

**PEKERJAAN PERBAIKAN PLAT DUIKER PADA AREA
JALAN INSPEKSI DAN PERBAIKAN ATAP GEDUNG
TEKNIK OPERASI BANDAR UDARA DJALALUDDIN
GORONTALO**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
2 Oktober 2023 – 29 Februari 2024



Disusun Oleh:

MUHAMMAD RIFAL
NIT 30721013

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

2024

**PEKERJAAN PERBAIKAN PLAT DUIKER PADA AREA
JALAN INSPEKSI DAN PERBAIKAN ATAP GEDUNG
TEKNIK OPERASI BANDAR UDARA DJLALUDDIN
GORONTALO
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
2 OKTOBER 2023 – 29 FEBRUARI 2024**



Disusun Oleh:

MUHAMMAD RIFAL
NIT 30721013

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

2024

HALAMAN PERSETUJUAN
PEKERJAAN PERBAIKAN PLAT DUIKER PADA AREA JALAN
INSPEKSI DAN PERBAIKAN ATAP GEDUNG TEKNIK OPERASI
BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO

Oleh:

MUHAMMAD RIFAL

NIT: 30721013

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing


Brian Arivo Prakasa, A.Md.
NIP.1998901 202012 1 003


Dr. Siti Fatimah, M.T.
NIP. 19660214 199003 2 001

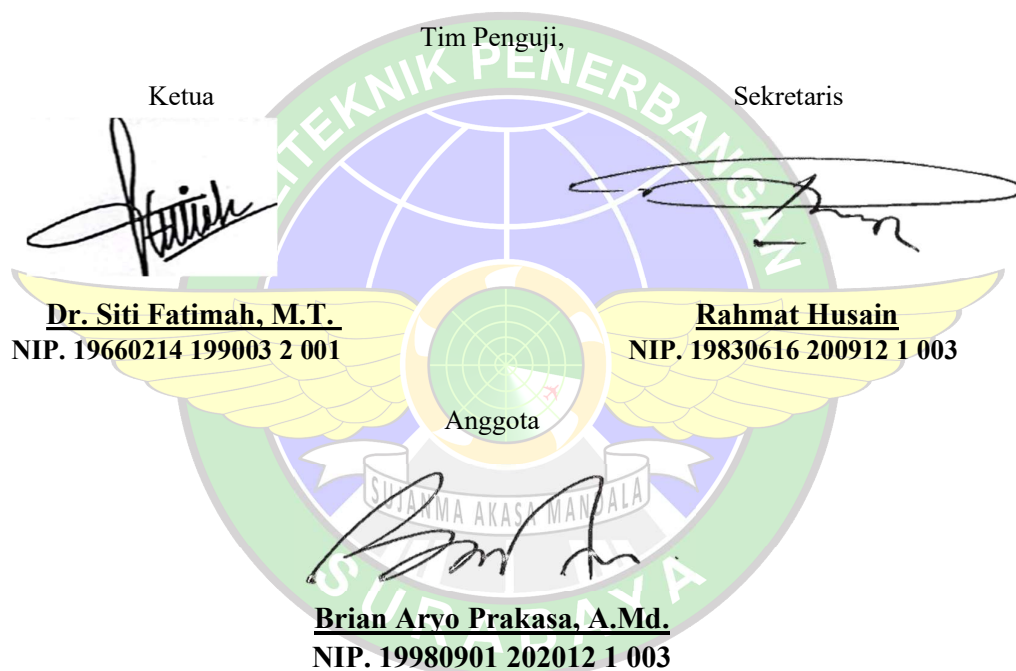
Mengetahui,
Kepala UPBU Djalaluddin Gorontalo

Joko Harjani, S.T., M.Si.
NIP. 19760622 199703 1 001

HALAMAN PENGESAHAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

**PEKERJAAN PERBAIKAN PLAT DUIKER PADA AREA JALAN
INSPEKSI DAN PEBAIKAN ATAP GEDUNG TERMINAL BANDAR
UDARA DJALALUDDIN GORONTALO**

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada Tanggal 19 Februari 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen *On The Job Training*



Mengetahui,
Ketua Program Studi

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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan petunjuk, sehingga penulis dapat sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* dengan judul “PEKERJAAN PERBAIKAN PLAT DUIKER PADA AREA JALAN INSPEKSI DAN PERBAIKAN ATAP GEDUNG TEKNIK OPERASI BANDAR UDARA DJALALUDDIN GORONTALO” dan dapat melaksanakan OJT (*On the Job Training*) di Unit Pelaksana Bandar Udara Djalaluddin – Gorontalo ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan Landasan Angkutan VI.

Laporan ini merupakan catatan penulis selama melakukan *On The Job Training* yang berisikan tentang fasilitas – fasilitas di bagian *Airside, Landside* dan terminal yang berada di Bandar Udara Djalaluddin – Gorontalo serta kegiatan harian yang telah dilaksanakan.

Adapun manfaat yang penulis dapat dari bimbingan dan pengarahan selama pengerjaan laporan OJT (*On The Job Training*) merupakan suatu anugerah yang dapat menjadi pelajaran selama melaksanakan OJT (*On The Job Training*).

Dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan anugerah dan lindungan.
2. Kedua Orang Tua serta rekan yang selalu memberikan dukungan serta doa yang diberikan demi kelancaran pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Bapak Joko Harjani, S.T., M.Si. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
4. Bapak Sayyid Segaf Alqadri, S.Sos. selaku kepala seksi teknik dan operasi Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

5. Bapak Brian Ariyo Prakasa, A.Md. selaku Supervisor pembimbing *On The Job Training*
6. Bapak Rahmat Husein selaku Kepala Unit Landasan Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
7. Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P., S.T., M.T. IPM. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya
8. Ir. Agus Pramuka, M.M. Selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya
9. Seluruh Karyawan dan Staf di Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
10. Seluruh teknisi Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
11. Para Senior alumni dari Politeknik Penerbangan Curug, Politeknik Penerbangan Surabaya maupun dari Politeknik Penerbangan Makassar yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini.
12. Rekan Teknologi Bandar Udara angkatan ke-10 Politeknik Penerbangan Makassar yang telah banyak membantu dan berbagi ilmu selama masa kegiatan *On the Job Training*.
13. Dan semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On the Job Training*.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan, karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan pengembangan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca, khususnya yang melaksanakan *On The Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

Gorontalo, 14 Februari 2024

Muhammad Rifal

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT	1
1.2 Maksud dan Tujuan <i>On The Job Training</i>	2
BAB II PROFIL BANDARA	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Gorontalo	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Data Aerodrome	6
2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (Airside Facility)	8
2.2.3 Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside Facility</i>)	11
2.2.4 Data PKP PK	13
2.2.5 Jam Operasional	14
2.3 Struktur Organisasi Kantor UPBU Kelas I Djalaluddin Gorontalo	14
BAB III TINJAUAN TEORI.....	15
3.1 Bandar Udara	15
3.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	15
3.3 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>)	17
3.4 Pengertian Bangunan	18
3.6 Atap Suatu Bangunan	19
3.6.1 Pengertian Atap	19
3.6.2 Macam-macam Atap Suatu Bangunan	19
3.6.3 Fungsi Atap Suatu Bangunan	20
3.7 Macam Macam Kerusakan Pada Atap Dak Beton	21
3.8 Waterproofing	21
3.8.1 Pengertian Waterproofing	21
3.8.2 Manfaat <i>Waterproofing</i>	21
3.8.3 Jenis-jenis Waterproofing	21

3.9 Plat <i>Duiker</i>	23
BAB IV LINGKUP PERMASALAHAN OJT	23
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	24
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara.....	24
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	26
4.2 Jadwal Kegiatan OJT	31
4.3 Permasalahan	32
4.4 Penyelesaian Masalah	33
4.4.1 Perbaikan plat duicker.....	33
4.4.2 Perbaikan atap Gedung Teknik Operasi.....	38
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	43
5.1 Kesimpulan	43
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	43
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	44
5.2 Saran.....	44
5.2.1 Saran Permasalahan <i>On The Job Training</i>	44
5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	44
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN.....	47

DAFTAR GAMBAR

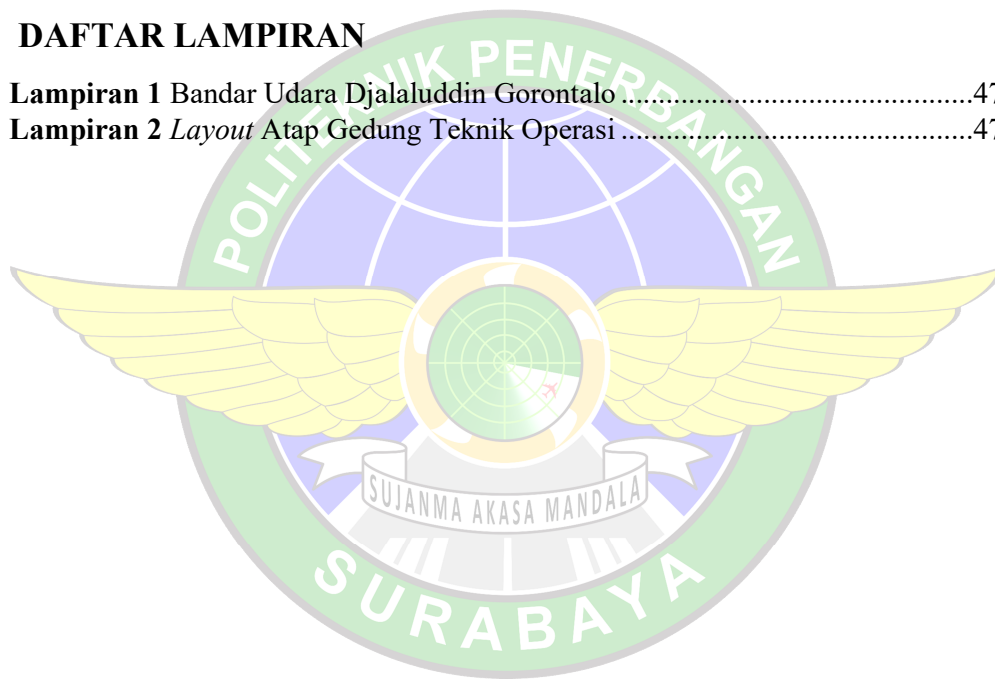
Gambar 2. 1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	4
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	14
Gambar 4.1 <i>Runway</i>	24
Gambar 4.2 <i>Taxiway</i>	25
Gambar 4.3 <i>Apron</i>	25
Gambar 4.4 <i>Runway Strip</i>	26
Gambar 4.5 Terminal Penumpang	26
Gambar 4.6 Gudang Kargo	27
Gambar 4.7 Gedung Kantor Administrasi	28
Gambar 4.8 Gedung Teknik Operasi	28
Gambar 4.9 Gedung Keamanan Penerbangan	29
Gambar 4.10 Gedung PKP-PK	29
Gambar 4.11 Gedung Alat-alat Berat	30
Gambar 4.12 Gedung <i>Power House</i>	31
Gambar 4. 13 Layout Plat Duiker Sisi Udara	33
Gambar 4. 14 Pengukuran Area Pekerjaan	35
Gambar 4. 15 Proses Pembersihan dan Penghancuran	36
Gambar 4.16 Pencampuran Semen	36
Gambar 4.17 Perataan pada area yang diperbaiki	37
Gambar 4. 18 Area pekerjaan selesai	37
Gambar 4.19 <i>Flowchart</i> Pekerjaan	38
Gambar 4.20 Proses pekerjaan	42

DAFTAR TABEL

Tabel 2.2.1 Data Aerodrome	6
Tabel 2.2.2 Fasilitas Sisi Udara	8
Tabel 2.2.3 Fasilitas Sisi Darat	11
Tabel 2.2.4 Data PKP-PK	13
Tabel 2.2.5 Jam Operasional	14
Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan OJT	31
Tabel 4.2 Alat dan bahan pekerjaan permasalahan 1	33
Tabel 4.3 Alat dan bahan pekerjaan permasalahan 2	39

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo	47
Lampiran 2 <i>Layout</i> Atap Gedung Teknik Operasi	47





BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Untuk meningkatkan *skill* para taruna, Politeknik Penerbangan Surabaya menyelenggarakan program *On The Job Training* (OJT), karena tidak hanya untuk menguasai ilmu teori saja, tetapi taruna juga harus memiliki pengalaman langsung pekerjaan untuk menciptakan tenaga profesional yang bersertifikasi dan memiliki keterampilan khusus.

On The Job Training (OJT) di suatu Bandar Udara merupakan salah satu program kurikulum di Politeknik Penerbangan Surabaya. Taruna dapat merasakan kehidupan kerja yang sebenarnya, institusi pendidikan mencoba menawarkan solusi. Politeknik Penerbangan Surabaya menawarkan pelatihan bagi calon karyawan seperti *On The Job Training* (OJT). Hal ini bertujuan untuk memberikan pengalaman, keterampilan dan pengetahuan tentang kehidupan kerja.

On the Job Training merupakan kegiatan dalam Tridharma Perguruan Tinggi (pendidikan, penelitian dan pengabdian masyarakat) untuk belajar, meningkatkan pemahaman dan wawasan yang lebih luas. Tujuan dari *On the Job Training* adalah untuk mendukung pelaksanaan pendidikan, peningkatan pemikiran dan pengetahuan, dimana lulusan diharapkan memiliki pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan pada saat ini, sehingga keberadaannya mendukung kualitas sumber daya manusia. Perkembangan Politeknik Penerbangan Surabaya menjalin kerjasama dengan beberapa bandara di Indonesia, salah satunya adalah Bandar Udara Djalaluddin.

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

1. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 tanggal 10 Agustus 2012 tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun

2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).

2. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5310).

1.2 Maksud dan Tujuan *On The Job Training*

Adapun maksud dalam pelaksanaan *OJT* oleh pihak Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

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

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

1. Sebagai bekal taruna untuk mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

3. Taruna dapat mengembangkan keterampilan dan pengalaman pada bandar udara setempat.
4. Membentuk taruna dapat mengetahui apa saja permasalahan yang dihadapi oleh unit yang ditempati.



BAB II

PROFIL BANDARA

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Gorontalo



Gambar 2. 1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

Sumber : Dokumentasi Penulis

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 dari pusat kota Gorontalo dan dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Terminal baru Bandar udara Djalaluddin Gorontalo diresmikan pada tanggal 1 Mei 2016. Bandar udara 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. Bandar udara ini diberi nama Djalaluddin Gorontalo 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 (dahulu bernama Pelabuhan Udara Tolotio) 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 udara Djalaluddin Gorontalo 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 teritorial NKRI. Selanjutnya seiring dengan selesainya pekerjaan rintisan pembangunan lapangan udara, maka pada tahun 1956 pesawat jenis DC-3 Dakota mendarat di lapangan udara (Konstruksi Pengerasan dasar) Desa Tolotio.

Dengan fasilitas sederhana lapangan udara Tolotio yang semula berfungsi sebagai pelabuhan udara militer juga berfungsi sebagai pelabuhan udara komersial yang dikelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara sekarang. Perubahan nama pelabuhan udara Tolotio menjadi Pelabuhan udara Djalaluddin Gorontalo terjadi pada tahun 1974 berdasarkan usulan fraksi ABRI di DPRD kabupaten Gorontalo tentang perubahan nama Tolotio menjadi Djalaluddin Gorontalo. Nama Djalaluddin Gorontalo diambil dari nama seorang penerbang TNI-AU yang merupakan putra terbaik Indonesia yang berasal dari daerah Gorontalo yaitu Letkol Pnb Djalaluddin Gorontalo Tantu yuddin Gorontalo yang dinyatakan gugur dalam operasi Dwikora di Malaysia. Dia hilang bersama pesawat Hercules yang dikemudikannya, sehingga menjadi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

Ditetapkannya menjadi Unit Penyelenggara Bandar udara Udara Kelas I pada tanggal 19 September 2014 dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara - Kementerian Perhubungan. Hingga saat ini bandar udara 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 Bandar udara Djalaluddin Gorontalo Gorontalo meliputi Pelayanan Kesehatan Kelas III, Karantina Hewan dan tumbuhan Kelas III, Kargo, Taksi, Damri, Bentor, *Shuttle* Bus hotel, Kantin/Resto, Mini market, Mesin ATM, dan lain sebagainya.

2.2 Data Umum

Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berada di kota Gorontalo, Provinsi Gorontalo. Berikut merupakan data sarana dan prasarana yang ada pada Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo:

2.2.1 Data Aerodrome

Tabel 2.2.1 Data Aerodrome

Data Umum UPBU Djaluddin Gorontalo	
Nama Bandar udara	UPBU Djalaluddin Gorontalo
Kelas	Kelas 1
Penyelenggara	Unit Penyelenggara Bandar Udara
Kepemilikan Aset	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Otoritas Bandar udara	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 YDYG
Email	bandarudara_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 - 17:00 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 Visulal	<i>Wind Shock</i> / Marka Rambu
Fasilitas Keselamatan Penerbangan	PKP - PK Kategori VII Metal Detector Bagage Trough Detector

(Sumber : Internet)

2.2.2 Fasilitas Sisi Udara (Airside Facility)

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Tabel 2.2.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara										
Landas Pacu / <i>Runway</i>										
# <i>Runway</i>										
Ukuran / Dimensi	:	2.500	m	x	45	m				
							Total	:	112.500	m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix /</i> Fleksibel								
Azimuth	:	0 9 2 7								
PCN	:	50 F/A/W/T								
Landas Hubung / <i>Taxiway</i>										
# <i>Taxiway A</i>										
Ukuran / Dimensi	:	110	m	x	23	m				
							Total	:	2.530	m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix /</i> Fleksibel								
PCN	:	50 F/D/W/T								
# <i>Taxiway B</i>										
Ukuran / Dimensi	:	110	m	x	23	M				
							Total	:	2.530	m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix /</i> Fleksibel								
PCN	:	50 F/A/W/T								
# <i>Taxiway C</i>										
Ukuran / Dimensi	:	143	m	x	29	m				
							Total	:	4.147	m ²
Konstruksi / Surface	:	<i>Asphalt Hotmix /</i> Fleksibel								

PCN	:	50 F/A/W/T							
Landas Parkir / <i>Apron</i>									
# <i>Apron</i> Lama (A)									
Ukuran / Dimensi	:	230	m	x	80	m	Total	:	18.400 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
PCN	:	56 F/C/W/T							
# <i>Apron</i> 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 / <i>Turning Area</i>									
# <i>Turning Area</i> 09									
Ukuran / Dimensi	:	100	m	x	20	m	Total	:	2.000 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
# <i>Turning Area</i> 27									
Ukuran / Dimensi	:	100	m	x	20	m	Total	:	2.000 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
Daerah Henti / <i>Stop Way</i>									
# <i>Turning Area</i> 09									
Ukuran / Dimensi	:	60	m	x	45	m	Total	:	2.700 m ²
Konstruksi /	:	Asphalt Hotmix /							

Surface		Fleksibel							
# Turning Area 27									
Ukuran / Dimensi	:	60	m	x	37,5	m	Total	:	2.250 m ²
Konstruksi / Surface	:	Asphalt Hotmix / Fleksibel							
# Resa 09									
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	60	m	Total	:	5.400 m ²
Konstruksi / Surface	:	Tanah diperkeras							
# Resa 27									
Ukuran / Dimensi	:	90	m	x	60	m	Total	:	5.400 m ²
Konstruksi / Surface	:	Tanah diperkeras							
Daerah Runway Strip (Shoulder)									
# Runway Strip									
Ukuran / Dimensi	:	3.050	m	x	300	m	Total	:	915.000 m ²
Konstruksi / Surface	:	Tanah diperkeras							

(Sumber : Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo)

2.2.3 Fasilitas Sisi Darat (*Landside Facility*)

Sisi Darat Bandara adalah area bandar udara yang tidak terkait langsung dengan operasi penerbangan. Dari segi operasional, fasilitas darat sangat erat kaitannya dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung di bandar udara.

Tabel 2.2.3 Fasilitas Sisi Darat

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	
Parkir	:	72	m	×	240	m	2	:	17280	m ²	
Kapasitas	:	800	Kendaraan 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

(Sumber : Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo)

2.2.4 Data PKP PK

Tabel 2.2. 4 Data PKP-PK

1.	Kendaraan PKP-PK	Foam Tender Type IV
2.	Ambulance	Ada
3.	Fasilitas Peralatan	Tersedia

(Sumber : Internet)

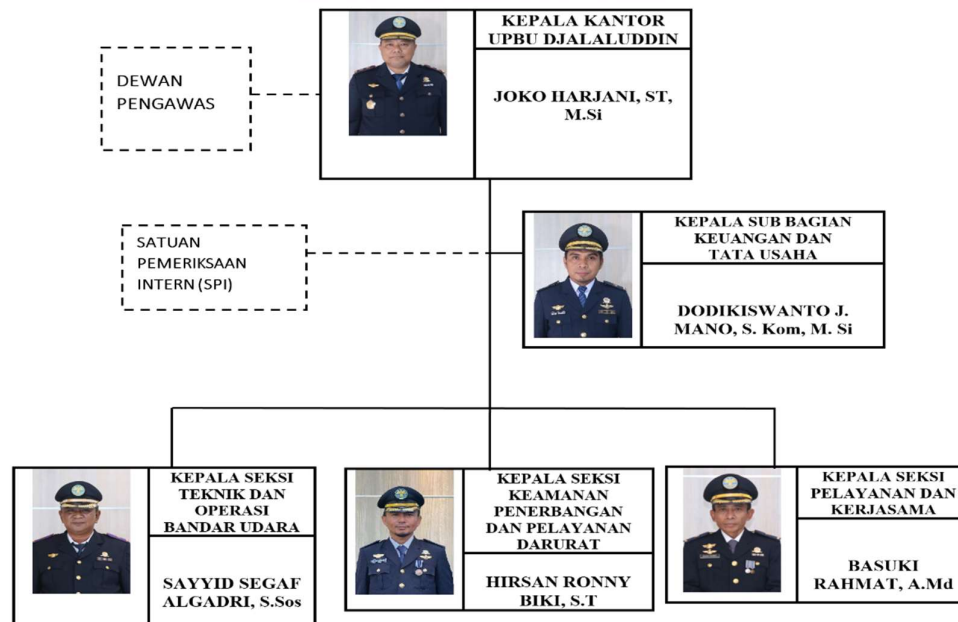
2.2.5 Jam Operasional

Tabel 2.2.5 Jam Operasional

1.	Pelayanan Pesawat Udara	07.00 – 17.00 WIB
2.	Administrasi Bandar Udara	Senin s.d. Jumat 00.00 s.d. 08.30 UTC Jumat 00.00 s.d. 07.30 UTC
3.	Keamanan Bandar Udara	24 JAM

(Sumber: Internet)

2.3 Struktur Organisasi Kantor UPBU Kelas I Djalaluddin Gorontalo



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo

(Sumber: Kantor UPBU Kelas 1 Djalaluddin Gorontalo)

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 dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. (Sumber : Hubud, 2019)

. Menurut Annex 14 Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Secara umum yang di maksud dengan Bandar Udara merupakan Kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Bandar Udara harus memiliki fasilitas pokok, di antaranya:

3.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

- Terminal bandar udara adalah tempat untuk penumpang melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan.
- *Crub*, adalah area yang digunakan penumpang naik-turun dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara.
- Tempat parkir kendaraan, merupakan area yang digunakan penumpang atau pengguna jasa bandar udara untuk memarkirkan kendaraan nya.
- Terminal Bandar Udara

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 Pasal 3 ayat 1 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara yang berbunyi :

Standar pelayanan yang dimaksud meliputi:

- a) Fasilitas yang di gunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang
- b) Fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang
- c) Fasilitas yang memberikan nilai tambah
- d) Kapasitas terminal bandar udara dalam menampung penumpang pada jam sibuk

Adapun pengertian mengenai fasilitas bangunan terminal penumpang yaitu bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Aspek yang diperhatikan dalam penilaian kinerja operasional adalah jumlah dan kondisi fasilitas tersebut. Di dalam Terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi Keberangkatan , Kedatangan serta Peralatan penunjang bandar udara.

1) Fasilitas keberangkatan

- a) Check in counter adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- b) Check in area adalah area yang dibutuhkan untuk menampung check in counter. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c) Rambu/marka terminal bandar udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal. Pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan standar internasional.

d) Fasilitas Custom Imigration Quarantina / CIQ (bandar udara Internasional), Ruang tunggu, Tempat duduk, dan Fasilitas umum lainnya (toilet telepon dsb) adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

e) Selain itu pada terminal keberangkatan juga terdapat fasilitas: Hall keberangkatan dimana hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan Kerb keberangkatan, Ruang tunggu penumpang, Tempat duduk dan fasilitas umum toilet.

2) Fasilitas Kedatangan

a) Ruang kedatangan adalah ruangan yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan kerb kedatangan dan baggage claim area.

b) Baggage Conveyor Belt adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.

c) Rambu/marka terminal bandar udara, Fasilitas Custom Imigration Quarantine / CIQ (bandar udara Internasional) dan Fasilitas umum lainnya (toilet telepon dsb) adalah kelengkapan terminal kedatangan yang harus disediakan yang jumlah dan luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

3.3 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

- *Runway* (Landas Pacu), adalah area yang digunakan pesawat terbang untuk lepas landas ataupun pendaratan.

- *Taxiway*, adalah area yang menghubungkan antara landas pacu dengan *apron*, berfungsi sebagai jalur pesawat berpindah dari landas pacu ke *apron* atau sebaliknya.
- *Apron*, adalah area untuk parkir, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, serta memuat dan menurunkan penumpang maupun barang. Area ini berdampingan dengan bangunan terminal untuk memudahkan kegiatan tersebut agar efisien.

3.4 Pengertian Bangunan

Bangunan adalah struktur buatan manusia yang terdiri atas dinding dan atap yang didirikan secara permanen di suatu tempat. Bangunan juga biasa disebut dengan rumah dan gedung, yaitu segala sarana, prasarana atau infrastruktur dalam kebudayaan atau kehidupan manusia dalam membangun peradabannya. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu laik fungsi.

Perawatan dan pemeliharaan bangunan di lingkungan bandar udara adalah salah satu hal yang harus selalu diberlakukan agar aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi.

Bangunan mempunyai beberapa fungsi bagi kehidupan manusia, terutama sebagai tempat berlindung dari cuaca, keamanan, tempat tinggal, privasi, tempat menyimpan barang, dan tempat bekerja. Suatu bangunan tidak bisa lepas dari kehidupan manusia khususnya sebagai sarana pemberi rasa aman, dan nyaman.

Contoh bangunan yang paling sering kita lihat yaitu jembatan beserta konstruksi, dan rancangannya, jalan, serta sarana telekomunikasi. Secara umum, peradaban suatu bangsa dapat dilihat dari teknik-teknik bangunan maupun sarana, dan prasarana yang dibuat maupun ditinggalkan oleh warisan manusia dalam perjalanan sejarahnya.

3.5 Gedung Operasional

Gedung Operasional adalah bangunan/gedung yang terletak di sisi darat Bandar Udara yang lokasi penempatannya strategis . Gedung Operasional ini di gunakan untuk tempat berkumpulnya atau kantor untuk tiap unit yang ada di Bandar Udara. Gedung Operasional ini di dalamnya memuat beberapa alat yang di gunakan untuk tiap unit misalnya unit Bangunan Dan landasan. Gedung Operasional ini juga tempat menyimpan arsip arsip penting yang di perlukan oleh Bandar Udara.

Gedung Operasional minimal harus menyediakan ruangan antara untuk melakukan kegiatan kerja seperti pengetikan dan almari yang di gunakan untuk menyimpan alat dan arsip penting. Pembangunan Gedung Operasional wajib memenuhi persyaratan dan standar spesifikasi teknis dan kebutuhan operasional.

Klasifikasi konstruksi bangunan gedung Operasional menggunakan konstruksi yang kokoh . Bangunan gedung yang dibuat dengan bahan tahan api seperti beton, bata dan lain-lain dengan struktur yang dibuat sedemikian, sehingga tahan terhadap peruntukan dan perambatan api mempunyai angka yang rendah .Atapnya menggunakan pelat dak beton bertulang yang dilapisi dengan waterproofing membrane yang diatasnya diberi screed yang berfungsi untuk melindungi lapisan waterproofing.

3.6 Atap Suatu Bangunan

3.6.1 Pengertian Atap

Atap adalah bagian dari suatu bangunan yang berfungsi sebagai penutup seluruh ruangan yang ada di bawahnya terhadap pengaruh panas, debu, hujan, angin atau untuk keperluan perlindungan. Bentuk atap berpengaruh terhadap keindahan suatu bangunan dan pemilihan tipe atap hendaknya disesuaikan dengan iklim setempat, tampak yang dikehendaki oleh arsitek, biaya yang tersedia, dan material yang mudah didapat.

3.6.2 Macam-macam Atap Suatu Bangunan

1. Atap Genteng Tanah

Liat Genteng dari tanah liat memiliki banyak bentuk, kuat, mudah pemasangannya, dan juga tahan terhadap segala cuaca dan serangan serangga. Namun, genteng dari tanah liat ini memiliki kekurangan yaitu, mudah berlumut dan berjamur, memerlukan kayu reng yang banyak, dan perlu ketelitian agar tidak ada celah dan tidak melorot sehingga menyebabkan bocor.

2. Atap Genteng Aspal

Genteng aspal dapat membuat udara di dalam rumah menjadi sejuk karena genteng ini dapat menyerap panas matahari. Namun pemasangannya terbilang sulit sehingga membutuhkan keahlian khusus dan juga genteng jenis ini masih sulit dicari di pasaran.

3. Atap Genteng Kaca

Jenis genteng ini terbuat dari bahan kaca yang dicetak seperti cetakan genteng tanah liat. Jenis genteng ini juga berfungsi sebagai ventilasi agar cahaya matahari dapat masuk ke dalam rumah. Selain itu, genteng kaca juga dapat membuat dinding rumah menjadi tidak lembap.

4. Atap Beton Cor

Atap Beton Adalah sebuah konstruksi beton cor yang letaknya tidak langsung ada di atas tanah. Atap beton dapat di gunakan sebagai konstruksi lantai di bangunan bertingkat, dapat juga sebagai konstruksi atap datar serta digunakan pada bangunan . Kelebihan atap beton adalah kuat dan tidak mudah rusak serta mudah di rawat. sedangkan kekurangan dari atap beton ini adalah pengerjaannya yang rumit.

3.6.3 Fungsi Atap Suatu Bangunan

Berikut adalah fungsi atap suatu bangunan :

1. Menghindari Sinar Matahari dan Mengurangi Panas
2. Atap Untuk Melindungi dari hujan
3. Atap Melindungi dari petir dan bunga api
4. Atap Untuk Meredam Bising
5. Atap Sebagai Element Estetik Bangunan

3.7 Macam Macam Kerusakan Pada Atap Dak Beton

Berikut ada dua jenis kerusakan pada atap dak cor beton pada atap suatu bangunan, yaitu :

1. Retak rambut Retak Rambut Atau Retak etak dengan lebar kurang dari 3 mm. Retak ini hanya sebatas pada permukaan dak. Untuk perbaikan, Anda cukup membersihkan permukaan dan mengaplikasikan lapisan waterproofing.
2. Retak struktur Retak Struktur atau retak dengan lebar lebih dari 3 mm. Proses perbaikan untuk retak ini lebih rumit, Membutuhkan beberapa pekerjaan tambahan sebelumnya. Harus memperlebar celah kemudian menutup celah dengan adonan semen lalu memberi lapisan waterproofing.

3.8 Waterproofing

3.8.1 Pengertian Waterproofing

Waterproofing adalah sebuah prosedur yang dilakukan untuk membuat sebuah objek menjadi tahan atau kedap terhadap air. Sebuah konstruksi bangunan biasanya menggunakan lapisan material konstruksi bangunan waterproof untuk melindungi dan menjaga ketahanan struktur bangunan tersebut. Ruangan yang umumnya diberi lapisan waterproof adalah ruangan basement, atap dan area basah lainnya. Air dapat masuk ke ruangan bawah tanah atau basement melalui engsel, dinding atau lantai. Jika tidak dilindungi dengan sempurna, bangunan akan mengalami kerusakan karena air.

3.8.2 Manfaat *Waterproofing*

1. Mencegah atap dak beton menjadi lapuk dan berjamur
2. Mengurangi resiko dan biaya untuk renovasi jika terjadi kerusakan.
3. Dinding dan atap yang diberi *waterproofing* menambah nilai properti.

3.8.3 Jenis-jenis Waterproofing

1. Waterproofing Coating

Sistem coating atau pelapisan merupakan sistem perlindungan yang berbahan dasar air. Bentuk dan wujudnya menyerupai cat namun lebih kental dan kenyal. Selain itu pemakaiannya pun hampir sama, yaitu menggunakan kuas. Bidang yang paling sering menggunakan sistem ini adalah tanki penyimpanan air, talang beton, atap, dinding samping, dan galvalum. Ada kalanya sistem yang satu ini juga berbahan dasar semen. Dalam penggunaannya, perlu mencampurkan semen dengan larutan cair. Setelah keduanya tercampur rata maka bisa langsung diaplikasikan di bagian yang bocor.

2. Waterproofing Membrane

Waterproofing ini bentuknya berupa lembaran atau gulungan. Berdasarkan bahan pembuatannya maka dapat dibagi menjadi dua yaitu berbahan dasar fiber dan polyester. Metode pekerjaan membrane relatif lebih rumit, yaitu dengan dipanasi, dibakar / torching, dan dilaminasi dengan lem. Terdapat tiga jenis tekstur pada waterproofing membrane, yaitu yang permukaannya halus, berlapis pasir dan berlapis batu. Dalam menggunakan waterproofing jenis ini perlu berhati-hati sebab jika salah sedikit maka resiko kebocoran akan tetap terjadi.

3. Waterproofing Flashband Self Adhesive

Waterproofing ini merupakan jenis yang bisa digunakan sebagai perlindungan sebuah bangunan dengan flashband atau lembaran. Umumnya lembaran tidak hanya dilapis satu lapis saja tapi dua kali. Yang satu berfungsi sebagai perekat dan yang kedua untuk penahan kebocoran sehingga air tidak bisa masuk dan merembes. Bahan yang digunakan pada jenis Waterproofing Flashband Self Adhesive terbuat dari membrane polyester dan aluminium foil atau cat penutup. Khusus untuk aluminium foil adalah bahan yang berfungsi sebagai penahan kebocoran. Sedangkan yang berbahan polyester berfungsi sebagai perekat. Sistem ini diperuntukan untuk lantai, atap, talang beton, dan sebagainya.

4. Waterproofing Integral

Waterproofing Integral adalah tipe produk yang umumnya dicampurkan dengan adukan beton sebelum dicor sehingga bisa dikatakan sebagai bagian dari campuran beton. Dengan adanya sistem ini basement, bak penampungan air, kolam renang dan lainnya akan menjadi lebih plastis, kedap air, tidak mudah retak, dan lebih keras dengan penghematan air hingga 30%.

5. Waterproofing Crystallising

Waterproofing yang diaplikasikan pada permukaan beton baik dengan sistem positif maupun negatif atau dicampur kedalam beton yang belum dicor agar lantai dan dinding beton menjadi kedap air. Komponen aktif pada waterproofing ini akan masuk dan meresap ke dalam pori-pori beton, hasil reaksi mengubah menjadi Kristal pada permanen sehingga beton tidak bisa ditembus air. Adanya waterproofing yang satu ini sangat cocok digunakan untuk lantai dan dinding beton yang bertekanan air tinggi, misalnya *basement, tunnel, ground tank*, waduk dan lain sebagainya.

3.9 Plat Duiker

Plat duiker adalah elemen konstruksi yang digunakan pada perkerasan jalan untuk mengakomodasi pergerakan *vertikal* dan *horizontal* pada lapisan *subgrade*. Dengan adanya *plat duiker* pada perkerasan jalan, pergerakan pada lapisan *subgrade* dapat diakomodasi dengan baik sehingga dapat mencegah terjadinya kerusakan pada lapisan perkerasan jalan di atasnya.

BAB IV

LINGKUP PERMASALAHAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* yang diikuti oleh penulis dilaksanakan di unit bangunan dan landasan UPBU Djalaluddin Gorontalo .Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI dilaksanakan kurang lebih selama 5 bulan. Jam dinas dimulai pada pukul 07.00 WIB sampai pukul 19.00 WITA. Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara merupakan bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik sehingga setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo:

1. Landasan Pacu (*Runway*)

Landasan pacu merupakan daerah berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara. Unit Penyelenggaraan Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo memiliki *runway* eksisting dengan dimensi 2500 x 45 m.



Gambar 4.1 *Runway*
(Sumber: *Google earth pro*)

2. Landas Hubung (*Taxiway*)

Jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan taxi dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya, terutama untuk menghubungkan landasan pacu dengan pelataran parkir pesawat (*apron*).



Gambar 4.2 *Taxiway*

(Sumber: *Google earth pro*)

3. *Apron*

Suatu area yang telah ditentukan di bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara atau lebih *simple*-nya *apron* adalah tempat parkir bagi pesawat.



Gambar 4.3 *Apron*

(Sumber : *Google earth pro*)

4. *Runway strip*

Sebuah daerah yang telah ditentukan, termasuk *runway* dan *stopway*, jika *runway strip* ada pada fasilitas sisi udara maka tujuan utamanya adalah untuk:

1. Mengurangi resiko kerusakan pada pesawat udara yang melewati batas *runway*.

2. Melindungi pesawat udara yang terbang di atasnya ketika melakukan lepas landas atau pendaratan.



Gambar 4.4 Runway Strip

(Sumber : *Google earth pro*)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat merupakan fasilitas penunjang di bandar udara yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada di sisi darat bandar udara yang dengan sengaja dirancang dan dikelola untuk penunjang pergerakan kendaraan darat, penumpang, maupun angkutan lainnya di kawasan bandar udara.

a. Terminal Penumpang

Sebuah bangunan di bandar udara di mana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan.



Gambar 4.5 Terminal Penumpang

(Sumber : dokumentasi penulis)

b. Gudang Kargo

Gudang kargo di bandar udara adalah fasilitas penting yang berfungsi sebagai pusat pengolahan dan penyimpanan barang di bandar udara. Gudang kargo dirancang khusus untuk mengatur dan mengelola proses pemuatan, pemindahan, penyimpanan, dan pengiriman barang.



Gambar 4.6 Gudang Kargo
(Sumber : Dokumentasi penulis)

c. Gedung Perkantoran Kantor Administrasi

Suatu gedung yang berfungsi tempat Koordinator dan staf Tata Usaha bekerja sebagai administrator data-data umum bandar udara dan pencetak surat-surat penting bagi para pegawai.



Gambar 4.7 Gedung Kantor Administrasi
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

d. Kantor Teknik Operasi

Kantor Teknik Operasi merupakan gedung sebagai perencanaan, pengawasan, dan koordinasi operasional bandar udara. Kantor ini sangat penting untuk menjamin keberlanjutan dan efisiensi operasional serta memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan.



Gambar 4.8 Gedung Teknik Operasi
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

e. Kantor Keamanan Penerbangan

Untuk menjaga keamanan dan keselamatan bandar udara, Kantor Keamanan adalah pusat operasional. Kantor ini sangat penting untuk melindungi penumpang, karyawan, dan fasilitas dari ancaman serta menjaga integritas



Gambar 4.9 Gedung Keamanan Penerbangan

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

f. Kantor PKP-PK

Suatu gedung dimana Koordinator PKP – PK serta para pegawainya *standby* pada saat operasi penerbangan berjalan dan menjaga keamanan dan keselamatan dari proses penerbangan tersebut.



Gambar 4.10 Gedung PKP-PK

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

g. Alat-alat Berat

Gedung A2B atau alat – alat berat adalah gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan alat – alat dan kendaraan penunjang kegiatan operasional bandarudara dan tempat untuk perbaikan alat – alat yang digunakan untuk bekerja.



Gambar 4.11 Gedung Alat-alat Berat

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

h. Gedung Power House

Gedung *Power House* (PH) atau disebut juga rumah pembangkit adalah gedung yang mendistribusikan listrik ke seluruh fasilitas yang ada di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.



Gambar 4.12 Gedung *Power House*
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

4.2 Jadwal Kegiatan OJT

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VI Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan mulai tanggal 2 Oktober 2023 sampai dengan 29 Februari 2024. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan OJT

No.	Hari / Tanggal	Kegiatan
1.	30 September 2023	Taruna tiba di lokasi <i>on the job training</i>
2.	2 Oktober 2023 – 18 Februari 2024	Taruna melaksanakan dinas harian sesuai jadwal yang di sepakati
3.	19 Februari 2024	Taruna melaksanakan sidang <i>on the job training</i>

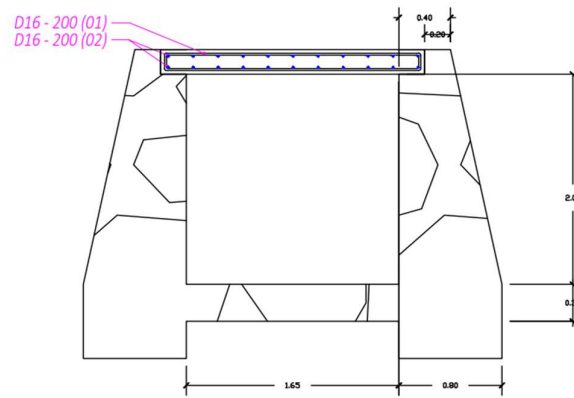
4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo penulis menemukan permasalahan yaitu:

1. Terjadi kerusakan pada area plat duicker. Kerusakan pada plat duiker dapat mengubah pola aliran air, menyebabkan genangan air di sekitar area drainase. Hal ini dapat mengganggu lalu lintas, menyebabkan kerusakan pada permukaan jalan, atau bahkan menyebabkan erosi tanah di sekitarnya.
2. Kebocoran pada satu titik atap Gedung Teknik dan operasional sehingga perlu perbaikan pada bagian atap yang bocor tersebut. Kebocoran pada atap beton gedung operasional bandara merupakan masalah serius yang dapat mengganggu operasional dan keselamatan di bandara. Atap yang bocor dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk kerusakan struktural, perubahan cuaca ekstrem, atau kurangnya perawatan rutin. Kebocoran dapat mengakibatkan kerusakan pada interior bangunan, seperti kerusakan plafon, dinding, dan lantai, serta mempengaruhi sistem listrik dan peralatan di dalam gedung. Selain itu, kebocoran juga dapat menyebabkan risiko kecelakaan akibat lantai yang licin dan kebocoran listrik. Oleh karena itu, penanganan yang cepat dan efektif diperlukan untuk mengatasi masalah ini dan memastikan kelancaran pegawai di Gedung operasional.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Perbaikan plat duicker



Gambar 4. 13 Layout Plat Duiker Sisi Udara
(Sumber : Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo)

Tabel 4. 2 Alat dan Bahan Pekerjaan

No	Alat dan bahan	Gambar
1	Pasir	
2	Semen	

3	Kerikil	
4	Air	
5	Sekop	
6	Cetok/Sendok semen	
7	Alat ukur	

Tahap pelaksanaan:

1. Persiapan alat dan bahan untuk melakukan pekerjaan perbaikan.
2. Pengukuran area pekerjaan pinggir plat duiker sepanjang 20 cm dari area pinggir plat duiker.



Gambar 4. 14 Pengukuran Area Pekerjaan

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

3. Pembersihan dan penghancuran menggunakan sekop pada daerah pinggir plat duiker pada kedua sisi.



Gambar 4. 15 Proses Pembersihan dan Penghancuran
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

4. Pencampuran pasir, semen, kerikil, dan air sesuai dengan perbandingan 1:2:3. Dimana 1 semen, 2 pasir, 3 kerikil, dan untuk air 0,5.



Gambar 4.16 Pencampuran Semen
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

5. Melakukan perataan adukan semen menggunakan sendok semen pada area pinggir plat duiker dan memastikan tidak terdapat rongga-rongga yang



menyebabkan erosi pada tanah sekitar, dan aliran air yang dapat merusak struktur plat duiker.

Gambar 4.17 Perataan pada area yang diperbaiki

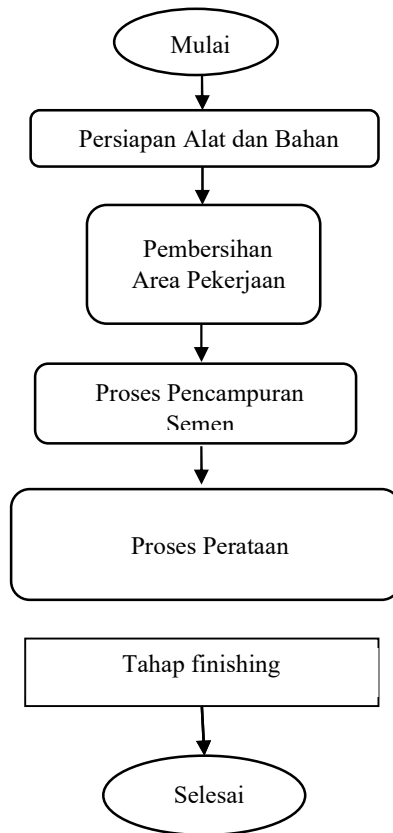
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

6. Setelah perbaikan selesai, bersihkan area kerja dari sisa-sisa material, alat, dan peralatan yang tidak terpakai.



Gambar 4. 18 Area pekerjaan selesai

(Sumber : Dokumentasi penulis)



Gambar 4.19 *Flowchart Pekerjaan*

4.4.2 Perbaikan atap Gedung Teknik Operasi

Perbaikan atap beton gedung Teknik operasi bandara adalah proses yang sangat penting karena atap beton tersebut bertanggung jawab atas perlindungan bangunan dan pengguna bandara dari cuaca eksternal dan elemen lingkungan lainnya. Berikut adalah langkah-langkah perbaikan atap gedung Teknik operasi Bandar Djalaluddin Gorontalo sebagai berikut:

A. Tahapan persiapan

Pada pekerjaan persiapan yang dilakukan adalah antara lain pengukuran, *plotting* area, persiapan alat, persiapan bahan dan persiapan tenaga kerja.

Tabel 4.3 Alat dan bahan

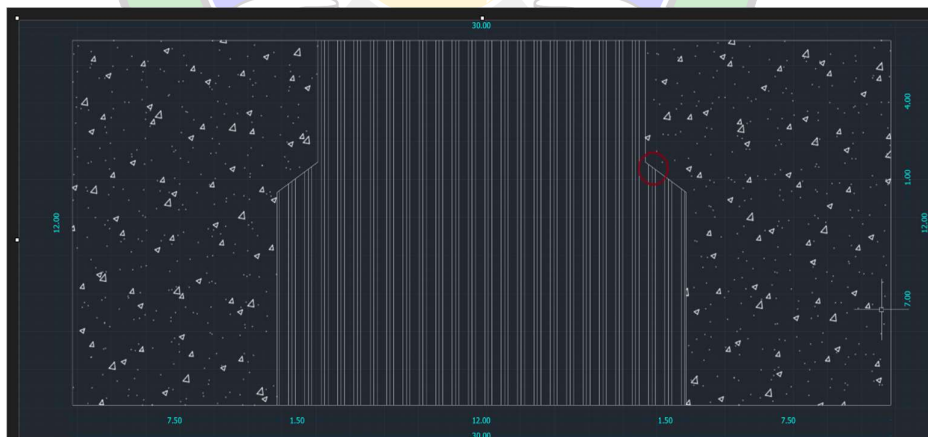
No	Alat dan bahan	Gambar
1	Aquaproof	
2	Semen	
3	Polyester Mesh	
4	Air	
5	Ember semen	

6	Cetok/Sendok semen	
7	Kuas	
8	Bor	
9	Palu	
10	Sikat kawat	

B. Tahap Pekerjaan

1. Pelepasan atap spandek menggunakan bor dengan melepas baut-baut yang masih terpasang pada sisi atap spandek yang akan dilakukan perbaikan.

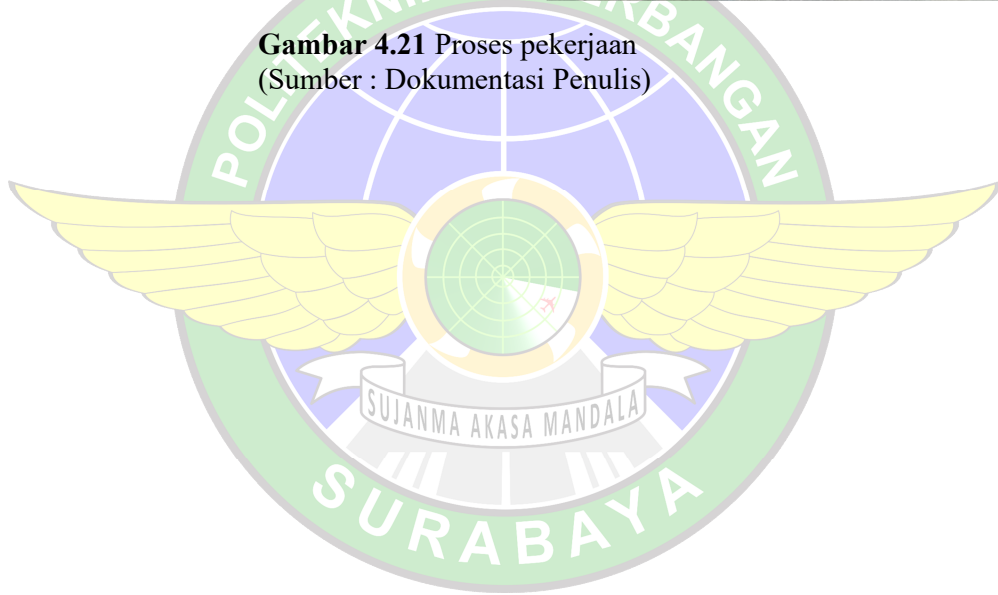
2. Pembersihkan permukaan yang akan diperbaiki. Pastikan area tersebut bersih, bebas dari debu, dan karat dengan menggunakan sikat kawat atau sapu.
3. Lapisi bidang yang mengalami kebocoran dengan semen dalam perbandingan 1:0,5, dan tunggu hingga mengering sebelum lanjut ke tahap berikutnya.
4. Sebelum menambahkan aquaproof, pasang polyester mash dari sudut ke sudut pada bagian penghalang antara bagian beton dan dak agar air tidak mengalir ke bagian yang disemen, dan pastikan area tersebut tertutup dengan baik.
5. Setelah tahap ini, lakukan penambalan dengan cat aquaproof. Pastikan aplikasinya merata, sehingga seluruh bagian permukaan terlapisi dengan baik. Tunggu hingga kering sebelum melanjutkan ke lapisan berikutnya.
6. Pasang kembali atap yang dilepas tadi menggunakan baut-baut yang sudah terpasang sebelumnya dan mengencangkan bagian baut tersebut menggunakan bor.



Gambar 4. 20 Bagian Perbaikan Atap Gedung Teknik Operasi



Gambar 4.21 Proses pekerjaan
(Sumber : Dokumentasi Penulis)



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

1. Pekerjaan Perbaikan Plat Duiker

Dengan memperhatikan setiap langkah pekerjaan perbaikan dengan cermat, perbaikan plat duiker dapat dilakukan dengan efektif untuk memastikan keberlanjutan dan keamanan infrastruktur yang terkait.

2. Perbaikan Atap Gedung Teknik Operasi

Berdasarkan dari hasil pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kerusakan pada atap Gedung Teknik Operasi dapat berpengaruh terhadap kenyamanan dan keselamatan di area terdampak. Maka dari itu perlu diadakannya perawatan bangunan Gedung yang telah dijelaskan pada penyelesaian permasalahan sebagai berikut:

- 1) Terdapat permasalahan terkait fasilitas yang ada di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo yaitu kebocoran atap Gedung Teknik Operasi.
- 2) Kebocoran yang disebabkan karena keretakan pada konstruksi atap beton sehingga perlu dilakukan perbaikan atap pada Gedung Teknik Operasi Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.
- 3) Perawatan dan pemeliharaan bangunan di lingkungan bandar udara adalah salah satu hal yang harus selalu diberlakukan agar aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Bandar Udara Djalaluddin adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara yang terletak di Kabupaten Gorontalo. Bandar udara ini memiliki peranan dan tanggung jawab yang besar demi terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan. Sama halnya dengan mendapat kesempatan melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dan menjadi bagian dari unit yang memiliki tugas dan tanggung jawab besar akan tercapainya keamanan dan keselamatan penerbangan.

Selama masa OJT, kita dituntut untuk bisa berkomunikasi dengan lingkungan baru dan orang-orang baru agar kita bisa mencari solusi dan memecahkan masalah bersama. Sehingga kami dapat merasakan kerja nyata dan melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan *On The Job Training*

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

1. Melakukan pengecekan rutin kondisi atap di tiap bangunan atau fasilitas yang ada di Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo, dan segera melakukan perbaikan jika ditemukan kebocoran.
2. Melakukan pemeliharaan berkala pada plat duiker untuk memastikan kinerja optimalnya. Ini termasuk pembersihan saluran air dan pemeriksaan rutin untuk mendeteksi kerusakan atau penyumbatan yang mungkin terjadi.

5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan *On The Job Training*

Selama 5 bulan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Djalaluddin, mendapat banyak pengalaman dan pengetahuan

yang sangat bermanfaat untuk pengalaman dunia kerja yang akan datang.

Selain ucapan terima kasih, saya juga ingin berpesan kepada masing-masing instansi agar dapat menunaikan tugas pokok dan kewajibannya dengan menjalankan tugas dengan baik dan belajar bagaimana mengatasi masalah serta merencanakan pengembangan bandara ke depan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku Pedoman *On The Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya 2020.

ICAO Annex 14 Volume 1, 2009, *Aerodrome Design And Operations, Fifth Edition*

KM 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara Menteri Perhubungan

Kementerian Perhubungan, “PR 21 Tahun 2023 *Manual Of Standard CASR 139 Volume I Aerodrome Daratan*,” 2023.

KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

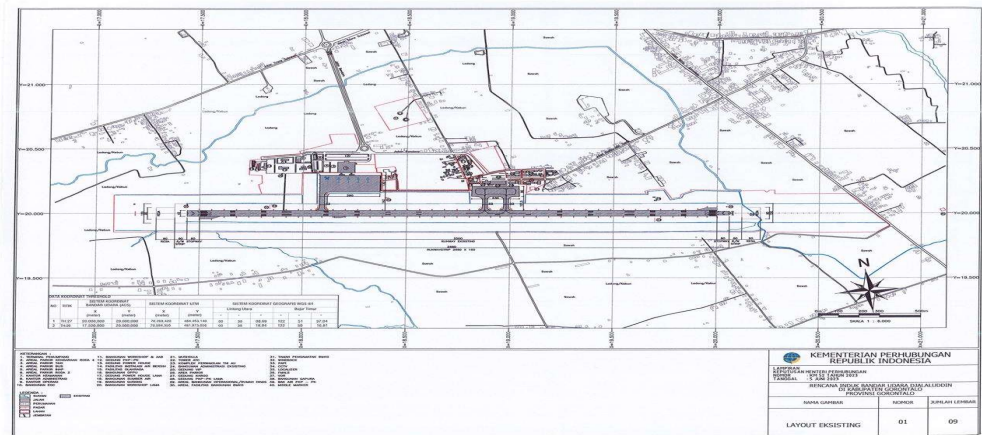
Menurut SKEP 347/XII/1999 Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara

Nomor, D. J. P. U. (2019). KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR–Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).

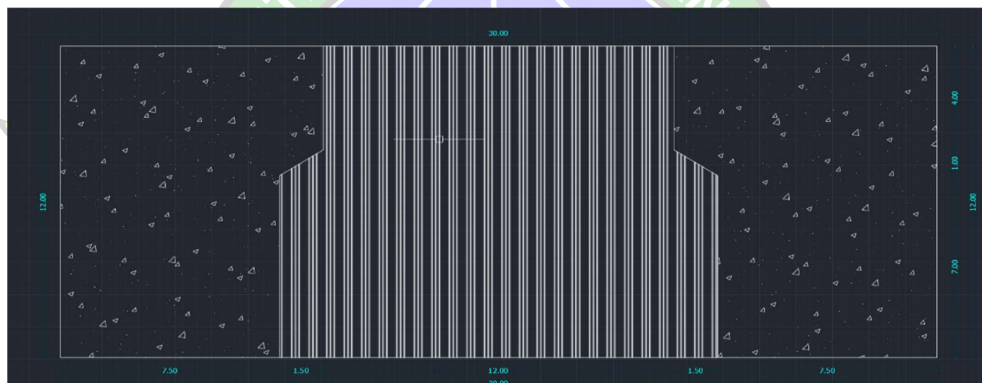
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 24/PRT/M/2008 Tanggal 30 Desember 2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

LAMPIRAN



Lampiran 1 Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo



Lampiran 2 *Layout* Atap Gedung Teknik Operasi



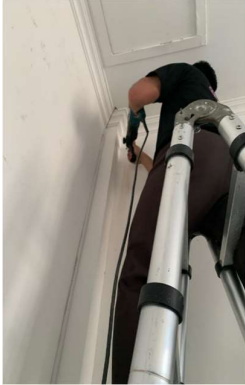
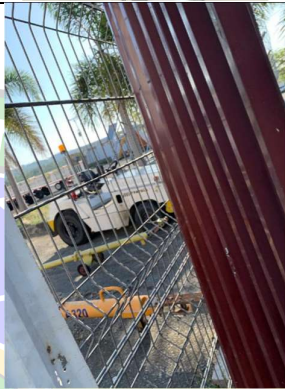
Lampiran 3 Daerah pekerjaan perbaikan plat duiker

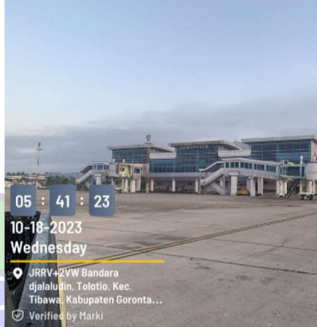
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : MUHAMMAD RIFAL
 NIT : 30721013
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6-A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Djalaluddin
 Bulan : Oktober 2023

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, 2 Oktober 2023	- Apel hari senin - Pengenalan terhadap beberapa unit di Bandara Djalaluddin - Pengisian air pada Tanki		
2	Selasa, 3 Oktober 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengecatan pada atap Gedung PKP-PK		
3	Rabu, 4 Oktober 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pemotongan rumput pada area <i>runway strip</i>		

4	Kamis, 5 Oktober 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Lanjutan pengecatan Gedung PKP-PK		
5	Jumat, 6 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan toilet pada terminal		
6	Senin, 9 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Pengukuran lahan Alfamart Bandara		
7	Selasa, 10 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Pemotongan rumput pada area <i>runway strip</i>		

8	Rabu, 11 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Pemberian ruang jalan pada kabel pada Gedung EOC		
9	Kamis, 12 Oktober 2023	- Inspeksi harian Fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan penutup pagar area GSE		
10	Jumat, 13 Oktober 2023	- Inspeksi harian Fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan pintu pada Gedung administrasi		
11	Senin, 16 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Pengukuran pada lahan futsal Bandara		

12	Selasa, 17 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan pada toilet terminal	 18 : 20 : 07 10-16-2023 Monday Tibawa Gorontalo Kabupaten.Gorontalo 98251, In donesia Verified by Marki	
13	Rabu, 18 Oktober 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat	 05 : 41 : 23 10-18-2023 Wednesday JRRV-GYW Bandara Jalulun, Tolotio, Kec. Tibawa, Kabupaten Goronta... Verified by Marki	
14	Kamis, 19 Oktober 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Perbaikan pada filter toilet jongkok		
15	Jumat, 20 Oktober 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengecatan ulang pada marka apron		

16	Senin, 23 Oktober 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat - Lanjutan pengecatan marka apron		
17	Selasa, 24 Oktober 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan pada mesin <i>finger avsec</i>		
18	Rabu, 25 Oktober 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat - lanjutan pengecatan pada marka <i>apron</i>		
19	Kamis, 26 Oktober 2023	- inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat		

20	Jumat, 27 Oktober 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan engsel pintu ruang informasi		
21	Senin, 30 Oktober 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat - Pengantaran holo pada terminal		
22	Selasa, 31 Oktober 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi udara dan darat - pembuatan lubang cahaya pada rumah dinas kaban		

Supervisor
Teknisi Penerbangan

BRIAN ARIYO PRAKASA, A.Md.
NIP. 19980901 202012 1 003

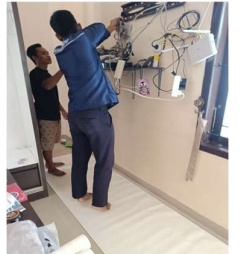
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : MUHAMMAD RIFAL
 NIT : 30721013
 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.	Rabu, 1 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengawasan pembangunan terminal kargo		
2.	Kamis, 2 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengisian logbook		
3.	Jumat, 3 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengecekan dak rumah Kepala Bandara		

4.	Senin, 6 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengisian logbook		
5.	Selasa, 7 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengukuran lahan Airnav		
6.	Rabu, 8 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengecekan plafon terminal		
7.	Kamis, 9 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Perbaikan pintu sistem informasi		
8.	Jumat, 10 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Kegiatan Jumat berbagi oleh Bandara		

9.	Senin, 13 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengisian logbook - Pengecatan ulang marka <i>runway</i>		
10.	Selasa, 14 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengecatan ulang marka <i>runway</i>		
11.	Rabu, 15 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pergantian atap Gedung Teknik operasi		
12.	Kamis, 16 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Penambalan pada atap terminal		

13.	Jumat, 17 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pergantian atap Gedung PKP-PK		
14.	Senin, 20 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengisian logbook		
15.	Selasa, 21 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pemotongan rumput sisi udara		
16.	Rabu, 22 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Perbaikan toilet di terminal		
17.	Kamis, 23 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pemasangan wallpaper		

		rumah Kabandara		
18.	Jumat, 24 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Senam		
19.	Senin, 27 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Pengisian logbook - Apel pagi		
20.	Selasa, 28 November 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan sisi darat - Perbaikan atap gedung Teknik Operasi		
21.	Rabu, 29 November 2023	- Inspeksi harian - Pemberian <i>sealant</i> pada atap A2B		

22.	Kamis, 30 November 2023	- Inspeksi harian - Pembersihan saluran atap Gedung Power house		
-----	-------------------------------	--	--	--

Supervisor
Teknisi Penerbangan



BRIAN ARYO PRAKASA, A. Md.
NIP. 19980901 202012 1 003

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : MUHAMMAD RIFAL
 NIT : 30721013
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6-A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
 Bulan : Desember 2023

N O	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Jumat, 1 Desember 2023	- Inspeksi Harian Fasilitas sisi darat dan udara		
2	Senin, 4 Desember 2023	- Apel pagi - Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan pagar perimeter area terminal		
3	Selasa, 5 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan wastafel Gedung Teknik operasi		

4	Rabu, 6 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
5	Kamis, 7 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Pemotongan rumput area depan apron terminal penumpang		
6	Jumat, 8 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi udara udara - Kegiatan family gathering		
7	Senin, 11 Desember 2023	- Apel pagi - Inspeksi harian fasilitas sisi udara dan darat - Perbaikan wastafel terminal kedatangan		

8	Selasa, 12 Desember 2023	- Inspeksi harian Pada fasilitas sisi darat dan udara - Pelapisan waterproof pada lantai 3 terminal penumpang		
9	Rabu, 13 Desember 2023	- Inspeksi harian pada fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan wastafel pelayanan Kesehatan bandara		
10	Jumat, 14 April 2023	- Inspeksi harian pada Fasilitas sisi darat dan udara		
11	Senin, 17 Desember 2023	- Apel pagi - inspeksi harian pada fasilitas sisi darat dan udara		

12	Selasa, 18 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Pelapisan silicone pada area atap kantor admin		
13	Rabu, 19 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perakitan posko jaga nataru		
14	Kamis, 20 Desember 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan lantai keramik terminal tunggu keberangkatan		
15	Jumat, 21 Desember 2023	- Inspeksi harian Fasilitas sisi darat dan udara - Kegiatan partial exercise oleh PKP-KP		

Supervisor
Teknisi Penerbangan

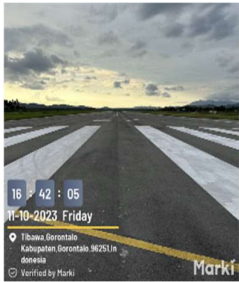
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : MUHAMMAD RIFAL
 NIT : 30721013
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6-A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
 Bulan : Januari 2024

NO	HARI / TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Kamis, 4 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengecatan Gedung terminal		

2.	Jumat, 5 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengisian logbook		
3.	Senin, 8 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Perbaikan Atap Terminal		
4.	Selasa, 9 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Perbaikan Atap Terminal		
5.	Rabu, 10 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengecoran Atap Terminal		

6.	Kamis, 11 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengisian logbook		
7.	Jumat, 12 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Perbaikan plafon pada ruang tunggu		
8.	Senin, 15 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Perbaikan plafon pada ruang tunggu		
9.	Selasa, 16 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pemasangan gypsum plafon		

10.	Rabu, 17 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengisian logbook		
11.	Kamis, 18 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengecatan marka runway		
12.	Jumat, 19 Januari 2024	- Inspeksi harian - Pengisian logbook - Pengecatan marka runway		
13.	Senin, 22 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengecatan Runway		
14.	Selasa, 23 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat		

		- Pengecatan Runway		
15.	Rabu, 24 Januari 2024	- Inspeksi harian - Pengisian logbook		
16.	Kamis, 25 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pemasangan gypsum		
17.	Jumat, 26 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pembersihan waterpounding		
18.	Senin, 29 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat		
19.	Selasa, 30 Januari 2024	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pembabatan rumput area Sisi udara		

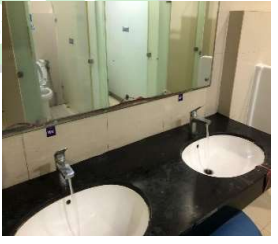
20.	Rabu, 31 Januari 2023	- Inspeksi harian sisi udara dan darat - Pengisian logbook		
-----	----------------------------------	---	--	--

Supervisor
Teknisi Penerbangan



Nama : MUHAMMAD RIFAL
 NIT : 30721013
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 6-A
 Lokasi OJT : Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo
 Bulan : Februari 2024

NO	HARI/ TANGGA L	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
----	----------------------	--------------------	-------------	---------------------

1	Kamis, 1 Februari 2023	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
2	Jumat, 2 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
3	Senin Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
4	Selasa, 4 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		

5	Rabu, 5 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
6	Kamis, 6 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
7	Jumat, 7 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perhitungan lahan bandara		
8	Senin, 10 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan plafon terminal tunggu keberangkatan		

9	Selasa, 11 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan lantai 3 terminal penumpang		
10	Rabu, 12 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan		
11	Kamis, 13 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara		
12	Jumat, 15 Februari 2024	- Inspeksi harian fasilitas sisi darat dan udara - Pemgecatan marka aircraft stand pada arpon lama terminal kargo baru		

Supervisor
Teknisi Penerbangan

BRIAN ARIYO PRAKASA, A. Md.
NIP. 19980901 202012 1 003

