2023			
24.	Kamis, 24 Agustus 2023			
25.	Jumat, 25 Agustus 2023			
26.	Sabtu, 26 Agustus 2023			
27.	Minggu, 27 Agustus 2023			

28.	Senin, 28 Agustus 2023			
29.	Selasa, 29 Agustus 2023			
30.	Rabu, 30 Agustus 2023			
31.	Kamis, 31 Agustus 2023			

Supervisor
Kepala Unit Bangunan

BRIAN ARIYO PRAKASA, A. Md
NIP. 199809012020121003