

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING
PEKERJAAN PATCHING ONE WHEEL LOCK
DAN PEKERJAAN PEMBUATAN PINTU MASUK
KENDARAAN RODA DUA
BANDAR UDARA APT PRANOTO
Tanggal 02 Oktober – 23 Februari 2024**



MUKHAMMAD RIZKY ROKHMATTULLOH
NIT 30721014

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**LAPORAN ON THE JOB TRAINING
PEKERJAAN PATCHING ONE WHEEL LOCK
DAN PEKERJAAN PEMBUATAN PINTU MASUK
KENDARAAN RODA DUA
BANDAR UDARA APT PRANOTO
Tanggal 02 Oktober – 23 Februari 2024**



Disusun Oleh :
MUKHAMMAD RIZKY ROKHMATTULLOH
NIT 30721014

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

PEKERJAAN PATCHING ONE WHEEL LOCK DAN PEKERJAAN PEMBUATAN PINTU MASUKKENDARAAN RODA DUA BANDAR UDARA APT PRANOTO

Oleh :

Mukhammad Rizky Rokhmattulloh

NIT. 30721014

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

Disetujui Oleh :

Supervisor,



Mutia Rachmi, A.Md.

NIP. 19820111 200212 2 002

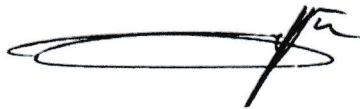
Dosen Pembimbing



Agus Triyono, ST., MT.

NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,
Kepala Seksi Teknik Operasi
Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda



Dwi Muji Raharjo, S.Si.T., M.T

NIP. 19820122 200604 1 001

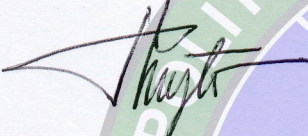
LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 23 bulan Februari tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training* (OJT).

Tim Penguji:

Ketua

Sekertaris


Agus Triyono, ST., MT
NIP. 19850225 201012 1 001


Mutia Rachmi. A.Md
NIP. 19820111 200212 2 002

Anggota


Triyono
NIP. 19830329 200712 1 003

Ketua Prodi

Teknik bangunan dan landasan

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training (OJT)* dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara APT Pranoto Samarinda. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* Teknik Bangunan Landasan angkatan VI di Unit Penyelenggara Bandar Udara APT Pranoto Samarinda.

Laporan *On the Job Training (OJT)* ini disusun 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 APT Pranoto Samarinda dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh seluruh karyawan Bandar Udara APT Pranoto Samarinda.

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 tentang kebandar udaraan yang nantinya akan menjadi bekal di dunia kerja yang sesungguhnya.

Dengan selesainya penyusunan Laporan ini, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya;
2. Bapak Suroso dan Ibu Machmudah serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;

4. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P, S.T., M.T., IPM. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan;
5. Bapak Agus Triyono, ST., MT. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dalam penyusunan laporan *On the Job Training* sehingga laporan dapat selesai dengan baik;
6. Ibu Mutia Rachmi, A.Md. selaku Pembimbing *OJT* sekaligus Kepala Unit Bangunan Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda.
7. Bapak Triono. selaku Pembimbing *OJT* sekaligus Kepala Unit Landasan di Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda.
8. Seluruh staf dan karyawan di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda.
9. Seluruh senior dan karyawan di Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda.

Dalam laporan *On The Job Training* (OJT) ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk sempurnanya penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini bermanfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan.

Samarinda, Januari 2024

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR TABEL	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2.1 Maksud	1
1.2.2 Tujuan	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	3
2.1 Sejarah Singkat	3
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	3
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama	4
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	4
2.2.3 Jam Operasi	4
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	5
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>).....	5
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran.....	5
2.2.7 <i>Seasonal Availability Clearing</i>	6
2.2.8 Apron, <i>Taxiway</i> dan <i>Check Location Data</i>	6
2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu.....	6
2.2.10 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	8
2.2.11 Declared Distance	9
2.2.12 Layout Bandar Udara.....	11
2.3 Struktur Organisasi	12
BAB III TINJAUAN TEORI	13
3.1 Tinjauan Teori.....	13
3.2 Daftar Istilah	14
3.2.1 Pengertian Bandar Udara.....	14
3.2.2 Pengertian Irigasi.....	15
3.2.3 Pengertian Pengecoran.....	16

BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	17
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	18
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	19
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	20
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	22
4.3 Permasalahan	23
4.3.1 Metode Pengecoran jalan akses bandar udara apt pranoto	23
4.3.2 Metode Pemasangan pipa syphon.....	24
4.4 Penyelesaian Masalah	27
4.4.1 Metode Pengecoran jalan akses	27
4.4.2 Metode Pemasangan Pipa syphon	31
BAB V PENUTUP	35
5.1 Kesimpulan	35
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	35
5.1.2 Kesimpulan Umum	35
5.2 Saran.....	36
5.2.1 Saran Permasalahan	36
5.2.2 Saran Umum	36
DAFTAR PUSTAKA	37



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandara APT Pranoto.....	3
Gambar 2.2 Aerodrome Obstacle.....	13
Gambar 2.3 Layout Bandara A.P.T. Pranoto.....	16
Gambar 2.4 Struktur Organisasi.....	19
Gambar 4.1 Gedung Terminal.....	14
Gambar 4.2 Gedung Administrasi.....	15
Gambar 4.3 Gedung PKP-PK.....	15
Gambar 4.4 Gedung Alat alat berat.....	16
Gambar 4.5 Gedung <i>Power House</i>	22
Gambar 4.6 Tower ATC.....	22
Gambar 4.7 Gedung BMKG.....	23
Gambar 4.8 Gedung <i>Cargo</i>	28
Gambar 4.9 Gedung Chiller.....	29
Gambar 4.10 Gedung VIP.....	29
Gambar 4.11. Hanggar.....	30
Gambar 4.12 <i>Runway</i>	30
Gambar 4.13 Taxiway.....	31
Gambar 4.14 Apron.....	31
Gambar 4.15 Penentuan titik.....	32
Gambar 4.16 Pemotongan.....	32
Gambar 4.17 Pembongkaran Aspal.....	33
Gambar 4.18 Pembersihan Area Galian.....	33
Gambar 4.19 Penghamparan Tank Coat.....	34
Gambar 4.20 Penghamparan Aspal.....	34
Gambar 4.21 Pemadatan <i>Tandem Roller</i>	35
Gambar 4.22 Pemadatan <i>Tyre Roller</i>	33
Gambar 4.23 Hasil Aspal <i>Patching</i>	33
Gambar 4.24 Pembuatan Lantai Kerja.....	34
Gambar 4.25 Pemasangan Kerangka Tulangan.....	34

Gambar 4.26 <i>Slump test</i>	35
Gambar 4.27 Pengecoran.....	33
Gambar 4.28 Memberi Garis Melintang.....	34



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Indikator Lokasi dan Data Geografis.....	10
Tabel 2.2 Jam Operasional.....	11
Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas.....	11
Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang.....	23
Tabel 2.5 Tabel PKP-PK.....	26
Tabel 2.6 <i>Seasonal Availibility Clearing</i>	27
Tabel 2.7 Apron.....	11
Tabel 2.8 <i>Taxiway A</i>	23
Tabel 2.9 <i>Taxiway B</i>	26
Tabel 2.10 <i>Paralel Taxiway</i>	27
Tabel 2.11 <i>Location Data</i>	23
Tabel 2.12 Marka dan Rambu Landasan.....	26
Tabel 2.13 <i>Aerodrome Obstacle</i>	27
Tabel 2.14 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	23
Tabel 2.15 <i>Declared Distanced</i>	26
Tabel 2.16 <i>Approach and Runway Lighting</i>	27

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berkembang yang memiliki moda transportasi 3 matra yaitu darat, laut, dan udara. Dalam perkembangan masyarakat Indonesia, transportasi udara semakin di gandrungi dan semakin diminati karena lebih efisien serta siapapun dapat menggunakannya karena harga yang terjangkau. Sudah saatnya Indonesia membutuhkan banyak Sumber Daya Manusia Perhubungan yang unggul dalam bidang transportasi penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah pendidikan tinggi negeri dibawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Visi dari Politeknik Penerbangan Surabaya adalah menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional.

Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto yang terletak di Kabupaten Samarinda merupakan salah satu transportasi udara di Kalimantan Timur. Bandara perlu memberikan pelayanan yang baik bagi para pengguna moda transportasi udara. Agar dapat terwujudnya semua itu tentu disertai dengan sumber daya manusia (SDM) yang terampil, kompeten dan memiliki disiplin tinggi. Sehingga profesi yang berperan penting di sini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan atau seringkali disebut Teknisi Bangland. Teknisi Bangland memiliki peran yang sangat penting dalam mengadakan sarana dan prasarana yang mumpuni di Bandar Udara yang ada di seluruh Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga pendidikan dalam menciptakan SDM unggul di dalam ranah Kementerian Perhubungan memiliki suatu program kegiatan penunjang keberhasilan pencapaian kualitas Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu kegiatan *On The Job Training* (OJT).

Kegiatan ini merupakan salah satu kegiatan pendidikan, Penelitian dan pengabdian masyarakat untuk lebih mengenal atau menambah wawasan Taruna/i pada ruang lingkup kerjanya mendatang. *On The Job Training (OJT)* merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan selama satu tahun kalender pendidikan.

Dengan adanya program kegiatan OJT ini, diharapkan para Taruna/i bisa meningkatkan wawasan serta mampu memelihara, memperbaiki, dan menganalisa kerusakan ringan dan berat serta merencanakan dan mengevaluasi pekerjaan fasilitas sisi darat maupun udara di suatu bandar udara yang memiliki karakteristik khusus dan prosedur lokal tertentu serta dapat menerapkan secara langsung teori yang telah didapat selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selain itu diharapkan Taruna/i dapat meningkatkan motivasi, kreatifitas dan kompetensi secara individu dan tim.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training*

Adapun maksud dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)* ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On The Job Training*;
2. Menyesuaikan 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.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training*

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 di suatu 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 dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Profil Bandar Udara



Gambar 2.1 UPBU Aji Pangeran Tumenggung Pranoto
(Dokumentasi Pribadi, 2023)

Bandar Udara Kelas 1 Aji Pangeran Tumenggung Pranoto berada di Kota Samarinda, Kalimantan Timur dengan kode IATA; AAP, ICAO; WALC. Nama bandara ini diambil dari Gubernur Kalimantan Timur yang pertama, yaitu A.P.T. Pranoto. Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto berlokasi di Jalan Poros Samarinda-Bontang, Kelurahan Sungai Siring, Kecamatan Samarinda Utara, Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur. Bandara ini mulai beroperasi pada 24 Mei 2018 dan diresmikan oleh Gubernur Kalimantan Timur Awang Faroek Ishak.

Bandara ini didirikan untuk menggantikan bandara sebelumnya yakni Bandar Udara Temindung yang sudah tidak dapat dikembangkan. Selain itu, Bandara Temindung berada pada lokasi padat penduduk sehingga rawan akan bahaya keamanan dan keselamatan penerbangan. Oleh karenanya, diperlukan bandara pengganti yang lebih memenuhi standar keamanan dan keselamatan untuk melayani kebutuhan transportasi udara Masyarakat.

Pemprov Kalimantan Timur yang kala itu dipimpin Gubernur Muhammad Ardans akhirnya menjatuhkan pilihan pada Sungai Siring. Sejumlah Persiapan pun mulai dilakukan, mulai dari melengkapi perizinan sampai mengurus pematangan lahan Pemprov Kalimantan Timur bersama Pemerintah Kota Samarinda pada tahun 1995/1996 Pemprov Kalimantan Timur mengalokasikan dana senilai Rp1,5 miliar untuk pembebasan lahan seluas 300 hektar. Kemudian pada 1996 dilakukan study analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal), RKL, dan RPL. Dlanjutan dengan pembuatan rencana induk Bandara Sungai Siring oleh Dirjen Perhubungan Udara.

Kementrian Perhubungan (Kemenhub) secara resmi menerbitkan Sertifikat Bandar Udara (SBU) pada 15 Mei 2018. SBU nomor 145/SBU-DBU/V/2018 itu ditandatangani langsung oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kemenhub Agus Santoso. Dengan ditandatanganinya SBU itu, maka Bandara Kelas I A.P.T. Pranoto resmi dapat melayani penerbangan publik secara domestik layaknya pelayanan penerbangan Bandara Temindung. Bandar Udara Kelas I A.P.T. Pranoto diresmikan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada 25 Oktober 2018.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Aji Pangeran adalah bandar udara yang terletak di Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur. Bandar udara ini memiliki runway 04 dan runway 22. Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto memiliki kode IATA : AAP, ICAO: WAL5 Indikator Lokasi dan Data Geografis Bandar Udara.

2.2.1 Indikator Lokasi, Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara dan Nama

Berikut Table Indikator Dan Data Geografis Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-1 Indikator Lokasi dan Data Geografis

Indikator Lokasi	: WAL5/AAP
Nama Bandar Udara	: Aji Pangeran Tumenggung Pranoto
Nama Kota	: Samarinda
Koordinator titik	: 00°22'32"S 117°15'05"BT
Arah dan Jarak Ke Kota	: 18,41 Km dari kota
Magnetik VAR/Tahun Perubahan	: 0° E (2020)/ 0.08 ° Decreasing
Elevasi/Refrensi Temperatur	: 73 ft / 30°C
Nama Penyelenggara Bandar Udara	: UPBU Kelas I Aji Pangeran Tumenggung Pranoto/Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Alamat Bandar Udara	: Jl. Poros Samarinda – Bontang Kelurahan Sungai Siring, Kecamatan Samarinda Utara, Kota Samarinda, Kalimantan Timur - 75118
Nomor Telephone	: (+62541) 2831593
Fax	: (+62541) 743786
Telex	: NIL

Email	: mail.aptpnanotoiairport@gmail.com
Tipe Lalu Lin6tas Penerbangan	: Instrument Flight Rules (IFR)
Keterangan	: -

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.2 Jam Operasi

Berikut Tabel Jam Operasi Bandar Udara Aji Pangeran

Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-2 Jam operasional

Administrasi Bandar Udara	: Senin – Kams : 23.30 – 07.30 UTC Jum'at : 23.30 – 08.00 UTC
Handling	: 23.00-10.00 UTC
Keamanan Bandar Udara	: 24 Jam
Keterangan	: - AIS available at AIS Balikpapan Regional Office 22.00 – 15.00 - Local time UTC +8 hour

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Berikut Tabel Pelayanan dan Fasilitas Bandar Udara Aji Pangeran

Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat

Fasilitas kargo dan handling	: Available
Bahan bakar/oli/tipe	: Avtur Jet A1
Fasilitas Pengisian bahan bakar / Kapasitas	: 80 kL
Ruang Hangar untuk Kunjungan Pesawat Udara	: Tersedia, Boeing 737-900ER / sejenis

Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara	: NIL
Keterangan	: NIL

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passanger Facilities*)

Berikut Tabel Fasilitas Pesawat Bandar Udara Aji Pangeran

Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-4 Fasilitas Penumpang

Hotel	: Tersedia di kota
Restaurant	: Tersedia di kota
Transportasi	: Tersedia di kota
Fasilitas Kesehatan	: Kantor Pelayanan Kesehatan Pelabuhan Kelas II
Bank dan Kantor Pos	: Tersedia di kota
Kantor Pariwisata	: Tersedia di kota
Keterangan	: -

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.5 PKP-PK

Berikut Tabel PKP-PK Bandar Udara Aji Pangeran

Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-5 PKP-PK

Kategori PKP – PK	: Kategori VI
Peralatan Penyelamatan	: a. Personil -Petugas berlisensi 12 orang -Petugas tidak berlisensi 6 orang b. Kendaraan -Foam Tender type II : 1 unit -Foam Tender type III : 1 unit -Foam Tender type IV : 1 unit

	-Foam Tender type V : 1 unit -Ambulance : 1 unit -Rescue Tender : 1 unit
Kemampuan untuk Menghilangkan Pesawat Cacat	: Tidak tersedia Untuk ketersediaan peralatan salvage dapat menghubungi Bandar Udara Supadio Pontianak
Keterangan	-

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.6 Seasonal Availability Clearing

Berikut Tabel Seasonal Availability Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-6 Seasonal Availability Clearing

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

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.7 Apron, Taxiway dan Check Location Data

Berikut Tabel Apron, Taxiway dan Check Location Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto:

Apron

Tabel 2-7 Apron

Permukaan	: Concrete
Kekuatan	: PCN 58 R/B/X/T
Dimensi	: 300 x 123 m

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

Taxiway A

Tabel 2-8 Taxiway A

Permukaan	: Asphalt
Kekuatan	: PCN 56/F/C/X/T
Dimensi	: 173,5 m x 23 m

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

Taxiway B

Tabel 2-9 Taxiway B

Permukaan	: Concrete
Kekuatan	: PCN 63/R/B/X/T
Dimensi	: 148 m x 18 m

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

Paralel Taxiway

Tabel 2-10 Paralel Taxiway

Permukaan	: Concrete
Kekuatan	: PCN 63/R/B/X/T
Dimensi	: 527 m x 18 m

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

Check Location Data

Tabel 2-11 Location Data

ACL Location and elevation	: NIL
VOR/INS Checkpoint	: See add chart
Keterangan	: NIL

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.8 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu

Berikut Tabel Marka dan Rambu Landasan Udara Aji

Pangeran Tumenggung Pranoto:

Tabel 2-12 Marka dan Rambu Landasan

Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, <i>taxiway guide lines</i> , <i>visual docking/parking guidance system</i> untuk parkir pesawat udara <i>System aircraft stands</i> : a. <i>Apron Lead In-Out</i> b. <i>Aircraft Parking Stand Number</i> c. <i>Marshaler Stop Line</i> <i>Taxiway Guide Lines</i>	: Tersedia : Tersedia : Tersedia : Tersedia
Marka dan lampu RWY dan TWY a. Marka Runway b. Lampu Runway c. Marka Taxiway	: - <i>Runway Center Line Marking</i> - <i>Runway Side Trip Marking</i> - <i>Runway End Marking</i> - <i>Runway Designation Marking</i> - <i>Touchdown Zone Marking</i> - <i>Aiminng Point Marking</i> - <i>Threshold Marking</i> : - <i>Edge, THR, RTIL, RWY End</i> : - <i>Taxiway Edge Line Marking</i> - <i>Taxiway Guide Line Marking</i> : - <i>Edge</i>
Lampu Taxiway	
Stop bars	NIL

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.9 Aerodrome Obstacle Chart-ICAO Type A

Tabel 2-22 Aerodrome Obstacle

In Area 2						
No.	OBSTD ID/Designation	Obstacle Type	OBST Position	ELEV / HGT	Marking / Type, Colour	Remarks
1.	NIL	Tower BTS	00°19'11.41"S 105°17'42.82"E	476 ft	-	6401 m from runway strip 22
2.	NIL	Tower BTS	00°19'11.93"S 105°17'43.85"E	476 ft	-	6401 m from runway strip 22
3.	NIL	Tower BTS	00°23'19.40"S 105°15'38.04"E	295 ft	-	1984 m from centreline
4.	NIL	Pepohonan	Approach R/W 04	65 ft	-	On short final RWY 04 slope above 4%

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)



Gambar 2.2. Aerodrome Obstacle
(sumber ; Google Earth, 2023)

2.2.10 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2-13 Karakteristik Fisik Runway

Designations RWY NR		True BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR Coordinates RWY end Coordinates THR geoid udulation
1		2	3	4	5
1	04	044.40	2250 x 45	56/F/C/X/T Asphalt	THR 002253.27S 1171433.15E
2	22	224.40	2250 x 45	56/F/C/X/T Asphalt	THR 002200.93S 1171524.06E

THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY		Slope of RWY- SWY	SWY dimension (M)	CWY dimension (M)	Strip dimension (M)
6		7	8	9	10
1	THR 73 ft	Longitudinal 0 %	NIL	120 x 150	2370 x 150
2	THR 73 ft	Longitudinal 1.5%	NIL	120 x 150	2370 x 150

RESA dimension (M)		Location and description of arresting system	OFZ	CWY dimension (M) Strip dimension (M)
11		12	13	14
1	THR 73 ft	Longitudinal 0 %	NIL	NIL
2	THR 73 ft	Longitudinal 1.5%	NIL	NIL

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

2.2.11 Declared Distance

Tabel 2-14 Declared Distance

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	2250	2370	2250	2250
22	2250	2370	2250	2250

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

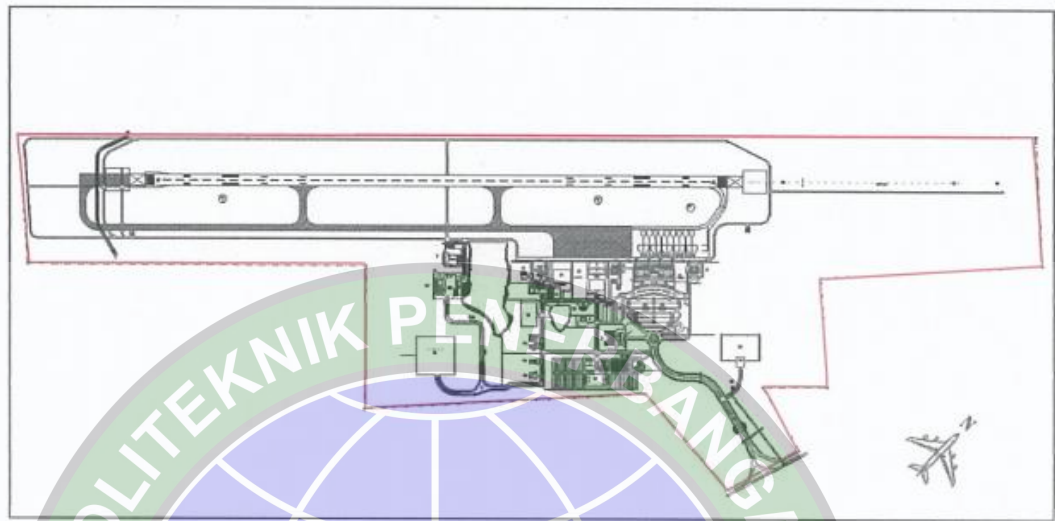
2.2.12 Approach and runway lighting

Tabel 2-14 Approach and Runway Lighting

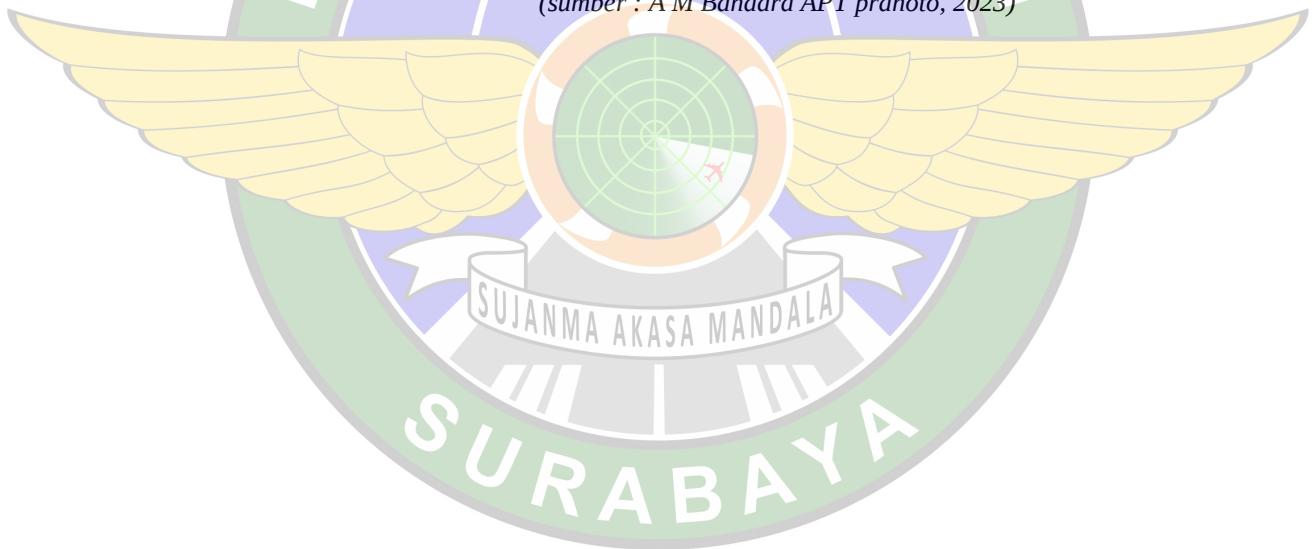
1	2	3	4	5
RWY Designator	APCH LIGHT Type LEN	THR LGT Color WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
04	NIL	Green	PAPI, Left Slope 3,00°	NIL
22	NIL	Green	PAPI, Left Slope 3,00°	NIL

(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)

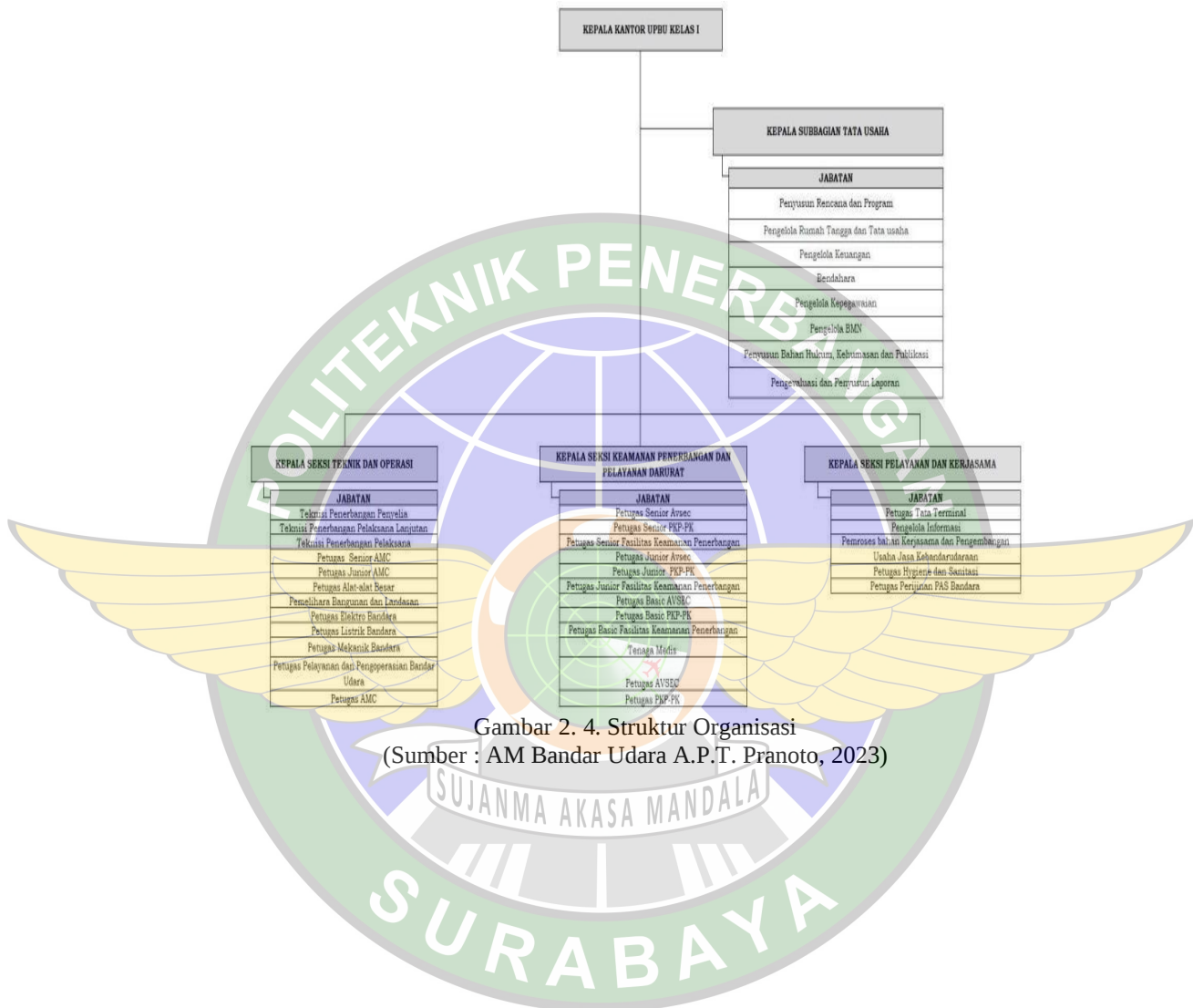
2.2.11 Layout Bandar Udara



Gambar 2.3. Layout Bandar Udara A.P.T. Pranoto
(sumber : A M Bandara APT pranoto, 2023)



2.2 Struktur Organisasi



Gambar 2. 4. Struktur Organisasi
(Sumber : AM Bandar Udara A.P.T. Pranoto, 2023)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, bandar udara merupakan daerah yang ada 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 antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang pembangunan dan pelestarian lingkungan hidup bandar udara Pasal 1, kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.

3.2 Pengertian *Patching*

Patching menurut KP 94 tahun 2015 *patching* merupakan salah satu kegiatan maintenance dalam perbaikan kerusakan pada permukaan atas perkerasan dengan cara memotong secara lokal / sebagian di area kerusakan yang terjadi kerusakan dan menambal area tersebut agar perkerasan kembali ke kondisi yang baik. Penambalan (*patching*) dilakukan untuk memperbaiki kerusakan – kerusakan pada badan jalan terutama pada lapisan perkerasan dengan penutup aspal. Kerusakan-kerusakan yang dimaksud disini adalah kerusakan seperti adanya lubang, jalan bergelombang, alur dengan kedalaman lebih dari 30 mm pada badan jalan, ambles dengan kedalaman yang lebih dari 50 mm dan retak buaya dalam jumlah yang besar.

3.3 Pengertian *One Wheel lock*

Putaran 180° (*One Wheel Lock Turn*) :

Dalam menggerakkan pesawat udara, Penerbang tidak diperbolehkan membuat putaran 180° dengan *one wheel lock turn* di atas landasan, *taxiway*, apron atau di daerah lain di bandar udara, kecuali kalau memang diperlukan atau dikehendaki untuk kepentingan operasional dan atas izin Menara Pemandu Lalu Lintas Udara (*Aerodrome Control Tower*).

Perusahaan Penerbangan dari pesawat udara yang menimbulkan kerusakan sebagai akibat gerakan putaran 180° (*one wheel lock turn*), wajib mengganti rugi atas perbaikan dari kerusakan itu, kecuali apabila gerakan itu atas perintah Menara Pemandu lalu Lintas Udara.

3.4 Pengertian Pintu Masuk

Pintu masuk merupakan sebuah bagian dari fasad bangunan. Namun pintu masuk menjadi pengaruh utama bagaimana mengomunikasikan karakter sebuah bangunan melalui tampak depan atau fasad. Peter Zumthor seorang arsitek dari Swis mengungkapkan arsitektur mirip dengan kesan pertama (Middlekamp, 2016). Pernyataan Peter Zumthor dikaitkan dengan kesan yaitu efek pertama dan langsung dari pengalaman atau persepsi pada pikiran dan sebuah gambaran pada pikiran yang dipengaruhi persepsi dari faktor eksternal (Middlekamp, 2016). Jika ditinjau lebih mengkhusus, kesan pertama sebagai konsep psikologis adalah fenomena holistik di mana gabungan sinyal yang dipancarkan oleh stimulus baru dibayangkan dengan cepat (Flora, 2004). Secara budaya dan sosial seseorang mahir menilai orang lain melalui arketipe, stereotip, baik itu sadar atau tidak sadar. Etimologi fasad mengajarkan bahwa melihat sebuah bangunan sama halnya dengan melihat wajah manusia. Dalam hal pengenalan, sebuah penelitian *First Impressions: Making Your Mind After a 100- ms Exposure to a face* mengungkapkan bahwa dalam sepersepuluh detik, manusia mampu membuat asumsi karakteristik wajah orang asing (Willis, dkk, 2006). Persepsi wajah terutama terbentuk di otak karena dirangsang oleh simulasi atau empati yang diwujudkan, yang tidak hanya menghubungkan orang dengan orang lain, tetapi

juga dengan objek. Dalam Sense of Touch, Ebisch dkk. Menunjukkan bahwa otak secara luas menginterpretasikan sentuhan antara benda hidup dan (seperti elemen material dalam arsitektur) benda mati dengan cara yang sangat mirip dengan pengenalan wajah (Chalup, dkk, 2008). Jika otak prarefleksif memindai ruangan seperti wajah, dengan akurasi yang sama dalam penilaian, empati dan nuansa, maka itu seperti kesan pertama. Bagi ilmuwan, pelajarannya adalah bahwa pengetahuan kita tentang ruang lebih bersifat biologis daripada kognitif. Bagi para arsitek, pelajarannya adalah kita harus mendesain sebuah ruang dengan pemahaman bagaimana otak mempersepsikan sebuah ruang. Jika tidak mempertimbangkan informasi ini, maka pengamat tidak akan memiliki pengalaman estetika yang positif, sebaliknya mereka akan menciptakan kesan pertama yang buruk tentang ruang, yang sangat sulit untuk diubah menjadi positif (Middlekamp, 2016). Arsitektur memengaruhi kita secara emosional sebelum kita secara sadar memahaminya (Pallamasma, 2015). Peter Zumthor berpendapat merasakan atmosfer melalui kepekaan emosional yaitu suatu bentuk persepsi yang bekerja sangat cepat dan jelas yang dibutuhkan oleh manusia untuk bertahan hidup.

3.5 Pengertian Pengecoran

Pengecoran beton sendiri adalah proses menuangkan besi beton ke suatu permukaan. Proses ini bisa ditemukan di pembangunan proyek-proyek seperti proyek jembatan maupun jalan.

Pembuatan jalan beton merupakan suatu metode pembuatan jalan yang terdiri atas plat beton semen sebagai lapisan atas atau lapis pondasi dengan tanah sebagai lapis pondasi bawah dasar nya. Karena menggunakan beton maka sebagai bahan utamanya maka pembuatan jalan ini dapat disebut sebagai jalan yang memiliki kelas terkeras dalam kategori jalan umum. Jalan beton memiliki tingkat kekerasan yang lebih baik dibandingkan jenis jalan aspal dan jarang sekali mengalami kerusakan. Dengan proses pembuatan jalan beton yang lebih rumit tentunya juga harus menghasilkan jalan dengan kualitas yang baik.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* di UPBU APT Pranoto, taruna/i melaksanakan kegiatan seperti observasi kerusakan di area terminal dan toilet, pengawasan pekerjaan pemindahan yudith, pengecatan *dropzone*, perbaikan toilet, dll. Serta observasi, pengawasan, dan pemeliharaan fasilitas sisi udara seperti inspeksi *runway*, *taxiway*, dan apron setiap jam 06.00 pagi, jam 11.30 siang, serta setelah penerbangan selesai, taruna/I juga dilibatkan dalam pengawasan pekerjaan pemasangan *inclinometer*, pengawasan pekerjaan pembuatan tempat sampah, dan pengawasan pekerjaan boring.

Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* adalah sebagai berikut.

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Pehubungan KM No. 47 tahun 2002 menyebut bahwa sisi darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan

a) Terminal Penumpang

Menurut SNI 03-7046-2004 terminal penumpang adalah bentuk bangunan yang menjadi penghubung sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara.



Gambar 4.1. Terminal Bandara

(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

b) Kantor Administrasi

Gedung Administrasi adalah gedung yang mengurus semua tentang administrasi bandara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di UPBU APT Pranoto Samarinda.



Gambar 4. 1 Kantor Adminstras

(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

c) Gedung PKP-PK

Pertolongan kecelakaan penerbagan dan pemadaman kebakaran/ PKP-PK (*Rescue and Fire Fighting*), tingkat perlindungan yang tersedia, yang dinyatakan dengan kategori (sesuai ketentuan ICAO Annex 14 tentang Pelayanan *Rescue and Fire Fighting*)



Gambar 4. 2 Gedung PKP-PK
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

d) Gedung AAB (Alat- Alat Berat)

Gedung AAB adalah gedung yang digunakan sebagai tempat menyimpan alat penunjang kegiatan perbaikan dan pemeliharaan bandar udara. Gedung ini juga digunakan untuk parkir maupun perbaikan kendaraan dan alat berat bandar udara.



Gambar 4. 3 Gedung Alat-alat berat
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

e) Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung PH juga menyimpan alat dan bahan penunjang kegiatan operasional bandar udara seperti *Genset* (*Generator Set*), Panel Listrik, *Transformator* (*Trafo*) dan AKI (*Akumulator*).



Gambar 4. 4 Gedung *Power House*
(Sumber : Dokumentasi pribadi, 2023)

f) Tower ATC

Fungsi utama dari bangunan ini yaitu sebagai tempat memantau atau mengawasi area- area di dalam dan sekitar Bandar Udara yang telah ditentukan untuk diawasi, untuk menjaga keselamatan penerbangan. Serta tempat untuk memantau/mengawasi, memandu dan berkomunikasi dengan pesawat udara baik yang sedang melakukan pendekatan ke bandar udara, yang akan lepas landas, maupun yang sedang melakukan pergerakan di apron dan *taxiway*. Secara umum ATC bertanggung jawab atas lalu lintas udara.



Gambar 4. 5 Tower ATC
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

g) Gedung BMKG

Tempat untuk pengamat cuaca (iklim, angin, temperatur, curah hujan, dan kelembaban) di wilayah lokasi bandar udara. Bangunan stasiun meteorologi di Bandar Udara A.P.T. Pranoto memiliki luas 251 m².



Gambar 4. 6 Gedung BMKG
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

h) Terminal Cargo

Terminal Kargo adalah tempat bongkar muat barang cargo via udara yang terletak di bandara. Definisi lainnya, terminal kargo adalah tempat yang

dikhususkan untuk kegiatan bongkar muat cargo atau kegiatan lainnya yang berhubungan dengan bongkar muat dalam bandara.



Gambar 4. 7 Terminal Cargo
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

i) Chiller

chiller artinya adalah alat yang bekerja melalui kompresi untuk mengontrol dan mendinginkan suhu cairan. Chiller sendiri merupakan kebalikan dari AC yang menggunakan metode serupa tetapi digunakan untuk mendinginkan udara, bukan air.



Gambar 4. 8 Chiller
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

j) Gedung VIP

Gedung VIP Bandar Udara (*VIP Lounge Airport*) adalah fasilitas khusus di bandara yang disediakan untuk penumpang kelas atas, pejabat pemerintah, selebriti, atau orang yang membayar biaya tambahan untuk mendapatkan fasilitas khusus dan layanan lebih baik dari yang tersedia di terminal publik.



Gambar 4. 9 Gedung VIP
(Sumber : Dokumentasi pribadi, 2023)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training* pada sisi udara:

a) Hangar

Bangunan atau struktur yang khusus digunakan untuk menyimpan transportasi udara, seperti pesawat terbang, dan helicopter.



Gambar 4. 10 Hangar
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

b) *Runway*

Memiliki dimensi Panjang x lebar ; 2250m x 45m, dengan perkerasan flexible PCN yang di dapat 56/F/C/X/T



Gambar 4. 11 Runway
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

c) *Taxiway*

Taxiway A

Panjang x Lebar : 173,5 m x 23 m

Permuka : *Concrete*

Kekuatan : PCN 56/R/B/X/T

Taxiway B

Panjang x Lebar : 148 m x 18 m

Permukaan : *Concrete*

Kekuatan : PCN 63/R/B/X/T

Paralel Taxiway

Panjang x Lebar : 527 m x 18 m

Permukaan : *Concrete*

Kekuatan : PCN 63/R/B/X/T



Gambar 4. 12 Taxiway
(Sumber : Dokumentasi pribadi,2023)

d) *Apron*

Memiliki Apron dengan Panjang x Lebar : 300 m x 123 m, dengan perkerasan rigid pavement dan hasil PCN 58/R/B/X/T



Gambar 4. 14 Apron
(Sumber : Dokumentasi pribadi, 2023)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan program *On The Job Training* II bagi taruna program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan 6 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak September 2023 – Februari 2024 dan dilaksanakan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda secara umum dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

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

No.	Hari	Waktu	Keterangan
1.	<i>Shift</i> siang	10.30 – 18.00 WITA	Mengikuti kegiatan/pekerjaan yang dilakukan di unit Bangunan dan Landasan
2.	<i>Shift</i> pagi	06.00 – 14.00 WITA	
3	Libur	-	Taruna mendapat libur satu hari setelah melalui 2 <i>shift</i> .

4.3 Permasalahan

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training*, pengecekan fasilitas bandar udara adalah hal wajib dan rutin yang harus dilakukan secara rutin. Selama taruna melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara APT Pranoto Samarinda, taruna menemukan permasalahan pada fasilitas *Air Side* (Sisi Udara) dan *Land Side* (Sisi Darat), permasalahan tersebut yaitu:

4.3.1 Pekerjaan *Patching* karena terjadinya *one wheel lock*

Berdasarkan kondisi runway di bandar udara A.P.T Pranoto Samarinda metode yang digunakan dalam pengambilan sampel yaitu dengan survei lapangan dengan mencari titik *one wheel lock*.

Kerusakan ruting, Permukaan tidak rata/lendutan yang disebabkan oleh *one wheel lock* terjadi pada landasan pacu dengan arah pergerakan pesawat, Kriteria lendut skala ringan yaitu 8mm tanpa retakan, kondisi ringan perlu dilakukan pengamatan terjadwal secara intensif terutama setelah hujan untuk mengeluarkan air hujan dari area kerusakan. Skala sedang 8 sampai 25 mm dengan atau tanpa retakan, skala berat yaitu lebih dari 25 mm sehingga memerlukan tahap pemotongan secara lokal (*patching*) diisi dengan campuran hotmix (AC/ATB) sesuai spesifikasi teknis dan metode *patching*.

4.3.2 Pembuatan Pintu masuk kendaraan dua roda

Bandara APT Pranoto saat ini melakukan pengerjaan pembuatan pintu masuk roda dua, yang salah satunya yaitu pekerjaan jalur pintu masuk untuk kendaraan bermotor roda dua yang bertujuan untuk terpisahnya pintu masuk kendaraan roda empat dan roda dua, dan supaya penumpang lebih nyaman saat antri masuk ke bandara APT Pranoto. awalnya di bandara APT Pranoto belum adanya pintu masuk khusus kendaraan bermotor roda dua, pekerjaan ini yaitu dengan Panjang jalur 100m dan lebar 1,30m yang Dimana jalur tersebut cukup dengan 1 kendaraan roda dua.

Jalur ini dibuat untuk masuk dan keluarnya kendaraan roda yang akan ke bandara APT Pranoto. Dengan adanya pintu masuk khusus jalur kendaraan roda dua ini kedepannya supaya terlihat lebih rapi lagi saat antri dan dari penumpang menjadi lebih nyaman lagi saat masuk ke bandara APT Pranoto Samarinda.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan *patching*

Melakukan penentuan titik dan pengukuran untuk saat pengerjaan *patching*. Penentuan titik pada tahap ini, area yang akan dilakukan *patching* diberi tanda berbentuk bujur sangkar atau persegi dengan menggunakan cat putih pada bagian permukaan perkerasannya. Terdapat enam titik pada kerusakan runway. Kriteria Skala sedang 8 sampai 25 mm dengan atau tanpa retakan, skala berat yaitu lebih dari 25 mm sehingga memerlukan tahap pemotongan secara lokal (*patching*) diisi dengan campuran hotmix (AC/ATB) sesuai spesifikasi teknis dan metode *patching*.

Tabel 4. 2 Tabel Volume titik yang akan di *patching*

Titik	Panjang m	Lebar m	Tebal m	Volume
1	3,3	1,2	0,15	0,59
2	2	1,4	0,16	0,45
3	2,5	1	0,16	0,44
4	4	1,3	0,15	0,78
5	3,4	1,7	0,18	1,04
6	2,6	2,3	0,18	1,08
				438m ²

Tabel 4.2 Rancangan anggaran biaya
(Sumber: *pribadi, 2023*)



Gambar 4. 15 Penentuan titik
(Sumber : *Bangland, 2022*)

a. Pemotongan (*cutting*)

Area pekerjaan yang telah ditandai menggunakan cat putih kemudian dipotong menggunakan alat *Concrete Cutter*.



Gambar 4. 16 Pemotongan
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Proses pemotongan ini bertujuan agar perkerasan yang berada di luar area yang telah ditandai dengan cat putih tidak ikut terbongkar saat proses pembongkaran nanti, dan proses ini juga bertujuan agar area galian terlihat rapi, tegak dan kokoh, serta berbentuk sudut siku-siku.

b. Pembongkaran



Gambar 4. 17 Pembongkaran aspal
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Setelah semua area kerusakan dipotong selanjutnya dilakukan pembongkaran lapisan permukaan dengan peralatan *jack hummer* sampai menemui lapisan keras di bawahnya. Saat proses penggalian masing-masing titik memiliki kedalaman yang berbeda dikarenakan kedalaman kerusakan yang terjadi antara masing-masing titik berbeda.

c. Pembersihan area galian.



Gambar 4. 18 Pembersihan area galian
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Pembersihan dilakukan menggunakan alat-alat konvensional. Hasil pembongkaran harus benar-benar bersih, kering dan bebas dari partikel-partikel lepas hasil bongkaran lapisan, sehingga tack coat sebagai pengikat

antar sisi lubang dan hotmix dapat benar-benar dapat berfungsi dengan maksimal. Selain itu, apabila sisa-sisa penggalian tidak dibersihkan maka bisa berpotensi menjadi FOD saat pelaksanaan pelayanan penerbangan.

d, Penyiraman tack coat



Gambar 4. 19 Pemhamparan tank coat
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Penyiraman tack coat dilakukan setelah lubang galian dibersihkan dan tidak ada debu-debu yang tersisa di dalam lubang galian weak spot, selain itu juga tidak boleh menyebar tack coat pada saat kondisi lubang basah.

e. Penghamparan aspal

Beberapa jam sebelum proses penghamparan hotmix dilaksanakan, kondisi *Asphalt Mixing Plant* (AMP) harus dalam keadaan siap agar setelah kondisi area patching telah siap untuk dihampar maka dump truck yang membawa hotmix dari AMP yang memiliki suhu sekitar 150°C segera menuju lokasi perbaikan untuk menuang hotmix pada asphalt finisher untuk selanjutnya dihampar. Suhu minimum saat proses penghamparan yaitu 120°C. Proses penghamparan hotmix dilakukan secara bertahap lapis demi

lapis. Salah satu contoh pada proses penghamparan yaitu pada titik 5 kegiatan patching pada runway. Pada titik 5 area galian memiliki kedalaman 15 cm sehingga dilakukan penghamparan secara bertahap yaitu dibagi menjadi 3 kali proses penghamparan yang masing-masing lapis memiliki ketebalan 5 cm dalam kondisi padat dan memiliki ketinggian 6,5 cm dalam keadaan gembur, Sehingga ketika sudah dipadatkan diharapkan masing masing lapisan akan didapatkan hasil ± 5 cm. Ketinggian hamparan aspal harus disesuaikan dengan ketinggian aspal eksisting agar tidak menyebabkan perbedaan ketinggian ketinggian yang bisa beresiko menjadi area water pounding

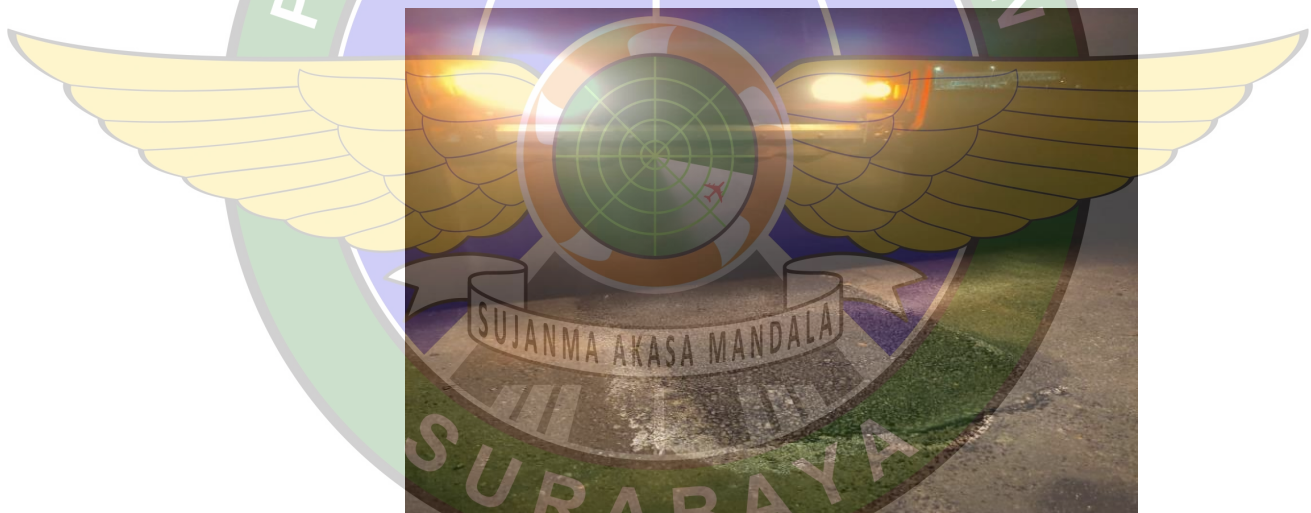


Gambar 4. 20 Penghamparan aspal
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Penghamparan hotmix dalam area galian dilakukan dengan hati-hati agar tidak terjadi segregasi dan harus diperhitungkan faktor kepadatan lapisan sedemikian rupa, sehingga sewaktu dilaksanakan pemadatan akan mendapatkan lapisan yang betul-betul padat dengan permukaan yang rata terhadap seluruh bidang permukaan sekitarnya.

f. Pemadatan

Setelah penghamparan hotmix harus segera dipadatkan seluruhnya dan merata dengan mesin gilas. Penggilasan dilaksanakan dimulai dari salah satu sisi pinggir menuju ke tengah secara bertahap dengan arah memanjang, kemudian diteruskan pada bagian sisi pinggir yang lain menuju ke tengah secara bertahap dengan arah memanjang. Kemudian pemadatan diarahkan langsung ke bagian tengah. Pemadatan pertama (*Initial Rolling*) harus dilaksanakan memanjang, dengan menggunakan tandem roller yang memiliki berat total 8-10 ton. Kecepatan maksimal tandem roller 4 km/jam agar tidak terjadinya displacement dari hotmix. Proses pemadatan menggunakan alat tandem roller ini memiliki jumlah passing sebanyak 4 kali, jumlah ini didapatkan dari trial compaction yang telah dilakukan sebelumnya.



Gambar 4. 21 Pemadatan tandem roller
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Setelah dilakukan pemadatan pertama maka pemadatan selanjutnya yaitu Intermediate Rolling dilakukan dengan menggunakan alat Pneumatic Tire Roller. Proses pemadatan ini dilakukan secara memanjang selebar jalur dari hamparan Asphalt Finisher. Proses pemadatan menggunakan alat Pneumatic Tire Roller ini memiliki jumlah passing sebanyak 20 kali, jumlah ini didapatkan dari trial compaction yang telah dilakukan sebelumnya.



Gambar 4. 22 Pemadatan tire roller
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

Pemadatan akhir (Final rolling) dikerjakan dengan Tandem Roller sewaktu hotmix masih cukup panas untuk menghilangkan jejak dari Pneumatic Tire Roller. Untuk mencegah melekatnya aspal pada roller, maka roda-rodaanya harus dibasahi dengan teratur, namun terlalu banyak air juga tidak diperbolehkan.

g. Pembersihan

Pembersihan akhir, kegiatan pembersihan akhir bertujuan untuk mengecek benda-benda yang dianggap Foreign Object Debris (FOD) tidak tertinggal agar tidak membahayakan penerbangan saat menggunakan apron sehingga keselamatan dan penerbangan menjadi aman. Pembersihan dilakukan dengan alat alat seperti sapu.

h. Hasil Patching

Hasil akhir dari pekerjaan patching yang dilakukan pada apron lama Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto sebagai berikut:



Gambar 4. 23 Hasil aspal *patching*
(Sumber : *Dokumentasi Bangland 2022*)

i. Jadwal pekerjaan dan Rancangan anggaran biaya

Pekerjaan *patching* dilakukan pada tanggal 12 desember 2022 sampai pekerjaan *patching* enam titik ini selesai pada tanggal 12 januari 2023. Berikut rancangan anggaran biaya;

Tabel 4. 3 Tabel Rancangan Anggaran Biaya

No.	URAIAN PEKERJAAN / MATERIAL	VOLUME	satuan	ARGA SATUAN (Rp)	JMLAH HARGA (Rp)
patching apron taxiway lokasi 1,2,3,4,5,dan 6					
1	pekerjaan pembongkaran	134	oh	141.565,00	18.969.710
2	mobilisasi alat	1	ls	2.790.000,00	2790000
3	pekerjaan tack coating 1,5 kg/m ²	438	m ²	24.681,34	10.810.427
4	pisan/overlay aspal kolakan T=18 cm pad	134	m ³	1.604.000,00	214.936.000
5	demobilisasi alat	1	m ²	2.790.000,00	2.790.000
jumlah					250.296.137
dibulatkan					282.161.00
PPN 10 %					98.953
total					381.114
terbilang :Tiga ratus delapan puluh satu juta seratus empat belas ribu rupiah					

A	B	C	D	E	F = (D X E)
II	pekerjaan tack coat 1,5 kg/m ²				
	pekerja	oh	0,0113	80.814,36	913,209
	mandor	oh	0,0009	123.988,39	111,590
	asphalt sprayer	jam	0,24	25.000,00	6.000,000
	asphalt AC 60-70 (ex. shell d	kg	1,2	10.725,00	12.870,000
	minyak tanah	liter	0,1166	9.630,00	1.122,858
	jumlah				21.017,657
	dibulatkan				21.018,00
	PPN 10 %				2.101,80
	SUB TOTAL				42.036,00

A	B	C	D	E	F (D X E)
III	patching aspal				
	pekerja	oh	0,1513	80.814,00	12.227,16
	mandor	oh	0,0233	123.988,39	2.888,93
	operator	oh	0,0259	180.000,00	4.662,00
	tandem roller	jam	0,007	706.567,01	4.945,969
	tire roller	jam	0,007	611.719,00	4.282,033
	alat bantu	ls	0,003	4.387,00	13,161
	aspal AC 60/70 (ex shell dru	kg	10	10.725,00	107.250,000
	dump truk	jam	0,139	200.625,00	27.886,875
	jumlah				136.269,251
	dibulatkan				136.270,00
	ppn 10%				13.627,00
	SUB TOTAL				149.897,00

No.	RAIAN PEKERJAAN/MATERIAL	SATUAN	KOEFISIEN	HARGA SATUAN (RUPIAH)	JMLAH HARGA (RUPIAH)
A	B	C	D	E	F=(D X E)
I	pekerjaan pembongkaran				
	pekerja	oh	0,0878	159.650,00	14.017,27
	mandor	oh	0,0459	184.000,00	8.445,60
	operator alat berat	oh	0,0259	180.000,00	4.662,00
	sewa jack hammer	jam	0,0225	86.960,00	1.956,60
	sewa asphalt concrete cutter	jam	0,05	35.000,00	1.750,00
	sewa air compresor unit	jam	0,05	30.000,00	1.500,00
	sewa pick up	jam	0,225	57.142,86	12.857,14
	jumlah				45.188,61
	dibulatkan				45.200,00
	ppn 10 %				4.972,00
	jumlah pembongkaran lapisan aspal beton dan pembuangan per 1 m² tebal rata rata 18 cm				49.720,00

Tabel 4.3 Rancangan anggaran biaya
(Sumber: pribadi, 2023)

4.4.2 Pembuatan pintu masuk khusus kendaraan roda dua

a. Perencanaan

Perencanaan dimana kita akan merencanakan berapa panjang dan lebar jalan yang akan kita cor. Jalan pintu masuk ini akan dikerjakan Panjang 100m dan lebar 1,3m. Pada sisi luar akan di pasang batu kanstin untuk pembatas jalur khusus roda dua dan roda empat.

b. Pembuatan Lantai Kerja

Pembuatan lantai kerja dengan kualitas beton k175 . merupakan material yang dibuat dari bahan campuran terdiri dari campuran agregat, semen, pasir, kerikil, dan air dengan takaran yang sudah disesuaikan.



Gambar 4. 24 Pembuatan lantai kerja
(Sumber : *Dokumentasi pribadi, 2023*)

c. Pemasangan kerangka tulangan

Berikutnya dilakukan pemasangan kerangka tulangan untuk proses tahap pengecoran.



Gambar 4. 25 Pemasangan kerangka tulangan
(Sumber : *Dokumentasi pribadi, 2023*)

d. Slump test

Hasil slump test yang dilakukan mendapatkan hasil 10cm. Berarti adonan beton sudah bagus atau memenuhi standart. Kisaran nilai slump yang

bagus yaitu kisaran 8cm sampai 12cm,



Gambar 4. 26 Slump test
(Sumber : *Dokumentasi pribadi, 2023*)

e. Proses pengecoran

Pengecoran ini menggunakan kualitas beton k350. dengan ketebalan 20 cm. Untuk Metode pelaksanaan pengecoran perkerasan beton semen ini dengan menggunakan Truck mixer.



Gambar 4. 27 Pengecoran
(Sumber : *Dokumentasi pribadi, 2023*)

f. Memberi garis melintang

Pembuatan alur grooving pada jalan menggunakan sisir triplek secara manual. Pembuatan alur ini dilakukan Setelah beton agak mengering lalu diberi garis melintang jalan menggunakan alat grooving jalan beton secara manual.



Gambar 4. 28 Memberi garis melintang
(Sumber : Dokumentasi pribadi, 2023)

g. Jadwal pekerjaan dan Rancangan anggaran biaya

Pekerjaan pintu masuk roda dua dilakukan pada tanggal 23 juli 2023 sampai pekerjaan patching enam titik ini selesai pada tanggal 26 november 2023. Berikut rancangan anggaran biaya;

NO	URAIAN PEKERJAAN	VOL.	SAT.	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
I	Pekerja				
	Kepala tukang	1,023	oh	175.000	Rp179.025
	Tukang	1,023	oh	150.000	Rp153.450
			Jumlah		Rp332.475
II	Pekerjaan Timbunan				
	Tanah Urug	39	m3	200.000	Rp7.800.000
			Jumlah		Rp7.800.000
III	Pekerjaan Lean concrete beton mutu k-175 t=10cm				
	Semen	24	Bh	64.000	Rp1.536.000
	Pasir Mahakam	13	m3	777.000	Rp10.101.000
	Batu Split 3/4	13	m3	350.000	Rp4.550.000
			Jumlah		Rp16.187.000
IV	Pekerjaan Kerangka				
	Besi ulir 13	12	m	118.700	Rp1.424.400
	kawat	15	kg	29.000	Rp435.000
			Jumlah di kali volume total		Rp15.561.900
V	Pekerjaan Pengcoran k300 t=25				
	Semen PC	413	kg	530.290,00	Rp219.009.770
	agregat pecah mesin 20-30mm	0,567	m3	153.124	Rp86.821
	Pasir beton	0,486	m3	79.348	Rp38.855
	Air (kapal)	0,215	m3	12.970	Rp2.789
			Jumlah		Rp219.136.235

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan Pelaksanaan OJT Taruna/i lakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Aji Paengeran Tumenggung Pranoto, dapat menghasilkan beberapa kesimpulan tentang kegiatan yang terjadi di lapangan yaitu:

1. Permasalahan pertama, kesimpulannya adalah Perbaikan dengan metode Patching pada permukaan Runway dipilih karena kondisi lapisan aspal permukaan eksisting telah mengalami mengalami kerusakan, namun lapisan pondasi di sekitarnya masih dalam keadaan yang baik. Metode rekonstruksi juga memberikan hasil yang lebih maksimal karena menggunakan alat dan material yang lebih memadai dibanding weakspot secara manual.
2. Permasalahan kedua, kesimpulannya Dengan adanya pintu masuk khusus jalur kendaraan roda dua ini kedepannya supaya terlihat lebih rapi lagi saat antri dan dari penumpang menjadi lebih nyaman lagi saat masuk ke bandara APT Pranoto Samarinda

5.1.2 Kesimpulan Umum

Kesimpulan terhadap keseluruhan kegiatan OJT ini adalah sebagai berikut:

1. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i dapat mengerti secara langsung keadaan dan fasilitas-fasilitas yang ada pada UPBU Aji Pangeran Tumenggung Pranoto.
2. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan atau ilmu praktik

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

A. Pekerjaan *Patching*

Memperhatikan material yang digunakan saat pekerjaan perbaikan kerusakan perkerasan dengan lebih seksama agar sesuai dengan SNI dan hasil pekerjaan sesuai dengan mutu yang diinginkan dengan memperhatikan stabilisasi komposisi material.

B. Pekerjaan *landscape* pintu masuk

Dalam pekerjaan ini diharapkan lagi untuk nilai estetika apabila sedan gada pekerjaan diharapkan untuk penutupan atau Batasan pagar banner dan senantiasa menerapkan 3S+1C (*safety, security, service dan compliance*).

5.2.2 Saran Umum

Untuk pembelajaran lebih lanjut mengenai on the job training yang dilaksanakan taruna maupun taruni diharapkan untuk selalu :

- A. Memanfaatkan sebaik mungkin dalam manajemen waktu
- B. Belajar untuk tanggap dan teliti dalam mengerjakan sesuatu
- C. Mencatat segala point penting yang terjadi dalam lapangan untuk penerapan di dunia kerja yang sesungguhnya.
- D. Meningkatkan soft skill mengoperasikan aplikasi sejenis Autocad dan Sketchup.

Daftar Pustaka

Aerodrome Manual Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto.
Buku Pedoman On The Job Training Teknik Bangunan Landasan Politeknik Penerbangan
Surabaya Tahun 2020.

ICAO. 2016. “Aerodome Design Manual Part 1. Runway”. International Civil Aviation
Organization. Montreal.

<https://otban7.com/Balikpapan>

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor :
SKEP/78/VI/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas
Teknik Bandar Udara.

<https://jdih.dephub.go.id/api/media?data=3aGuqq7kJEM590oO2cWiWT4jpNsVNYLQO49WULiJkqfc8m0jtdS0ocN48Xt6xHIOFH49aM7asWYrs8gldOug8tm68MPoIvYnBDO8VyYvF1nuhmKWNZYGC99pbIksibW7fdLTA6n9au3Zu59Bdw ekGUbD4PARdecFCXOM3G08a0xoN3KnJzOpKhCDoIeIeXi1dyXAswHrzYwLF6h72KC78suHQoXE>



FORM KEGIATA HARIAN OJT

Nama : MUKHAMMAD RIZKY ROKHMATTULLOH
NIT : 30721014
Program Studi : D-III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN 6A
Lokasi OJT : AJI PANGERAN TUMENGGUNG SAMARINDA
OKTOBER 2023

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	Paraf SPV
1.	Senin/02 Oktober 2023	- Taruna sampai di lokasi Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda	
2.	Selasa/03 Oktober 2023	- Pengenalan fasilitas dalam terminal	
3.	Rabu/04 Oktober 2023	- Pencabutan kayu bendera 17 agustus	
4.	Kamis/05 Oktober 2023	- Inspeksi terminal	
5.	Jum'at/06 Oktober 2023	- Jum'at bersih	
6.	Sabtu/07 Oktober 2023	- Libur	
7.	Minggu/08 Oktober 2023	- Libur	
8.	Senin/09 Oktober 2023	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin - Perkenalan antar unit	
9.	Selasa/10 Oktober 2023	- Rapat Bersama PT Bumi Indonesia	
10.	Rabu/11 Oktober 2023	- Pengecatan Kanstin	
11.	Kamis/12 Oktober 2023	- Stand by di kantor Landasan	
12.	Jum'at/13 Oktober 2023	- Jum'at sehat - Pengecatan Kanstin	
13.	Sabtu/14 Oktober 2023	- Libur	
14.	Minggu/15 Oktober 2023	- Libur	
15.	Senin/16 Oktober 2023	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin - Rapat koordinasi bersama Supervisor - Mengawasi Pekerjaan Boring Test	
16.	Selasa/17 Oktober 2023	- Pengecatan Drop zone	
17.	Rabu/18 Oktober 2023	- Stand by di kantor Landasan	
18.	Kamis/19 Oktober 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
19.	Jum'at/20 Oktober 2023	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron - Jum'at bersih	
20.	Sabtu/21 Oktober 2023	- Libur	

21.	Minggu/22 Oktober 2023	- Libur	
22.	Senin/23 Oktober 2023	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin - Perbaikan plafon dekat pintu kedatangan	
23.	Selasa/24 Oktober 2023	- Pengenalan Safety Management System (SMS)	
24.	Rabu/25 Oktober 2023	- Pengenalan Unit Elban	
25.	Kamis/26 Oktober 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
26.	Jum'at/27 Oktober 2023	- Jum'at bersih	
27.	Sabtu/28 Oktober 2023	- Libur	
28.	Minggu/ 29 Oktober 2023	- Libur	
29.	Senin/30 Oktober 2023	- Perbaikan fasilitas di toilet terminal	
30.	Selasa/31 Oktober 2023	- Pengecatan Fix Bridge	

NOVEMBER 2023

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	Paraf SPV
1.	Rabu/ 1 November 2023	- Pengecekan fasilitas di AAB, PH, dan CCR	
2.	Kamis/ 2 November 2023	- Pengecatan Fix Bridge	
3.	Jum'at/ 3 November 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
4.	Sabtu/ 4 November 2023	- Libur	
5.	Minggu/ 5 November 2023	- Libur	
6.	Senin/ 6 November 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
7.	Selasa/ 7 November 2023	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron	
8.	Rabu/ 8 November 2023	- Pembersihan sarang tawon di mess	
9.	Kamis/ 9 November 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
10.	Jum'at/ 10 November 2023	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron - Jum'at bersih - Pengecatan Fix Bridge	
11.	Sabtu/ 11 November 2023	- Libur	
12.	Minggu/ 12 November 2023	- Libur	

13.	Senin/ 13 November 2023	- Pengawasan pekerjaan bak sampah - Pengawasan pekerjaan plumbing - Pengecatan Dropzone	
14.	Selasa/ 14 November 2023	- Pengawasan pekerjaan plumbing - Pengecatan Dropzone	
15.	Rabu/ 15 November 2023	- Pengawasan pekerjaan pengukuran untuk penimbunan bahu jalan dan median jalan - Pengawasan pekerjaan pemasangan pintu kaca kedatangan	
16.	Kamis/ 16 November 2023	- Pengecatan Dropzone	
17.	Jumat/ 17 November 2023	- Stand by di kantor Landasan	
18.	Sabtu/ 18 November 2023	- Libur	
19.	Minggu/ 19 November 2023	- Libur - Pengawasan Pekerjaan Plumbing	
20.	Senin/ 20 November 2023	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin	
21.	Selasa/ 21 November 2023	- Pengecatan Dropzone - Pengecatan dinding dekat toilet terminal bagian depan	
22.	Rabu/ 22 November 2023	- Pengecatan Dropzone	
23.	Kamis/ 23 November 2023	- Stand by di kantor Landasan	
24.	Juma'at/ 24 November 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
25.	Sabtu/ 25 November 2023	- Libur	
26.	Minggu/ 26 November 2023	- Libur	
27.	Senin/ 27 November 2023	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin	
28.	Selasa/ 28 November 2023	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron	
29.	Rabu/ 29 November 2023	- Stand by di kantor Landasan	
30.	Kamis/30 November 2023	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	

DESEMBER 2023

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	PARAF SPV
1.	Jum'at/ 1 Desember 2023	- Pengecekan saluran di area mess	
2.	Sabtu/ 2 Desember 2023	- Libur	
3.	Minggu/ 3 Desember 2023	- Libur	
4.	Senin/ 4 Desember 2023	- Pengukuran area hangar - Pembersihan Patung Lembuswhana	
5.	Selasa/ 5 Desember 2023	- Pengecatan Lembuswana	
6.	Rabu/ 6 Desember 2023	- Stand by di kantor Landasan	
7.	Kamis/ 7 Desember 2023	- Stand by di kantor Landasan	
8.	Jum'at/ 8 Desember 2023	- Stand by di kantor Landasan	
9.	Sabtu/ 9 Desember 2023	- Libur	
10.	Minggu/ 10 Desember 2023	- Libur	
11.	Senin/ 11 Desember 2023	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin	
12.	Selasa/ 12 Desember 2023	- Stand by di kantor Landasan	
13.	Rabu/ 13 Desember 2023	- Pengangkatan besi untuk posko Nataru	
14.	Kamis/ 14 Desember 2023	- Pengecatan besi untuk posko Nataru	
15.	Jum'at/ 15 Desember 2023	- Penataan posko Nataru	
16.	Sabtu/ 16 Desember 2023	- Libur	
17.	Minggu/ 17 Desember 2023	- Libur	
18.	Senin/ 18 Desember 2023	- Pemindahan wastafel terminal ke hanggar	
19.	Selasa/ 19 Desember 2023	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron	
20.	Rabu/ 20 Desember 2023	- Stand by di kantor Landasan	
21.	Kamis/ 21 Desember 2023	- Penggantian kunci pintu di samping ruang pengosongan peluru	
22.	Jum'at/ 22 Desember 2023	- Libur Nataru	
23.	Sabtu/ 23 Desember 2023	- Libur Nataru	
24.	Minggu/ 24 Desember 2023	- Libur Nataru	
25.	Senin/ 25 Desember 2023	- Libur Nataru	
26.	Selasa/ 26 Desember 2023	- Libur Nataru	
27.	Rabu/ 27 Desember 2023	- Libur Nataru	
28.	Kamis/ 28 Desember 2023	- Libur Nataru	

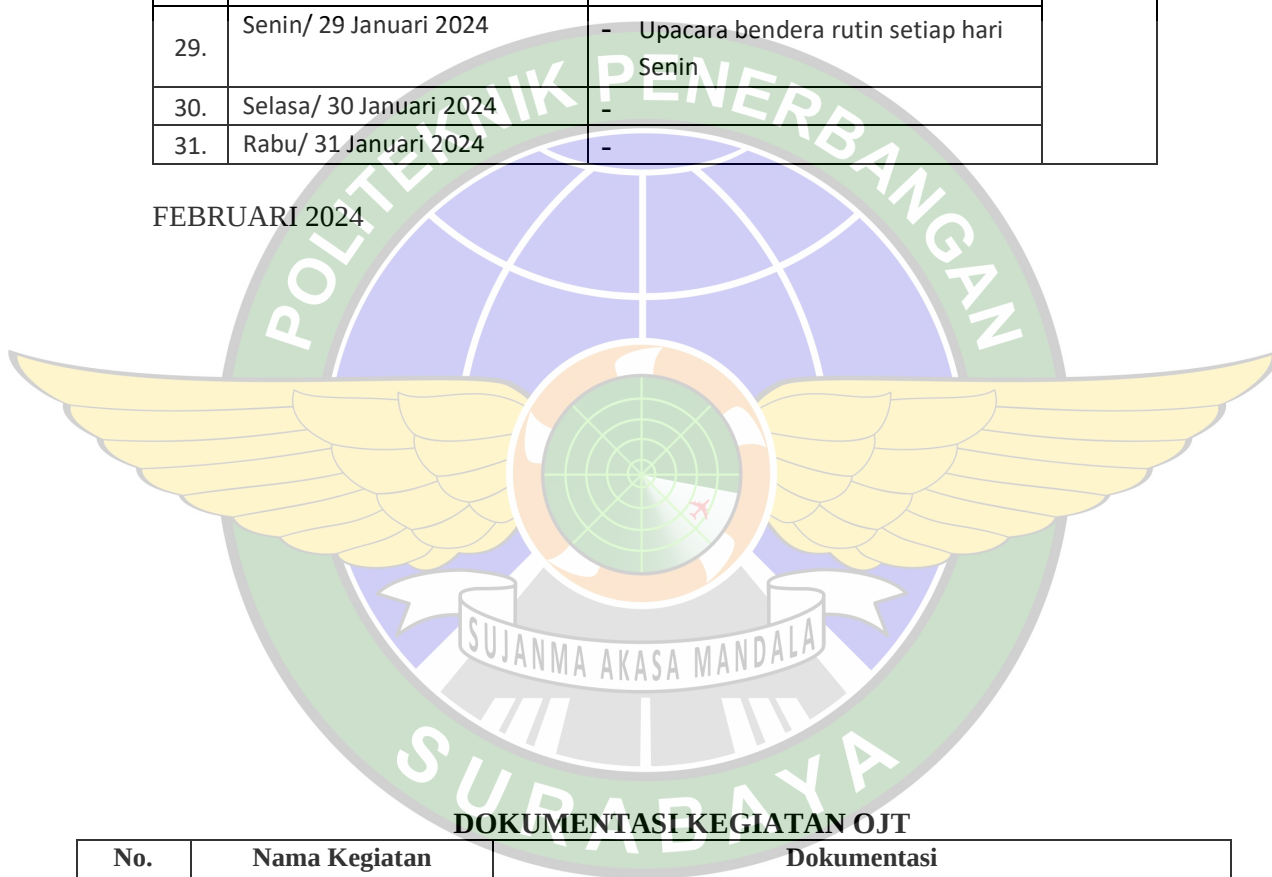
29.	Jum'at/ 29 Desember 2023	- Libur Nataru
30.	Sabtu/30 Desember 2023	- Libur Nataru
31.	Minggu/ 31 Desember 2023	- Libur Nataru

JANUARI 2024

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Senin/01 Januari 2024	- Libur Nataru
2.	Selasa/02 Januari 2024	- Libur Nataru
3.	Rabu/03 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron
4.	Kamis/04 Januari 2024	- Stand by di kantor Landasan
5.	Jum'at/05 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron
6.	Sabtu/06 Januari 2024	- Libur
7.	Minggu/07 Januari 2024	- Libur
8.	Senin/08 Januari 2024	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin - Pengecatan dinding musholla terminal dan dinding dekat toilet kedatangan di terminal
9.	Selasa/09 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron
10.	Rabu/10 Januari 2024	- Stand by di kantor Landasan
11.	Kamis/11 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron
12.	Jum'at/12 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron - Jum'at sehat
13.	Sabtu/13 Januari 2024	- Libur
14.	Minggu/14 Januari 2024	- Libur - Pengukuran marka apron
15.	Senin/15 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron
16.	Selasa/16 Januari 2024	- Stand by di kantor Landasan
17.	Rabu/17 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron
18.	Kamis/18 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron
19.	Jum'at/19 Januari 2024	- Jum'at sehat
20.	Sabtu/20 Januari 2024	- Libur
21.	Minggu/21 Januari 2024	- Libur - Pemotongan Rumput

22.	Senin/ 22 Januari 2024	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin	
23.	Selasa/23 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Sore hari di Runway, Taxiway, Apron	
24.	Rabu/24 Januari 2024	- Inspeksi Rutin Pagi hari di Runway, Taxiway, Apron	
25.	Kamis/25 Januari 2024	- Stand by di kantor Landasan	
26.	Jum'at/26 Januari 2024	- Jum'at sehat	
27.	Sabtu/27 Januari 2024	- Libur	
28.	Minggu/ 28 Januari 2024	- Libur	
29.	Senin/ 29 Januari 2024	- Upacara bendera rutin setiap hari Senin	
30.	Selasa/ 30 Januari 2024	-	
31.	Rabu/ 31 Januari 2024	-	

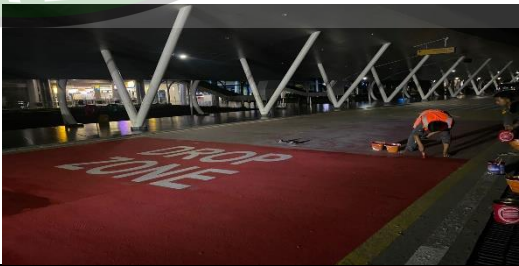
FEBRUARI 2024



DOKUMENTASI KEGIATAN OJT

No.	Nama Kegiatan	Dokumentasi
1.	Kedatangan Taruna/I ke Bandar Udara APT Pranoto Samarinda	

2.	Pemotongan rumput menggunakan unit alat <i>tractor</i>	
3.	Sosialisasi pengoperasian CCTV pada sisi udara	
4.	Pengukuran persiapan daerah ujia tanah (<i>boring test</i>)	
5.	Kegiatan Uji Tanah (<i>boring test</i>)	

6.	Rapat persiapan uji <i>inclonometer</i>	
7.	Lecturer bersama unit SMS (<i>Safety Management System</i>)	
8.	Lecturer bersama unit ELBAND	
9.	Pengecatan manual area <i>drop zone</i>	

8.	Pengukuran pintu kaca di terminal	
9.	Pembersihan patung Lembuswana	
10.	Pengecatan dinding toilet terminal	
11.	Pengukuran marka area apron	

12.	Pemotongan rumput area sisi udara menggunakan unit traktor	
13.	Pelepasan umbul-umbul bandara	
14.	Pengukuran penanaman pohon area gedung administrasi	
15.	Pengecatan tangga fix bridge	
16.	Pengukuran tambahan saluran drainase area gedung administrasi	

17.	Kerja bakti area ruang Bangland	
18.	Pembersihan mobil operasional Bangland	
19.	Pengecekan saluran air kotor dari toilet terminal	
20.	Pemasangan pintu kedatangan terminal	
21.	Inspeksi bangunan terminal	

22.	Pengawasan pekerjaan bak sampah	
23.	Pengecekan atap bocor selasar kedatangan	
24.	Senam sehat bersama.	