

**RENOVASI GEDUNG ADMINISTRASI DAN PELAKSANAAN
PEKERJAAN PERBAIKAN PERMUKAAN RUNWAY (*PATCHING*) DI
BANDAR UDARA HARUN THOHIR GRESIK**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING II

Tanggal 02 Oktober 2025 – 20 Februari 2026



Disusun Oleh :

MATEUS SOUSA DA SILVA

NIT. 30723005

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

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

**RENOVASI GEDUNG ADMINISTRASI DAN PELAKSANAAN
PEKERJAAN PERBAIKAN PERMUKAAN RUNWAY (*PATCHING*) DI
BANDAR UDARA HARUN THOHIR GRESIK**

Oleh :

MATEUS SOUSA DA SILVA

NIT : 30723005

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

Disetujui oleh :

Supervisor 1

Supervisor 2

Dosen Pembimbing



KHAIRUN NISA

NIP. 19990418 202203 2 014



AIMEE ATHALIA BERNICE.S

NIP. 20010202 202210 2 001



LINDA WINIASRI

NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,
Kantor Unit Penyelenggara
Bandar Udara Kelas III Gresik



FEBRIA SETYOWATI SUYANTO

NIP. 1984020 720081 2 2003

Laporan *On the Job Training II* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 13 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training II*

Tim penguji :

Supervisor 1



KHAIRUN NISA

NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor 2



AIMEE ATHALIA BERNICE.S

NIP. 20010202 202210 2 001

Dosen Pembimbing



LINDA WINIASRI

NIP.19781028 200502 2 001

Ketua Program Studi



LINDA WINIASRI

NIP. 19781028200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur pertama-tama penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan petunjuk, sehingga penulis dapat melaksanakan OJT (*On the Job Training*) di Unit Pelaksana Bandar Udara Harun Thohir Bawean ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan Landasan Angkatan VIII.

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 Harun Thohir Bawean serta kegiatan harian yang telah kami laksanakan.

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*) di Bandar Udara Harun Thohir Bawean.

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. Febria Setyowati Suyanto, selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Harun Thohir Gresik.
4. Ahmad Bahrawi, S.E.,M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya

5. Linda Winiasri, S.T., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya sekaligus dosen pembimbing dan dosen penguji *On the Job Training II*.

6. Asfuad Dwi Saputra, selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*.

7. Khairun Nisa selaku Supervisor I yang telah membimbing serta memberikan ilmu selama pelaksanaan *On the Job Training*.

8. Aimee Athalia Bernice.S selaku Supervisor II yang telah membimbing serta memberikan ilmu selama pelaksanaan *On the Job Training*.

9. Seluruh Karyawan dan Staf di Unit Penyelenggara Bandar Udara Harun Thohir Gresik.

10. Seluruh teknisi Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Harun Thohir Gresik.

11. 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 baik isi, sistematika maupun redaksinya. Oleh 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 Bandar Udara Harun Thohir Gresik.

Gresik, 13 Februari 2026

Mateus Sousa da Silva

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2. Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	5
2.4 Struktur Organisasi.....	9
BAB III LANDASAN TEORI	10
3.1 Bandar Udara	10
3.2 Fasilitas Sisi Udara.....	10
3.3 Fasilitas Sisi Darat.....	12
3.4 Pengertian Renovasi Bangunan.....	12
3.5 Ruang Administrasi Bandar Udara.....	13
3.6 Standar Bangunan Gedung Perkantoran	13
3.7 Perkerasan Lentur (<i>Flexible</i>).....	14
3.8 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur.....	16
3.9 Penambalan Aspal (<i>Patching</i>).....	18
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT).....	20
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	20
4.2 Jadwal.....	25
4.3 Permasalahan.....	27
4.3.1 Perbaikan runway (<i>Patching</i>).....	27
4.3.2 Renovasi ruangan administrasi bandara	27
4.4 Penyelesaian Masalah	28

BAB V PENUTUP	54
5.1 Kesimpulan	54
5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan.....	54
5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training II</i>	55
5.2	Saran
5.2.1 Saran terhadap Permasalahan.....	55
5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training II</i>	56
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN	58



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Bawean.....	4
Gambar 2.2 Layout eksisting Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik	8
Gambar 2.3 Struktur Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik	9
Gambar 4. 1 Apron.....	21
Gambar 4.2 Runway.....	22
Gambar 4.3 Taxiway	22
Gambar 4.4 Ruang Check in	23
Gambar 4.5 Ruang Check in	24
Gambar 4.6 Area kedatangan dan pengambilan bagasi.....	24
Gambar 4.7 Parking Area.....	25
Gambar 4.21 Pengukuran area kerusakan.....	36
Gambar 4.22 Persiapan Peralatan.....	37
Gambar 4.23 Pemotongan aspal menggunakan concrete cutter.....	37
Gambar 4.24 Penbongkaran aspal.....	38
Gambar 4.25 Pembersihan sisa material yang dibongkar	38
Gambar 4.26 Lapisan perekat.....	39
Gambar 4.27 Penhambaran aspal	40
Gambar 4.28 Pemadatan	40
Gambar 4.29 Kondisi permukaan perkerasan setelah 20 menit	41
Gambar 4.31 Renovasi ruangan administrasi.....	43
Gambar 4.32 Pengukuran area renovasi ruangan administrasi	44
Gambar 4.47 Pembongkaran plafon.....	49
Gambar 4.48 Pemasangan hollow	49
Gambar 4.49 Plesteran dinding.....	50
Gambar 4.50 Pemasangan kusen pintu	50
Gambar 4.51 Pemasangan pintu.....	51
Gambar 4.52 pengecatan dinding dan plafon.....	51
Gambar 4.43 Pembersihan sisa material	52

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	6
Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT.....	26
Tabel 4.3 Luas dan Volume Pembongkaran	31
Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan	31
Tabel 4. 5 Rencana Anggaran Biaya	32
Tabel 4. 6 Tabel personal.....	33
Tabel 4. 5 Tabel Alat dan Bahan.....	33
Tabel 4. 7 Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan	44
Tabel 4. 8 Tabel Jumlah Personil.....	45
Tabel 4. 9 Tabel Alat dan Bahan.....	45



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas sehingga menuntut perkembangan sarana dan pra-sarana akomodasi yang dapat menghubungkan seluruh kepulauan Indonesia dari Sabang sampai Merauke. Maka dari itu langkah awal dari perkembangan ini dibentuk oleh banyak faktor terutama pada bidang transportasi. Transportasi sendiri merupakan sarana yang penting yang mempengaruhi banyak aspek kehidupan. Salah satu moda transportasi adalah transportasi udara dengan mengusung aspek cepat dan tepat, sehingga pengguna transportasi udara dapat berpindah lokasi dengan tujuan yang jauh dalam waktu yang singkat.

Demi menunjang perkembangan transportasi di bidang udara, maka Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDM) menciptakan beberapa balai pendidikan dan pelatihan. Salah satu dari balai pendidikan dan pelatihan tersebut adalah Politeknik Penerbangan Surabaya yang menyelenggarakan pendidikan berbasis vokasi dan akademik dalam bidang teknik dan keselamatan penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya bertugas untuk menghasilkan sumber daya manusia penerbangan yang kompeten, profesional, dan berdaya saing global.

Sebagai salah satu bentuk penunjang pendidikannya maka Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki sistem praktik langsung di lapangan yang disebut *On The Job Training* (OJT). Diadakannya *On The Job Training* ini dimaksudkan agar para anak didik di Politeknik Penerbangan Surabaya dapat menguasai berbagai peralatan secara langsung di lapangan. Pada kesempatan tersebut dalam pelaksanaannya pada prodi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya bekerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Harun Thohir Gresik.

Selama pelaksanaan *On The Job Training* ini, pada dasarnya para Taruna diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah didapat selama menjalani pendidikan untuk dipraktekkan dengan situasi yang sebenarnya di lapangan, serta dapat menambah ilmu yang belum diperoleh ketika menjalani pendidikan dan dapat memahami pentingnya prosedur penggunaan dan tata cara mengoperasikan peralatan di lokasi *On The Job Training*.

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* II, penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya adanya kerusakan pada permukaan runway serta renovasi gedung administrasi bandara. Berdasarkan dari latar belakang yang disampaikan laporan *On the Job Training* ini mengambil judul RENOVASI GEDUNG ADMINISTRASI DAN PELAKSANAAN PEKERJAAN PERBAIKAN PERMUKAAN RUNWAY(PATCHING) DI BANDAR UDARA HARUN THOHIR GRESIK.

1.2. Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training

Adapun maksud dan tujuan pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* selama di Bandar Udara Harun Thohir Bawean untuk program studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

- a. Agar setiap Taruna dapat memperoleh pengalaman, keterampilan, pengetahuan, dan gambaran secara langsung tentang tugas dan pekerjaan teknik Teknik Bangunan dan Landasana dalam dunia kerja yang sebenarnya di masa mendatang
- b. Agar setiap Taruna dapat menerapkan ilmu-ilmu yang didapatkan selama dalam masa pendidikan di Politeknik Penerbangan surabaya terhadap situasi dilapangan kerja yang sesungguhnya baik secara teori maupun praktik.
- c. Melatih kerja sama taruna dengan personel teknisi yang sama unit maupun berbeda unit agar terciptanya jiwa disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

- d. Sebagai persyaratan kelengkapan pelaksanaan pendidikan taruna Politeknik Penerbangan Surabaya.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Bawean (IATA: BXW), juga dikenal sebagai Bandar Udara Harun Thohir, adalah bandar udara yang terletak di Pulau Bawean, Kabupaten Gresik, Jawa Timur. Bandara ini dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Nama Bandara ini diambil dari Kopral Dua KKO (Anumerta) Harun Said bin Muhammad Ali, yang dikenal sebagai Harun Thohir. Bandara ini diresmikan oleh Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan pada tanggal 30 Januari 2016. Bandara ini melayani rute penerbangan dari dan tujuan Bawean. Rute pertama adalah Bawean -Surabaya dengan maskapai *Airfast* Indonesia, sejak bulan Januari 2019 penerbangan Airfast Indonesia berhenti dikarenakan habis masa kontraknya. Akhirnya pada bulan April 2019 penerbangan dibuka kembali karena maskapai penerbangan Susi Air mengajukan rute dari Surabaya dan Sumenep ke Pulau Bawean.



Gambar 2.1 Terminal Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Bawean

(Sumber : Dokumentasi penulis)

UPBU Harun Thohir terletak di Pulau Bawean merupakan pulau kecil yang menyimpan banyak potensi dibidang pariwisata, terutama keindahan alamnya. Keindahan ini belum dimaksimalkan selagi memiliki potensi sebagai destinasi objek pariwisata. Dalam perancangan ini media promosi berperan penting untuk mempromosikan pulau Bawean sebagai objek wisata alam utama kabupaten Gresik.

Sebuah pulau yang terletak di Laut Jawa, yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Gresik dan berjarak sekitar 150 km dari daratan utama Gresik ke arah utara Pulau Jawa. Secara geografis Pulau Bawean berada diantara 5°42'-5°53' LS dan 112°34'-112°57' BT. Batas-batas Pulau Bawean sebelah barat, timur, utara, dan selatan adalah laut jawa. Pulau Bawean terbentuk dari sisa-sisa gunung berapi yang tua dengan ketinggian maksimal 655m. Bawean terbagi menjadi dua kecamatan, yaitu Kecamatan Tambak (13 desa) dan Kecamatan Sangkapura (17 desa). Dengan jumlah penduduk sekitar 107.000 jiwa, yang mayoritas bermata pencaharian sebagai nelayan, petani dan menjadi TKI di Malaysia dan Singapura. (BPS Kabupaten Gresik, 2011).

2.2 Data Umum

Bandar Udara Harun Thohir merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Bawean. Berikut merupakan data umum berdasarkan Aerodrome Manual Kantor Unit Penyelenggara Bandar Harun Thohir, 2025 sebagai berikut ini :

Tabel 2.1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

Indikator Lokasi Bandara	WARW
Nama Bandar Udara	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik
Nama Kota	Kabupaten Gresik
Alamat	Jl. Raya Bandar Udara Harun Thohir No.1 Bawean Gresik (61182)
No. Telepon	(0325) 424443
Kordinat ARP Aerodrome	05° 43' 25" S; 112° 40' 36" E
<i>Aerodrome Reference Code</i>	2B
Arah dan Jarak ke kota	253,74° , 3,02 km dari Kecamatan Tambak
Elevasi / Referensi dan Temperatur	89 ft / 32°C
Elevasi <i>Threshold</i> (MSL)	<i>Runway 09 :</i> 65 ft <i>Runway 24 :</i> 89 ft
Elevasi tertinggi <i>Touchdown</i> zone pada precision approach runway	89 FT

Jenis Penerbangan yang diizinkan	VFR
Jenis <i>Runway</i>	<i>Non Instrument R/W 24</i>

(Sumber : *Aerodrome Manual* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III
Harun Thohir Gresik Revisi 3.0 2025)

Tabel 2.2 Jadwal Penerbangan

Hari	Rute	Jam(WIB)	Maskapai
Senin	Surabaya-Bawean	07:00-07:50	Susi Air
	Bawean-surabaya	08:05-08:55	
Selasa	Surabaya-Bawean	07:00-07:50	
	Bawean-Sumenep	08:05-08:55	
Kamis	Sumenep-Bawean	09:35-10:25	
	Bawean-surabaya	10:40-11:30	
Jumat	Surabaya-Bawean	07:00-07:50	
	Bawean-surabaya	08:05-08:55	
Sabtu	Surabaya-Bawean	07:00-07:50	
	Bawean-surabaya	08:05-08:55	

(Sumber : *Aerodrome Manual* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III
Harun Thohir Gresik Revisi 3.0 2025)

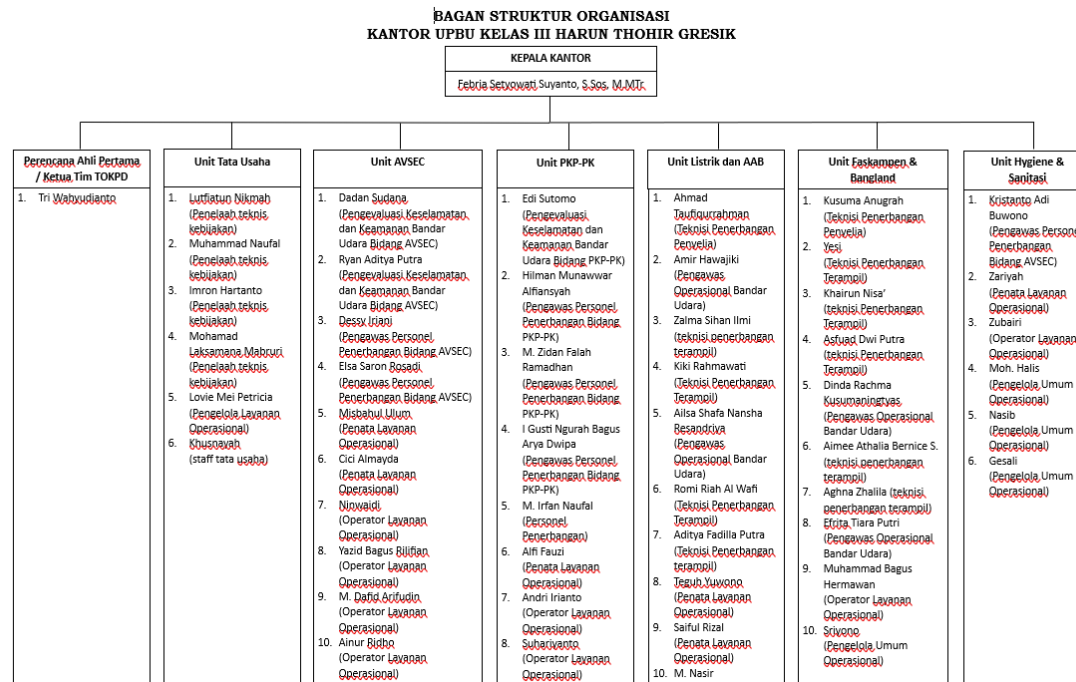
2.3 Layout eksisting Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Bawean



Gambar 2.2 Layout eksisting Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik

(Sumber : Aerodrome Manual Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik)

2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harin Thohir Gresik

(Sumber : Aerodrome Manual Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik)

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan salah satu infrastruktur yang wajib dimiliki setiap Negara karena berfungsi sebagai pintu gerbang dan simpul dari sistem transportasi udara. Menurut Nurhayati (2011) Bandar udara merupakan kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat mendarat dan lepas landas sebuah pesawat udara, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, fasilitas pokok serta fasilitas penunjang lainnya.

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara nomor: SKEP.77/VI/2005, yang mengacu pada Undang-undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan dan PP No.70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan menyebutkan bahwa bandar udara merupakan lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda yang disertai dengan kelengkapan fasilitas keselamatan penerbangan.

3.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara merupakan area dan infrastruktur di bandara yang digunakan untuk operasional penerbangan. Menurut UU RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan fasilitas sisi udara, antara lain: landas pacu (*runway*); *runway strip*, *runway end safety area (RESA)*, *stopway*, *clearway*; landas hubung (*taxiway*); landas parkir (*apron*); marka dan rambu; dan taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca). Area ini biasanya terbatas dan memerlukan izin

husus untuk akses demi menjaga keamanan dan kelancaran operasional penerbangan.

a. *Runway*

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, *runway* atau landas pacu adalah daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.

b. *Taxiway*

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, *taxiway* adalah 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.

c. *Apron*

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 14 Tahun 2021 tentang Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, *apron* adalah Suatu area yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara.

3.3 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat menurut PR 21 Tahun 2023 mencakup, bangunan terminal penumpang beserta peralatan yang ada didalamnya, bangunan terminal kargo, bangunan operasional penerbangan, jalan masuk, parkir kendaraan bermotor, depo pengisian bahan bakar pesawat udara, bangunan hanggar, bangunan administrative atau perkantoran, marka dan rambu, dan fasilitas pengolahan limbah. Fasilitas pendukung dan/atau yang melekat pada fasilitas sisi darat, meliputi, pos jaga, bahu jalan dan median, trotoar dan kanstin, drainase atau saluran, jembatan dan turap, *landscape*, fasilitas air bersih, pagar sisi darat dan gerbang. Fasilitas sisi darat harus memenuhi persyaratan teknis dan operasional untuk menjamin keamanan,kenyamanan, dan efisiensi pelayanan bagi penumpang dan barang. Aturan ini mengatur cara pengelolaan, pemeliharaan, dan pengembangan infrastruktur sisi darat di Bandara.

3.4 Pengertian Renovasi Bangunan

Renovasi Bangunan merupakan kegiatan perbaikan, pembaruan, atau penyempurnaan pada bangunan yang telah ada dengan tujuan meningkatkan fungsi, kenyamanan, keamanan, dan estetika bangunan tanpa mengubah fungsi utama bangunan tersebut. Renovasi dilakukan untuk mengatasi penurunan kondisi bangunan akibat usia pemakaian, kerusakan material, maupun ketidaksesuaian bangunan terhadap kebutuhan pengguna.

Dalam konteks bangunan gedung, renovasi dapat meliputi pekerjaan pada elemen struktur maupun non-struktur, seperti perbaikan dinding, lantai, plafon, serta sistem utilitas bangunan. Pada fasilitas bandar udara, renovasi bangunan berperan penting dalam menjaga kelayakan dan kelancaran operasional,

khususnya pada ruangan administrasi yang digunakan sebagai pusat kegiatan perkantoran dan pelayanan.

3.5 Ruang Administrasi Bandar Udara

Ruang administrasi di bandar udara merupakan fasilitas penunjang operasional yang berfungsi sebagai tempat pelaksanaan kegiatan perkantoran, pengelolaan administrasi, serta koordinasi antar unit kerja. Ruangan ini digunakan oleh personel bandara untuk kegiatan perencanaan, pencatatan, pengarsipan, dan pengelolaan data yang berkaitan dengan operasional bandar udara.

Sebagai ruang kerja, ruang administrasi harus memenuhi persyaratan kenyamanan, keamanan, dan efisiensi. Oleh karena itu, kondisi bangunan, tata ruang, pencahayaan, ventilasi, serta sistem utilitas perlu direncanakan dan dipelihara dengan baik. Renovasi ruang administrasi bertujuan untuk meningkatkan kualitas lingkungan kerja sehingga dapat mendukung kelancaran tugas dan fungsi pengelolaan bandar udara.

3.6 Standar Bangunan Gedung Perkantoran

Bangunan gedung perkantoran harus memenuhi standar teknis sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung dan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021, bangunan gedung wajib memenuhi persyaratan keselamatan, kesehatan, kenyamanan, dan kemudahan. Standar bangunan gedung perkantoran meliputi pengaturan tata ruang yang fungsional, luas ruang kerja yang memadai, serta tinggi plafon yang sesuai untuk menunjang aktivitas kerja. Selain itu, bangunan harus memiliki sistem pencahayaan dan penghawaan yang baik, baik secara alami maupun buatan, agar tercipta lingkungan kerja yang nyaman dan aman bagi pengguna.

Penerapan standar tersebut bertujuan untuk menjamin kelayakan fungsi bangunan gedung perkantoran, termasuk ruangan administrasi di bandar udara, sehingga dapat mendukung kelancaran kegiatan operasional dan pelayanan.

3.7 Perkerasan Lentur (*Flexible*)

Perkerasan lentur adalah konstruksi lapis permukaan yang umumnya menggunakan bahan campuran beraspal sebagai lapis permukaan serta bahan berbutir sebagai lapisan dibawahnya sehingga lapisan perkerasan tersebut mempunyai fleksibilitas/kelenturan yang dapat menciptakan kenyamanan kendaraan yang melintas diatasnya. Struktur lapisan perkerasan *flexible* sebagai berikut:

a) Tanah dasar (*subgrade*)

Tanah dasar merupakan semua permukaan tanah baik permukaan galian atau permukaan tanah timbunan yang dipadarkan dan merupakan permukaan dasar untuk perletakan bagian-bagian perkerasan lainnya (lantai kerja).

b) Lapis pondasi bawah (*sub-base course*)

Lapisan pondasi ini merupakan bagian perkerasan yang terletak antara lapis pondasi atas dengan tanah dasar. Fungsi dari lapis pondasi antara lain yaitu:

- Sebagai bagian perkerasan yang menahan beban roda.
- Sebagai perletakan terhadap lapis permukaan.

Bahan-bahan untuk lapis pondasi umumnya harus cukup kuat dan awet sehingga dapat menahan beban-beban roda. Sebelum menentukan suatu bahan untuk digunakan sebagai bahan pondasi, hendaknya dilakukan penyelidikan dan pertimbangan sehubungan

dengan persyaratan teknik. Bahan yang dapat digunakan sebagai material lapis pondasi antara lain: batu pecah, kerikil pecah, dan stabilisasi tanah dengan semen atau kapur.

c) Lapis pondasi atas (*base course*)

Lapisan pondasi atas merupakan bagian dari perkerasan landas pacu yang berada diantara lapisan pondasi bawah dan lapisan permukaan.

Fungsi dari lapisan ini yaitu:

- Lapisan peresapan untuk lapisan pondasi bawah.
- Bantalan terhadap lapisan pondasi bawah.
- Bagian perkerasan yang menahan gaya lintang dari beban roda dan menyebarkan beban ke lapisan di bawahnya.

d) Lapis permukaan (*surface course*)

Lapisan permukaan merupakan bagian yang terletak paling atas dari struktur lapis permukaan lentur dan memiliki fungsi sebagai berikut:

- Lapisan yang menyebarkan beban ke lapisan bawah sehingga lapisan bawah yang memiliki daya dukung lebih kecil akan menerima beban yang kecil juga.
- Lapisan perkerasan menahan beban roda, lapisan yang memiliki stabilitas paling tinggi untuk menahan beban roda selama masa penggunaan.
- Lapisan kedap air, sehingga air hujan yang berada di atas tidak meresap masuk ke lapisan di bawahnya.
- Lapis aus (*wearing course*) yaitu lapisan yang langsung menerima gesekan akibat pengereman atau pergesakan antara ban dan lapis aus.

Bahan untuk lapis permukaan umumnya sama dengan bahan untuk lapis pondasi namun dengan persyaratan yang lebih tinggi. Penggunaan bahan aspal diperlukan agar lapisan dapat bersifat kedap air. Selain itu, bahan aspal memberi bantuan tegangan tarik yang artinya memperkuat daya dukung lapisan terhadap beban roda lalu lintas. Pemilihan bahan untuk lapis permukaan terlebih dahulu dipertimbangkan kegunaan, umur rencana serta pentahapan konstruksi agar didapatkan manfaat yang besar dari biaya yang dikeluarkan.

3.8 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur

Bersumber dari PR 21 Tahun 2023 tentang pemeliharaan konstruksi perkerasan, kerusakan pada konstruksi perkerasan dibagi menjadi dua pokok bahasan yaitu konstruksi perkerasan kaku dan perkerasan lentur. Dari kedua jenis ini terdapat perbedaan tipe kerusakan karena perbedaan karakteristik pada kedua jenis konstruksi. Beberapa jenis kerusakan pada perkerasan lentur yaitu:

a. Retak memanjang dan melintang (*long & trans cracking*) Merupakan retakan terpisah individual atau tidak terikat satu sama lain yang memanjang disepanjang perkerasan. Retakan ini bisa tunggal atau sekelompok retakan yang paralel. Faktor yang menjadi penyebab kerusakan ini antara lain:

- Beda penurunan pada tanah
- Kembang susut lateral pada lapis permukaan akibat perbedaan temperatur
- Sambungan memanjang terlalu dekat dengan jalur lintasan
- Sambungan memanjang dan melintang terlalu dangkal

b. Retak kulit buaya (*alligator cracks*)

Merupakan retakan dengan lebar >3 mm dan dihubungkan dengan rantai yang menyerupai kulit buaya. Umumnya area kerusakan retak kulit buaya tidak luas namun apabila sering terpapar oleh repetisi beban lalu lintas yang melampaui beban yang mampu ditopang oleh lapisan permukaan tersebut maka area kerusakannya dapat lebih luas. Penyebab kerusakan ini meliputi:

- Repetisi beban lalu lintas yang melampaui kapasitas konstruksi
- Kualitas bahan material kurang baik
- Pelapukan permukaan
- Air tanah pada struktur perkerasan
- Lapisan sub-base yang kurang stabil

c. Apabila kerusakan ini tidak segera mendapat penanganan maka akan lanjut pada kondisi kerusakan menyeluruh atau setempat pada perkerasan atau dapat menjadi lubang akibat dari pelepasan butiran. Pelapukan dan butiran lepas

(*weathering and ravelling*) Kerusakan jenis ini dapat menyebar luas dan berdampak sama seperti lubang. Kerusakan ini dapat diperbaiki dengan cara menambahkan lapisan tambahan di atas lapisan yang mengalami pelepasan butir. Kerusakan konstruksi perkerasan berbentuk lubang (*potholes*) memiliki ukuran yang bervariasi. Lubang-lubang ini akan menampung dan meresap air sampai ke dalam lapis permukaan yang selanjutnya dapat merusak struktur perkerasan. Beberapa penyebab kerusakan jenis ini yaitu:

- Campuran lapis permukaan yang buruk seperti kadar aspal yang rendah, ikatan antara agregat dan aspal kurang baik, dan tidak terpenuhinya persyaratan temperatur.
- Lapis permukaan sudah tipis sehingga lapisan aspal dan agregat mudah lepas akibat pengaruh cuaca
- Buruknya sistem drainase sehingga terdapat rembesan air di dalam lapis perkerasan
- Kerusakan kecil yang tidak segera ditangani mengakibatkan kondisi lubang

d. Lubang (*pothole*) Kerusakan lubang merupakan kerusakan tingkat lanjut dari kerusakan sebelumnya. Umumnya berawal dari retak yang tidak segera mendapat penanganan.

e. Lendutan di jalur roda (*rutting*) Kerusakan ini biasa terjadi pada lintasan roda sejajar dengan arah penerbangan pesawat. Lendutan ini menyebabkan tergenangnya air hujan di atas permukaan sehingga mengurangi kenyamanan operasional dan dapat menyebabkan retak-retak. Faktor yang menyebabkan kerusakan antara lain:

- Campuran pekerasan yang kurang padat, stabilitas rendah, sehingga terjadi penambahan pemadatan akibat repetisi beban lalu lintas pada lintasan roda
- Stabilitas aspal yang rendah dapat meenimbulkan deformasi.

f. Agregat licin (*polished aggregate*)

Agregat licin adalah gesekan antara partikel agregat pada perkerasan yang membuat permukaan menjadi licin akibat abrasi. Keausan terjadi karena material agregat tidak tahan aus terhadap gesekan dengan roda pesawat. Perbaikan pada area kecil dapat dilakukan dengan pemotongan secara lokal (*patching*) dengan campuran aspal panas. Apabila kerusakan terjadi dengan area yang luas maka dapat diperbaiki dengan pelapisan ulang atau *overlay* secara menyeluruh.

3.9 Penambalan Aspal (*Patching*)

Patching Asphalt adalah metode Perbaikan yang dilakukan untuk dapat memperbaiki kerusakan-kerusakan pada badan landas pacu terutama pada lapisan perkerasan dengan penutup aspal. Kerusakan-kerusakan yang dimaksud disini adalah kerusakan seperti adanya Lubang, Jalan Bergelombang, Alur dengan kedalaman lebih dari 20 mm pada badan landas pacu, Ambblas dengan kedalaman yang lebih dari 50 mm dan retak buaya dalam jumlah yang besar. *Patching* atau yang disebut sebagai penambalan merupakan suatu metode untuk memperbaiki kerusakan yang ada di landas pacu. Selain itu penambalan juga dapat mengatasi adanya kerusakan di landas pacu dengan cara membongkar dan memperbaiki struktur permukaan aspal dengan *asphalt Coldmix* yang baru. Penggunaan metode *patching* atau penambalan ini dapat dilaksanakan dengan hanya memfokuskan pada titik kerusakan saja tanpa harus mengerjakan secara keseluruhan permukaan landas pacu. Selain itu pekerjaan penambalan juga memperbaiki kondisi struktural landas pacu dari kerusakan yang menyebabkan genangan. Penggunaan metode penambalan juga berperan dalam mencegah *aquaplaning* yang menyebabkan luas dan kedalaman dari kerusakan semakin membesar serta mencegah dari resiko *runway excursion* yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan. Penambalan atau *patching* dapat secara efektif mengurangi adanya kerusakan di landas pacu akan

tetapi *patching* memiliki resiko kerusakan lainnya seperti kerusakan utilitas sehingga hasil dari *patching* mengalami penurunan ataupun naiknya aspal kepermukaan (*bleeding*) sehingga menjadikan landas pacu tidak rata serta slope yang tidak stabil sehingga dapat menimbulkan kerusakan baru apabila hasil dari penambalan tidak sempurna. Penggunaan metode *patching* dapat dijadikan suatu opsi dalam penanganan kerusakan akan tetapi penambalan tidak dapat dilaksanakan pada seluruh titik kerusakan tetapi pada titik kerusakan dengan derajat kerusakan berat atau kedalaman lebih dari 20 mm, oleh karena itu *patching* tidak dapat menyelesaikan masalah kerusakan secara menyeluruh di landas pacu. Metode penambalan atau *patching* dalam penanggulangan kerusakan di landas pacu juga memerlukan pembongkaran aspal lebih dari 50 mm atau lapisan teratas surface landas pacu di beberapa titik kerusakan yang ingin di *patching* sehingga memerlukan waktu dalam pengerjaannya. Oleh karena itu pengerjaan *patching* dapat dijadikan option dalam penanggulangan kerusakan di landas pacu dengan cara mengolongkan atau memprioritaskan titik-titik tertentu untuk dilaksanakan *patching* terlebih dahulu.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Lingkup wilayah kerja bagi taruna/i yang melaksanakan OJT Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik diantaranya adalah Fasilitas Sisi Udara (*air side area*) dan Fasilitas Sisi Darat (*land side area*). Taruna/i yang melaksanakan OJT memiliki tugas melaksanakan kegiatan pemeliharaan fasilitas-fasilitas di bandar udara baik pada sisi udara maupun sisi darat serta memastikan semua fasilitas yang berada dalam tanggung jawab dalam Teknik bangunan dan landasan dalam keadaan baik sehingga operasional dapat berjalan dengan lancar dan aman. Beberapa kegiatan pemeliharaan yang dilaksanakan diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Pemeliharaan, perbaikan, perencanaan, pembangunan dan evaluasi terhadap kerusakan yang terjadi terhadap fasilitas bangunan terminal baru keberangkatan dan kedatangan domestik dan/atau internasional dan terminal lama cargo.
2. Melakukan pekerjaan perawatan serta kegiatan pemeliharaan marka.
3. Memahami cara pengoperasian dan kegunaan alat-alat berat seperti *Hand mower*, traktor *mower*, *Jigsaw*, grinda, *stamper*, *cutting*, *sprayer*, *Blower*, dan lain-lain.

Lingkup pelaksanaan OJT sebagai berikut :

A. Fasilitas Sisi Udara

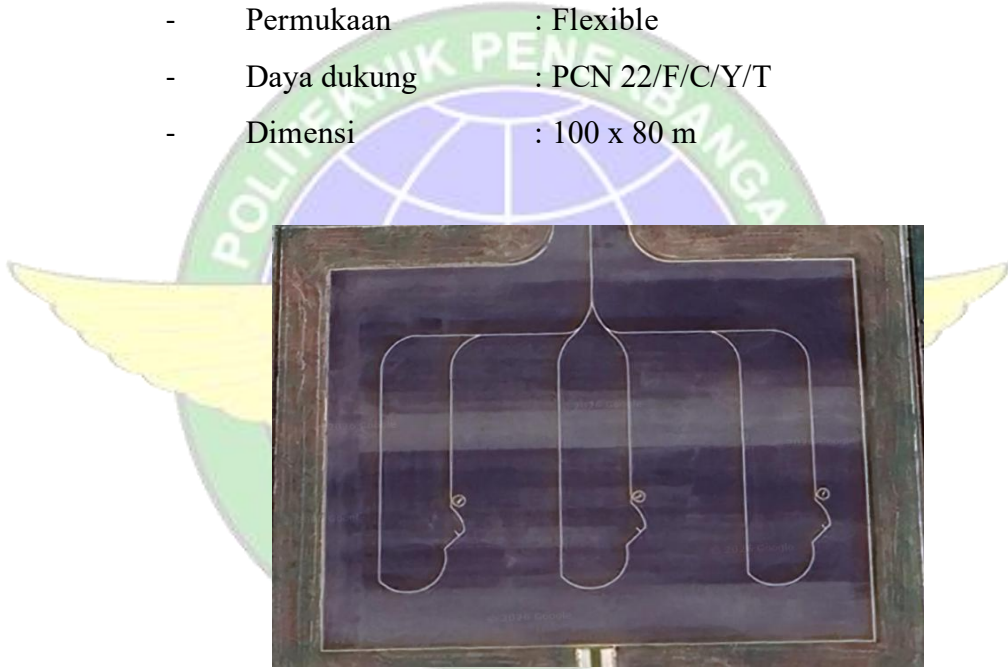
Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir Gresik :

1. Apron

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. *Apron* juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawat. Apron Bandar Udara Kelas III Harun Thohir gresik memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) Apron

- Permukaan : Flexible
- Daya dukung : PCN 22/F/C/Y/T
- Dimensi : 100 x 80 m



Gambar 4. 1 Apron

(Sumber : Google Earth)

2. Runway

Runway adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *take off landing* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). *Runway* Bandar Udara Kelas III Harun Thohir gresik memiliki spesifikasi sebagai berikut :

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*
- Daya dukung : PCN 20/F/C/Y/T
- Dimensi : 930 x 23 m



Gambar 4.2 Runway

(Sumber : Google Earth)

3. Taxiway

Taxiway adalah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas. *Taxiway* Bandar Udara Kelas III Harun Thohir gresik memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) *Taxiway*

- Permukaan : *Asphalt*
- Daya dukung : PCN 20/F/C/X/T
- Dimensi : 82.5 x 23 m



Gambar 4.3 Taxiway

(Sumber : Google Earth)

B. Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu Bandar Udara (di darat) yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan Bandar Udara. Bagian Bandar Udara yang termasuk ke dalam sisi darat yaitu :

1) Ruang *Check In*

Merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Area ini menyediakan area *Check In* bagasi untuk maskapai penerbangan yang beroperasi di bandar udara ini.



Gambar 4.4 Ruang Check in

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

2) Ruang Tunggu Keberangkatan

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang ada di sebuah terminal bandar udara yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat.

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



Gambar 4.5 Ruang Check in

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

3) Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi

Merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat dan juga merupakan jalur yang di lewati oleh penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara.



Gambar 4.6 Area kedatangan dan pengambilan bagasi

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

4) *Parking Area*

Area ini digunakan untuk para penumpang memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Area ini diperuntukkan kepada penumpang yang menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan sendiri.



Gambar 4.7 Parking Area

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VIII tahun 2025 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 22 September 2025 – 20 Februari 2026 dan dilaksanakan di Kantor UPBU Harun Thohir secara umum dapat dilihat pada tabel :

Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT

No	Tanggal	Uraian kegiatan	Keterangan
1	02 Oktober 2025	Taruna Poltekbang Surabaya tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> .	-
2	03 Oktober 2025	Pengenalan lingkungan Badan Layanan Umum Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir.	-
3	03 Oktober 2025 – 20 Februari 2026	Taruna <i>On the Job Training (OJT)</i> melaksanakan dinas harian	Jam kerja kantor pukul 08.00 - 16.00 WITA.
4	13 Februari 2026	Sidang laporan <i>On the Job Training (OJT)</i>	Pelaksanaan sidang laporan <i>On the Job Training</i> di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir gresik oleh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya dan supervisor.

(Sumber : Olahan Penulis)

4.3 Permasalahan

Selama *On the Job Training*, inspeksi rutin di fasilitas bandar udara dilakukan setiap hari. Dalam hal ini, penulis menemukan masalah di Bandar Udara Harun Thohir Bawean yaitu pelaksanaan pekerjaan perbaikan permukaan *runway* (*patching*) dan pekerjaan renovasi ruangan administrasi bandara.

4.3.1 Perbaikan runway (*Patching*)

Permasalahan pada kegiatan perbaikan *runway* (*patching*) di Bandar Udara Harun Thohir ditandai dengan adanya penurunan kondisi perkerasan lentur berupa retak, lubang, serta kerusakan permukaan yang dapat mengganggu keselamatan pergerakan pesawat udara. Kondisi tersebut belum memenuhi persyaratan teknis *runway* sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PR 21 tahun 2023, yang mensyaratkan permukaan landasan harus dalam kondisi layak dan aman untuk operasi penerbangan. Selain itu, pelaksanaan pekerjaan *patching* disesuaikan dengan jadwal penerbangan, pengaruh cuaca terhadap mutu pekerjaan, serta kondisi perkerasan eksisting yang telah mengalami penurunan kualitas. Dengan demikian, diperlukan penerapan metode perbaikan serta pemilihan material yang sesuai dengan ketentuan PR 21 tahun 2023 guna menjamin mutu hasil pekerjaan dan keselamatan operasional bandara.

4.3.2 Renovasi ruangan administrasi bandara

Permasalahan yang muncul pada renovasi ruang administrasi bandara berkaitan dengan keterbatasan kapasitas ruang yang ada, sehingga tidak lagi mampu mendukung kegiatan administrasi secara maksimal. Bertambahnya jumlah pegawai, arsip, dan perlengkapan kerja mengakibatkan kondisi ruangan

menjadi padat, yang berdampak pada berkurangnya kenyamanan kerja, efektivitas pelaksanaan tugas, serta kelancaran pelayanan. Di samping itu, pengaturan ruang yang belum tertata dengan baik menyebabkan sirkulasi pegawai kurang optimal, kondisi pencahayaan dan ventilasi belum memadai, serta belum sepenuhnya memenuhi standar ruang kerja yang layak. Kondisi tersebut melatarbelakangi perlunya dilakukan renovasi dan perluasan ruang administrasi guna meningkatkan kinerja operasional bandara.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan Perbaikan runway (*Patching*)

Untuk mengatasi permasalahan kerusakan runway di Bandar Udara Harun Thohir, dilakukan pekerjaan *patching* dengan mengacu pada ketentuan teknis Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PR 21 Tahun 2023. Tahapan pekerjaan dimulai dengan pemeriksaan kondisi perkerasan dan penentuan lokasi kerusakan, kemudian dilanjutkan dengan pembersihan dan pengupasan bagian perkerasan yang mengalami kerusakan hingga mencapai lapisan yang masih layak. Setelah itu, diaplikasikan lapisan *tack coat* untuk meningkatkan daya lekat antara perkerasan lama dan material perbaikan. Material *patching* selanjutnya dihampar dan dipadatkan sesuai spesifikasi agar mampu mengembalikan fungsi struktural serta permukaan *runway*. Pelaksanaan pekerjaan dilakukan dengan memperhatikan waktu operasional penerbangan, faktor cuaca, dan aspek keselamatan, sehingga hasil perbaikan memenuhi persyaratan kelayakan dan keselamatan operasional bandara. Langkah pekerjaan perbaikan permukaan *runway* adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

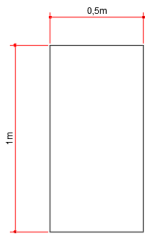
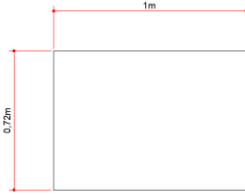
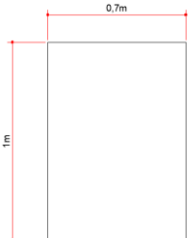
Permasalahan yang teridentifikasi pada kegiatan perbaikan *runway* (*patching*) di Bandar Udara Harun Thohir Bawean adalah adanya penurunan kondisi perkerasan lentur yang ditandai dengan munculnya retak memanjang

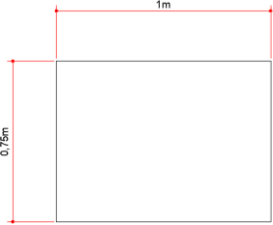
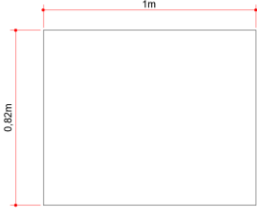
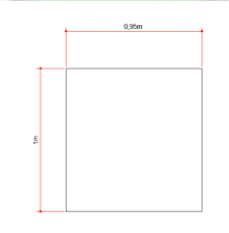
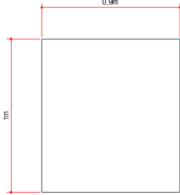
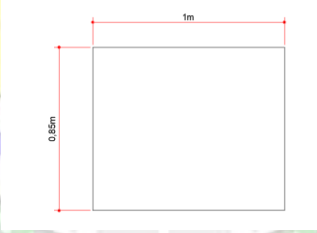
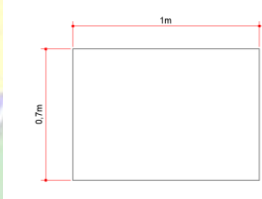
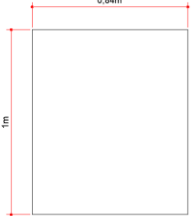
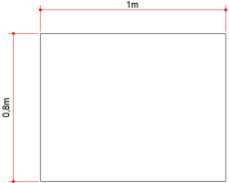
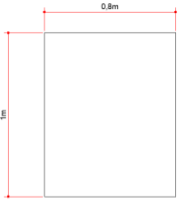
dan melintang, lubang (*potholes*), serta keausan permukaan yang mengakibatkan ketidakrataan landasan pacu. Kerusakan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain umur layanan perkerasan yang telah lama, pengaruh cuaca terutama curah hujan yang tinggi sehingga menimbulkan genangan air, serta beban pesawat yang beroperasi secara berulang pada jalur *runway*. Kondisi drainase di sekitar *runway* yang kurang optimal juga turut mempercepat proses kerusakan perkerasan karena air dapat masuk ke dalam lapisan struktur perkerasan. Selain itu, keterbatasan waktu pelaksanaan pekerjaan akibat adanya jadwal operasional penerbangan menjadi kendala dalam proses perbaikan, sehingga pekerjaan *patching* harus dilakukan secara cepat, tepat, dan terencana. Apabila permasalahan tersebut tidak segera ditangani dengan metode perbaikan yang sesuai standar teknis, maka dapat berdampak pada penurunan tingkat keselamatan, kenyamanan, serta kelayakan operasional penerbangan di Bandar Udara Harun Thohir Bawean.

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Setelah itu dilakukan perencanaan desain gambar menggunakan *software Autocad*. Untuk luasan pekerjaan ini yaitu :

Tabel 4.2 Layout Titik Kerusakan

TITIK 1	TITIK 2	TITIK 3
		

TITIK 4 	TITIK 5 	TITIK 6 
TITIK 7 	TITIK 8 	TITIK 9 
TITIK 10 	TITIK 11 	TITIK 12 
TITIK 13 	TITIK 14 	TITIK 15 

(Sumber : Olahan Penulis)

Tabel 4.3 Luas dan Volume Pembongkaran

Lokasi Kerusakan	No	Derajat Kerusakan	Dimensi (m)	Kedalaman (m)	Volume Kerusakan (m3)
Runway STA 500	1	Ringan	0,5 x 1	0,1	0,05
	2	Ringan	1 x 0,72	0,1	0.072
	3	Ringan	0,7 x 1	0,1	0.07
	4	Ringan	0,5 x 1	0,1	0.05
	5	Ringan	1 x 0,75	0,1	0.075
	6	Ringan	0,4 x 1	0,1	0.04
	7	Ringan	1 x 0,82	0,1	0.082
	8	Ringan	0,95 x 1	0,1	0.095
	9	Ringan	1 x 0,4	0,1	0.04
	10	Ringan	0,9 x 1	0,1	0.09
Runway STA 400	11	Ringan	1 x 0,85	0,1	0.085
	12	Ringan	1 x 0,7	0,1	0.07
	13	Ringan	0,84 x 1	0,1	0.084
	14	Ringan	1 x 0,8	0,1	0.08
	15	Ringan	0,8 x 1	0,1	0.08
Total Volume					1.063

(Sumber : Olahan Penulis)

3. Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan

Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Tanggal	Jam
1	Perbaikan <i>Runway</i>	08 Desember 2025	16.00 – 18.15 WIB
2	Perbaikan <i>Runway</i>	27 Desember 2025	14.20 – 16.00 WIB

3	Perbaikan <i>Runway</i>	31 Desember 2025	15.00 – 17.00 WIB
---	-------------------------	------------------	-------------------

(Sumber : Olahan Penulis)

4. Rencana Anggaran Biaya

Rencana Anggaran Biaya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4. 5 Rencana Anggaran Biaya

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pekerjaan Pembongkaran	1.063	M ³	Rp15,831.00	Rp16,828.35
2	Pekerjaan Tack Coating 1,5 kg/m2	10.63	M ²	Rp45,262.00	Rp481,135.06
3	Pekerjaan Lapisan Asphalt Coldmix Tebal 5 cm Padat	1.063	M ³	Rp2,008,453.33	Rp2,134,985.89
	JUMLAH				Rp2,632,949.31
	PPN 11%				Rp289,624.42
	TOTAL				Rp2,922,573.73
	PEMBULATAN				Rp2,922,600.00
Terbilang : Dua Juta Sembilan Ratus Duapuluh Dua Ribu Enam Ratus Rupiah					

(Sumber : Olahan Penulis)

5. Pelaksanaan

A. Persiapan

- a) Menyiapkan personal

Tabel 4. 6 Tabel personal

(Sumber : Olahan Penulis)

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	9
Jumlah		10

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 2 Tabel Alat dan Bahan

No	Alat dan Bahan	Gambar
1	Kuas	
2	Stamper	
3	Pasir Silika	

No	Alat dan Bahan	Gambar
4	Bensi dan Solar	
5	<i>Tack Coat</i>	
6	<i>Asphal Cold mix</i>	
7	Palu	
8	<i>Cutting</i>	
9	Sapu	
10	Cikrak	

No	Alat dan Bahan	Gambar
11	Ember Kosong	
12	Pahat Beton	
14	Meter Ukur	

(Sumber : Olahan Penulis)

Penggunaan alat untuk Perbaikan *runway*:

Kuas adalah salah satu alat untuk mengoleskan bahan perekat (*tack coat/prime coat*) secara merata pada permukaan perkerasan lama dan sisi lubang perbaikan. Penggunaan kuas bertujuan untuk meningkatkan ikatan antara lapisan eksisting dengan material tambalan, sehingga hasil *patching* memiliki daya lekat yang baik dan tidak mudah mengalami kerusakan seperti terkelupas atau retak.

Meter digunakan digunakan sebagai alat ukur untuk menentukan dimensi area kerusakan yang meliputi panjang, lebar, dan kedalaman lubang yang akan diperbaiki

Stamper digunakan sebagai alat untuk melakukan pemadatan lapisan tambalan agar material terdistribusi secara merata dan mengisi rongga pada area perbaikan.

Pasir Silika digunakan material penabur pada lapisan permukaan tambalan setelah dilakukan pemadatan. Pasir silika berfungsi untuk mengurangi kelebihan

aspal di permukaan, meningkatkan daya cengkeram atau kekesatan perkerasan, serta mencegah terjadinya lengket antara material tambalan dan ban kendaraan.

Cutting berfungsi untuk membentuk batas area perbaikan secara tegas dan beraturan pada perkerasan yang mengalami kerusakan. Proses *cutting* bertujuan untuk menghilangkan bagian perkerasan yang sudah rusak hingga mencapai lapisan yang masih baik, sehingga area *patching* memiliki tepi yang rapi dan tegak.

Pahat Beton dan Palu adalah alat bantu untuk membongkar dan melepaskan bagian perkerasan yang telah mengalami kerusakan setelah proses *cutting* dilakukan.

Sapu dan Cikrak digunakan sebagai alat untuk mengangkat dan menyingkirkan kotoran serta sisa material lepas pada area yang akan diperbaiki.

B. Pelaksanaan

- a) Pengukuran luas area kerja secara menyeluruh. Pengukuran ini bertujuan untuk mengetahui total luasan area kerusakan, sehingga dapat digunakan sebagai dasar perhitungan kebutuhan material. Proses pengukuran dilakukan dengan menggunakan alat ukur seperti meteran atau pengukur digital, dan mencakup seluruh area yang mengalami kerusakan. Kerusakan yang ditemukan di STA 500 dan STA 400.



Gambar 4.21 Pengukuran area kerusakan

(Sumber : Dokumentasi Penulis)

- b) Persiapkan material yang digunakan di pekerjaan *patching*



Gambar 4.22 Persiapan Peralatan

(Sumber : Olahan Penulis)

- c) Pada tahap ini dilakukan pemotongan (*cutting*) pada batas area kerusakan menggunakan concrete cutter agar diperoleh tepi tambalan yang rapi dan tegak. *Cutting* bertujuan untuk membatasi area perbaikan dan menghilangkan perkerasan yang sudah rusak hingga mencapai lapisan yang masih baik.



Gambar 4.23 Pemotongan aspal menggunakan concrete cutter

(Sumber : Olahan Penulis)

- d) Pembongkaran aspal pada titik kerusakan menggunakan palu dan pahat beton Pembongkaran aspal ini dengan kedalaman 10 cm.



Gambar 4.24 Penbongkaran aspal

(Sumber : Olahan Penulis)

- e) Pembersihan sisa material yang lepas, debu dan kotoran agar permukaan siap menerima material perbaikan. Pembersihan ini menggunakan blower, sapu dan cakra.



Gambar 4.25 Pembersihan sisa material yang dibongkar

(Sumber : Olahan Penulis)

- f) Lapis perekat (*tack coat*) diaplikasikan pada dasar dan dinding lubang *patching* menggunakan kuas. Tahapan ini bertujuan untuk meningkatkan daya lekat antara perkerasan lama dengan material *asphalt cold mix* agar hasil tambalan lebih menyatu dan tidak mudah terlepas.



Gambar 4.26 Lapisan perekat

(Sumber : Olahan Penulis)

- g) Material *asphalt cold mix* ditempatkan ke dalam area *patching* secara bertahap dan merata hingga mencapai elevasi yang direncanakan. Penempatan dilakukan dengan memperhatikan ketebalan lapisan agar memudahkan proses pemadatan.



Gambar 4.27 Penhamparan aspal

(Sumber : Olahan Penulis)

- h) Pemadatan dilakukan menggunakan stamper untuk memperoleh kepadatan yang optimal. Proses ini bertujuan untuk mengurangi rongga udara dalam campuran, meningkatkan kekuatan tambalan, serta memastikan kestabilan perkerasan terhadap beban lalu lintas pesawat.



Gambar 4.28 Pemadatan

(Sumber : Olahan Penulis)

- i) Setelah pemadatan, permukaan tambalan ditaburi pasir silika sebagai bahan penutup. Pasir silika berfungsi untuk menyerap kelebihan aspal, meningkatkan kekesatan permukaan, dan mencegah material tambalan melekat pada roda pesawat saat *runway* kembali dioperasikan.
- j) ditunggu 10 sampai 20 menit untuk memastikan aspal stabil dan tidak ada material yang terlepas.



Gambar 4.29 Kondisi permukaan perkerasan setelah 20 menit

(Sumber : Olahan Penulis)

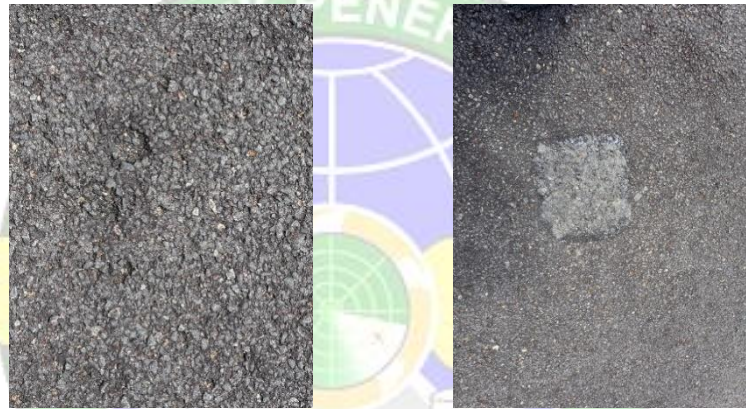
- k) Setelah pekerjaan selesai dilakukan pembersihan untuk memastikan tidak ada material atau peralatan yang tertinggal sehingga *runway clear* dan siap untuk digunakan pesawat landing dan *take off*.



Gambar 4.30 Hasil akhir

(Sumber : Olahan Penulis)

- l) Waktu pelaksanaan pekerjaan, yaitu pekerjaan *patching runway* dilaksanakan selama 3 hari kerja, terhitung sejak tahap persiapan hingga tahap finishing, dengan tetap memperhatikan keselamatan kerja dan kelancaran operasional bandar udara.
- m) Dokumentasi pekerjaan *patching runway*, yang menampilkan kondisi eksisting sebelum perbaikan dan kondisi setelah dilakukan *patching* pada area kerusakan. Dokumentasi ini digunakan sebagai bahan evaluasi untuk memastikan hasil perbaikan telah memenuhi persyaratan teknis serta kondisi permukaan *runway* kembali aman dan layak digunakan.



Gambar 4.43 Sebelum renovasi Gambar 4.43 Setelah renovasi

(Sumber : Olahan Penulis)

4.4.2 Renovasi Ruangan Administrasi di Bandar Udara Harun Thohir

Untuk mengatasi permasalahan pada ruang administrasi di Bandar Udara Harun Thohir, dilakukan pekerjaan renovasi dengan melakukan penyesuaian dan perluasan ruang sesuai dengan kebutuhan kegiatan administrasi. Renovasi dilaksanakan melalui penataan kembali tata ruang agar pergerakan dan aktivitas pegawai menjadi lebih efisien. Selain itu, dilakukan peningkatan kualitas pencahayaan dan sistem penghawaan guna menciptakan kondisi ruang kerja yang nyaman dan memenuhi standar kelayakan. Penataan fasilitas kerja serta ruang arsip dilakukan secara lebih optimal untuk

mendukung keteraturan dan kelancaran pekerjaan administrasi. Seluruh kegiatan renovasi dilaksanakan dengan tetap memperhatikan fungsi bangunan serta keberlangsungan operasional bandara agar pelayanan tetap berjalan dengan baik. Langkah pembuatan tempat pembuangan sementara adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil observasi selama kegiatan On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Harun Thohir, ditemukan beberapa permasalahan pada ruang administrasi yang menjadi dasar perlunya dilakukan renovasi. Ruang administrasi eksisting memiliki keterbatasan kapasitas sehingga belum mampu mendukung aktivitas kerja secara efektif. Peningkatan jumlah personel, arsip, dan sarana pendukung administrasi menyebabkan kondisi ruangan menjadi kurang tertata dan menurunkan tingkat kenyamanan kerja. Selain itu, tata ruang yang belum optimal berdampak pada kurang lancarnya sirkulasi pegawai. Permasalahan lainnya meliputi kondisi pencahayaan dan penghawaan yang belum memenuhi kebutuhan ruang kerja serta keterbatasan ruang penyimpanan arsip, sehingga ruang administrasi belum sepenuhnya sesuai dengan standar kelayakan dan kebutuhan operasional bandara

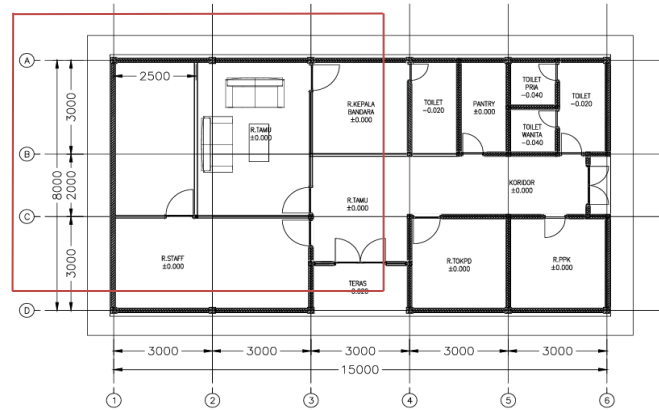


Gambar 4.31 Renovasi ruangan administrasi

(Sumber : Olahan Penulis)

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui berapa luas area pekerjaan. Setelah itu dilakukan perencanaan desain gambar menggunakan *software Autocad*. Untuk luasan pekerjaan ini yaitu:



Gambar 4.32 Pengukuran area bekerja dengan satuan meter(m)

(Sumber : Olahan Penulis)

3. Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan

Tabel 4. 7 Jadwal Pelaksanaan Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Tanggal	Jam
1	Pembongkaran Plafon yang lama dan pemasangan hollow	01 Desember 2025	09.00 - 16.00 WIB
2	Pemasangan Gypsum	02 Desember 2025	09.00 - 16.00 WIB
3	Plasteran Gypsum	03 Desember 2025	09.00 - 16.00 WIB
4	Pengecetan dinding dan plafon	04 Desember 2025	09.00 - 16.00 WIB
5	Pemasangan kusen pintu	08 Desember 2025	09.00 - 16.00 WIB
2	Pemasangan Pintu kaca	09 Desember 2025	09.00 - 16.00 WIB

(Sumber : Olahan Penulis)

4. Pelaksanaan

A. Persiapan

a) Menyiapkan Personil

Tabel 4. 8 Tabel Jumlah Personil

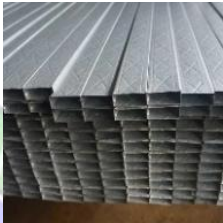
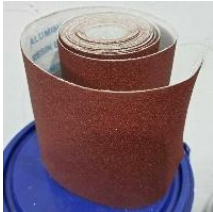
No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	7
Jumlah		8

(Sumber : Olahan Penulis)

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 9 Tabel Alat dan Bahan

No	Alat dan Bahan	Gambar
1	Gypsum	
2	Bor Tangan	
4	Gergaji	
5	Tangga atau Scaffolding	

No	Alat dan Bahan	Gambar
6	Sekrup Gypsum	
7	Hollow	
8	Cat	
9	Cutter	
10	Amplas	

No	Alat dan Bahan	Gambar
11	Kuas/Roll	
12	Kusen Pintu hollow	
13	Pintu Kaca	
14	Plesteran atau compound gypsum	

(Sumber : Olahan Penulis)

Penggunaan alat untuk renovasi ruangan administrasi:

Bor tangan digunakan sebagai peralatan kerja untuk membuat lubang pada elemen bangunan seperti dinding, kolom, atau plafond guna keperluan pemasangan dan pengikatan komponen bangunan. Gergaji adalah alat pemotong utama yang

digunakan untuk memotong material rangka maupun papan plafon sesuai ukuran yang dibutuhkan di lapangan.

Scaffolding digunakan sebagai alat bantu kerja di ketinggian untuk menjangkau bagian atas ruangan secara aman dan stabil, terutama ketika tinggi plafon melebihi jangkauan kerja teknisi secara normal.

Cutter merupakan alat bantu yang digunakan untuk memotong material ringan seperti papan gypsum

Amplas digunakan sebagai alat bantu finishing yang berfungsi untuk meratakan permukaan sambungan papan dan menghaluskan bagian yang telah dilapisi plamir atau compound sebelum dilakukan pengecatan.

Meter digunakan untuk memastikan dimensi dan posisi pemasangan rangka serta papan plafon sesuai dengan gambar kerja atau kebutuhan lapangan.

Gergaji digunakan sebagai alat kerja untuk memotong material bangunan sesuai dengan ukuran dan kebutuhan perencanaan.

B. Pelaksanaan

- a) Pihak Unit Bangunan dan landasan melakukan survei kondisi eksisting ruangan, Pengukuran ulang area yang akan diperluas, penentuan tata letak ruang baru, serta penyiapan gambar rencana sederhana dan kebutuhan material.
- b) Pembuatan Denah renovasi ruangan administrasi di autocad.
- c) Pembersihan Area dan Pengosongan Ruangan Perabot dan perlengkapan administrasi dipindahkan sementara untuk menghindari kerusakan. Area kerja dibersihkan agar proses pekerjaan dapat berjalan dengan aman dan lancar.
- d) Pekerjaan pembongkaran plafon dilakukan untuk membuka area kerja serta menyesuaikan ketinggian dan tata ruang sesuai desain renovasi. Pembongkaran dilakukan secara bertahap menggunakan

peralatan kerja manual dengan tetap memperhatikan keselamatan kerja dan kondisi struktur bangunan eksisting.



Gambar 4.47 Pembongkaran plafon

(Sumber : Olahan Penulis)

- e) Setelah sebagian plafon dibongkar, dilakukan pemasangan rangka dinding menggunakan material hollow sesuai ukuran dan desain yang direncanakan. Rangka hollow dipasang dan diikat pada lantai, dinding, dan plafon menggunakan bor tangan dan pengikat yang sesuai. Selanjutnya dilakukan pemasangan papan gypsum sebagai penutup dinding



Gambar 4.48 Pemasangan hollow

(Sumber : Olahan Penulis)

- f) Pekerjaan plesteran dilakukan pada dinding yang telah terbentuk untuk meratakan permukaan dan menutup sambungan antar material. Plesteran bertujuan untuk memperoleh permukaan dinding yang rata, kuat, dan siap untuk tahap pekerjaan finishing selanjutnya, seperti pengecatan



Gambar 4.49 Plesteran dinding

(Sumber : Olahan Penulis)

- g) Dilakukan pembongkaran sebagian dinding eksisting pada area yang direncanakan sebagai bukaan pintu, guna persiapan pemasangan kusen pintu sesuai dengan ukuran dan elevasi yang telah ditentukan.



Gambar 4.50 Pemasangan kusen pintu

(Sumber : Olahan Penulis)

- h) Tahap selanjutnya adalah pemasangan kusen pintu pada bukaan dinding yang telah disiapkan. Kusen dipasang dengan posisi dan ukuran yang presisi agar berfungsi dengan baik. Setelah kusen terpasang, dilakukan pemasangan daun pintu, termasuk pintu kaca, serta penyetelan agar pintu dapat dibuka dan ditutup dengan lancar dan aman.



Gambar 4.51 Pemasangan pintu

(Sumber : Olahan Penulis)

- i) Pekerjaan Finishing Meliputi pengecatan dinding dan plafon dan perapihan detail pekerjaan agar ruangan terlihat rapi dan representatif.



Gambar 4.52 Pengecatan dinding dan plafon

(Sumber : Olahan Penulis)

- J) Pengadaan dan Penataan Furnitur Penempatan furnitur baru seperti meja kerja, kursi, lemari arsip, dan perlengkapan administrasi lainnya sesuai dengan fungsi dan tata letak ruang yang telah diperluas.
- k) Pembersihan Akhir dan Pemeriksaan Pekerjaan Dilakukan pembersihan sisa material dan pengecekan hasil pekerjaan untuk memastikan seluruh pekerjaan telah sesuai dengan rencana dan siap digunakan.



Gambar 4.43 Pembersihan sisa material

(Sumber : Olahan Penulis)

- L) Dokumentasi pekerjaan merupakan bagian penting dalam laporan pelaksanaan renovasi yang menampilkan kondisi eksisting bangunan sebelum pekerjaan dimulai serta kondisi setelah renovasi selesai dilaksanakan. Dokumentasi ini disajikan dalam bentuk foto atau gambar yang diambil secara sistematis pada setiap tahapan pekerjaan. Perbandingan antara kondisi sebelum dan sesudah renovasi bertujuan untuk memperjelas perubahan fisik serta peningkatan fungsi bangunan yang terjadi. Selain itu, dokumentasi membantu menjelaskan proses pelaksanaan pekerjaan di lapangan secara lebih nyata dan terukur. Bukti visual tersebut juga

menunjukkan bahwa pekerjaan telah dilaksanakan sesuai dengan gambar rencana dan spesifikasi teknis yang ditetapkan. Dengan demikian, dokumentasi menjadi bentuk pertanggungjawaban teknis atas hasil pekerjaan yang telah diselesaikan.

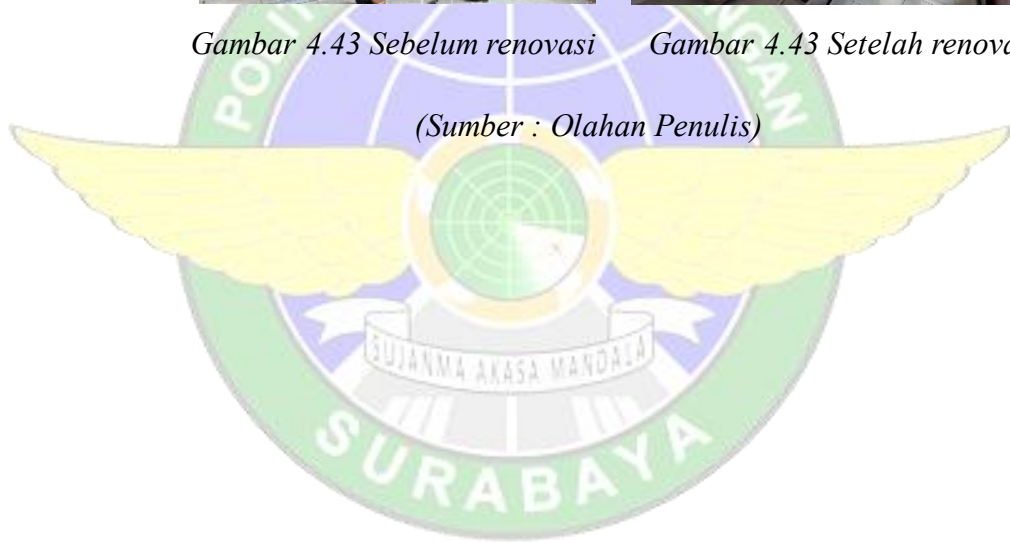


Gambar 4.43 Sebelum renovasi



Gambar 4.43 Setelah renovasi

(Sumber : Olahan Penulis)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan

Berdasarkan dari hasil pembahasan, maka dapat ditarik Kesimpulan sebagai berikut :

- a. Pekerjaan patching dilaksanakan sebagai upaya pemeliharaan untuk menangani kerusakan ringan hingga sedang pada permukaan runway. Perbaikan dilakukan pada 15 (lima belas) titik di STA 400 dan STA 500 yang mengalami retak dan lubang kecil akibat beban operasional pesawat dan pengaruh cuaca. Metode yang digunakan adalah aspal cold mix dengan tahapan pekerjaan yang sistematis. Pekerjaan dilaksanakan selama 3 (tiga) hari kerja dengan total biaya sebesar Rp.2.922.600,00 (dua juta sembilan ratus dua puluh dua ribu enam ratus rupiah). Hasil perbaikan menunjukkan bahwa permukaan runway menjadi lebih rata, aman, dan layak guna dalam mendukung keselamatan serta kelancaran operasional penerbangan.
- b. Renovasi gedung administrasi dilakukan untuk meningkatkan fungsi dan kenyamanan ruang administrasi guna menunjang kelancaran kegiatan operasional bandar udara. Renovasi dilaksanakan selama 7 (tujuh) hari kerja dengan fokus pada pembongkaran plafon lama, pemasangan dinding partisi menggunakan rangka hollow dan gypsum, pengecatan dinding serta plafon, serta penambahan kusen dan pintu. Pelaksanaan pekerjaan berjalan sesuai tahapan yang telah direncanakan dan menghasilkan ruang administrasi yang lebih luas, rapi, dan layak digunakan. Dengan selesainya renovasi ini, diharapkan kinerja pegawai

menjadi lebih optimal serta mendukung efektivitas pelayanan dan operasional di Bandar Udara Harun Thohir. Adapun total biaya yang dikeluarkan dalam pelaksanaan renovasi tersebut sebesar Rp.4.700.000,00 (empat juta tujuh ratus ribu rupiah).

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan *On the Job Training II*

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu mata kuliah wajib dalam kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Kegiatan *on the job training* dirancang untuk mendukung peningkatan pelatihan, menambah wawasan, dan memperluas pengetahuan. Kegiatan *On the Job Training* ini bertujuan agar taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan dapat langsung mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama perkuliahan baik teori maupun praktek di laboratorium Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan demikian taruna dapat memahami keterkaitan ilmu yang dimilikinya dengan keadaan nyata di lapangan, sehingga ketika taruna lulus dan dinyatakan bekerja, mereka dapat dengan mudah beradaptasi dengan lingkungan lapangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap Permasalahan

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan *On the Job Training* ini adalah:

1. Perbaikan runway dengan metode *patching* disarankan dilakukan secara berkala sebagai bagian dari pemeliharaan fasilitas sisi udara. Setiap kerusakan permukaan perkerasan perlu segera ditangani untuk menjaga keselamatan penerbangan. Pelaksanaan *patching* harus mengacu pada standar teknis kebandarudaraan yang berlaku.

Pemeriksaan hasil pekerjaan perlu dilakukan untuk memastikan kualitas perbaikan. Dengan perawatan yang rutin, kondisi runway dapat tetap aman dan layak.

2. Renovasi ruang administrasi dengan penambahan ruangan disarankan direncanakan sesuai kebutuhan operasional bandara agar aktivitas administrasi dapat berjalan lebih efektif. Penataan ruang kerja perlu disesuaikan dengan fungsi masing-masing bagian untuk meningkatkan efisiensi kerja pegawai. Aspek keselamatan dan kenyamanan kerja harus menjadi perhatian utama dalam pelaksanaan renovasi. Penggunaan material bangunan yang sesuai standar sangat dianjurkan untuk menjamin ketahanan bangunan. Dengan perencanaan yang baik, renovasi ruang administrasi diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan bandara.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan *On the Job Training II*

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

DAFTAR PUSTAKA

- Menteri Perhubungan RI. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 78 Tahun 2014 tentang Standar Biaya Di Lingkungan Kementerian Perhubungan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Menteri Perhubungan RI. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan
- International Civil Aviation Organization (2009), Annex 14, Aerodromes, Fifth Edition, Montreal.*
- Bawean (2026). *Harga Satuan Pokok Kegiatan (HSPK) Kota Gresik Tahun Anggaran 2026*. Gresik: Bappeda Kota Gresik
- Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 14 Tahun 2021 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

LAMPIRAN

Analisis Harga Satuan Pekerjaan Perbaikan Permukaan Runway:

1 Pekerjaan Pembongkaran (PM 78 tahun 2014)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0.0546	Rp140,000.00	Rp7,644.00
2	Mandor	oh	0.0273	Rp190,000.00	Rp5,187.00
B	Material				
C	Alat				
1	cutting	hari	0.04	Rp75,000.00	Rp3,000.00
JUMLAH					Rp15,831.00

2 Pekerjaan Tack Coating 1,5 kg/m2 (PM 78 tahun 2014)					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0.0113	Rp140,000.00	Rp1,582.00
2	Mandor	oh	0.0009	Rp190,000.00	Rp171.00
B	Material				
1	Tack coat	liter	1.5	Rp16,206.00	Rp24,309.00
2	Aspal	kg	1.2	Rp16,000.00	Rp19,200.00
C	Alat				
JUMLAH					Rp45,262.00

3	Pekerjaan Lapisan Aspal Coldmix Tebal 5 cm Padat(PM 78 tahun 2014)				
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0.1513	Rp140,000.00	Rp21,182.00
2	Mandor	oh	0.0233	Rp190,000.00	Rp4,427.00
B	Alat				
1	Stamper	jam	1.667	Rp75,000.00	Rp125,025.00
Jumlah Harga Satuan					Rp150,634.00
Harga Satuan Dalam (M³)					Rp2,008,453.33



LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Mateus Sousa da Silva
 NIT : 30723005
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Jumat , 03 Oktober 2025	Taruna Pengenalan Unit Bandar Udara Harun Thohir		
2	Sabtu , 03 Oktober 2025		Libur	
3	Minggu , 04 Oktober 2025		Libur	
4	Senin , 05 Oktober 2025	Pemotongan Rumput		

5	Selasa , 06 Oktober 2025	Perbaikan Wastafle Gedung Kantor		
6	Rabu , 07 Oktober 2025	Pemotongan Rumput		
7	Kamis , 08 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
8	Jumat , 09 Oktober 2025			
9	Sabtu , 10 Oktober 2025		Libur	
10	Minggu , 11 Oktober 2025		Libur	

11	Senin , 12 Oktober 2025	Pemotongan Rumput		
12	Selasa , 13 Oktober 2025	Pengecekan Area Parkir yang tergenang Air		
13	Rabu , 14 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
14	Kamis , 15 Oktober 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		

15	Jumat , 16 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
16	Sabtu , 17 Oktober 2025	Libur		
17	Minggu , 18 Oktober 2025	Libur		
18	Senin , 19 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
19	Selasa , 20 Oktober 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
20	Rabu , 21 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
21	Kamis , 22 Oktober 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
22	Jumat , 23 Oktober 2025			
23	Sabtu , 24 Oktober 2025	Libur		
24	Minggu , 25 Oktober 2025	Libur		

25	Senin , 26 Oktober 2025	Inspeksi Harian	 24 Nov 2025 07:36:01 Tanjungror Tambak Kabupaten Gresik Jawa Timur	
26	Selasa , 27 Oktober 2025	Pemotongan Rumput Sisi Darat		
27	Rabu , 28 Oktober 2025	Kegiatan Bersih Bersih Bersama		
28	Kamis, 29 Oktober 2025	Inspeksi Harian		

29	Jumat , 30 Oktober 2025	Kegiatan Bersih Bersih		
----	-------------------------	------------------------	---	--

Supervisor 1

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor 2

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001



LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Mateus Sousa da Silva
 NIT : 30723005
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 01 November 2025		Libur	
2	Minggu, 02 November 2025		Libur	
3	Senin, 03 November 2025	Pembuatan Sodetan		
4	Selasa, 04 November 2025	Pemotongan Rumput		

5	Rabu, 05 November 2025	Inspeksi Harian		
6	Kamis, 06 November 2025	Pemotongan Rumput		
7	Jumat, 07 November 2025	Pemotongan Pohon		
8	Sabtu, 08 November 2025	Libur		
9	Minggu, 09 November 2025	Libur		
10	Senin, 10 November 2025	Pemotongan Pohon		

11	Selasa, 11 November 2025	Pemotongan Rumput		
12	Rabu, 12 November 2025	Perbaikan Pintu		
13	Kamis, 13 November 2025	Inspeksi Harian		
14	Jumat, 14 November 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
15	Sabtu, 15 November 2025	Libur		
16	Minggu, 16 November 2025	Libur		

17	Senin, 17 November 2025	Perbaikan Plafon Terminal		
18	Selasa, 18 November 2025	Inspeksi Harian		
19	Rabu, 19 November 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
20	Kamis, 20 November 2025	Inspeksi Harian		
21	Jumat, 21 November 2025	Pembuatan Drainase		
22	Sabtu, 22 November 2025	Libur		

23	Minggu, 23 November 2025	Libur		
24	Senin, 24 November 2025	Pemotongan Rumput		
25	Selasa, 25 November 2025	Inspeksi Harian		
26	Rabu, 26 November 2025	Pengecoran Drainase		
27	Kamis, 27 November 2025	Pemasangan Penutup Drainase		

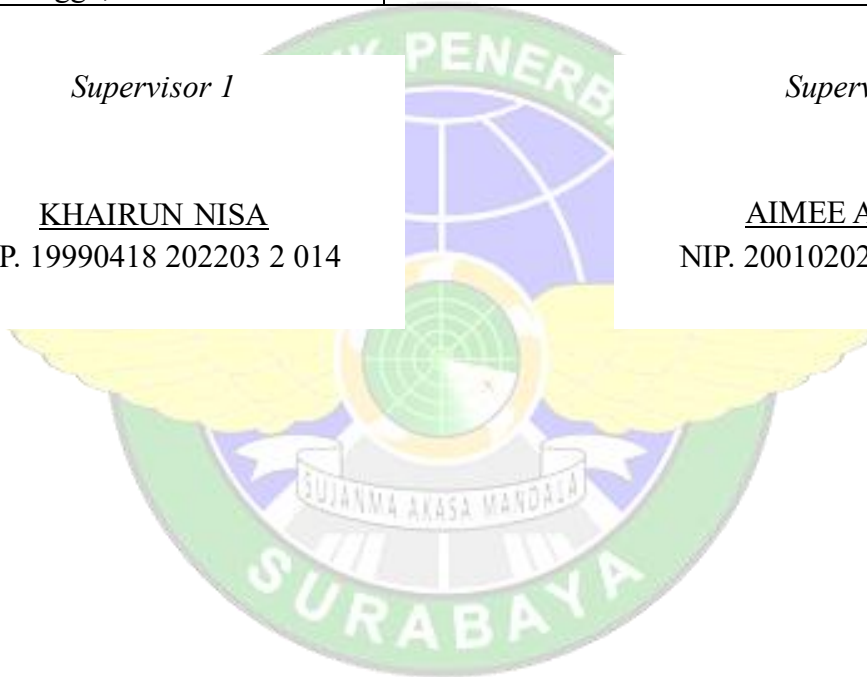
28	Jumat, 28 November 2025	Inspeksi Harian		
29	Sabtu, 29 November 2025	Libur		
30	Minggu, 30 November 2025	Libur		

Supervisor 1

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor 2

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001



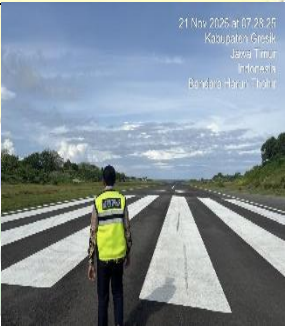
LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Mateus Sousa da Silva
 NIT : 30723005
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, 01 Desember 2025	Pembersihan FOD		
2	Selasa, 02 Desember 2025	Pemotongan Rumput		
3	Rabu, 03 Desember 2025	Pengawasan Renovasi Ruangan Admin		

4	Kamis, 04 Desember 2025	Inspeksi Harian		
5	Jumat, 05 Desember 2025	Pembersihan di Area Terminal		
6	Sabtu, 06 Desember 2025	Libur		
7	Minggu, 07 Desember 2025	Libur		
8	Senin, 08 Desember 2025	Perbaikan Atap Terminal		
9	Selasa, 09 Desember 2025	Perbaikan Runway (patching)		

10	Rabu, 10 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
11	Kamis, 11 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
12	Jumat, 12 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
13	Sabtu, 13 Desember 2025	Libur		
14	Minggu, 14 Desember 2025	Libur		
15	Senin, 15 Desember 2025	Inspeksi Harian		

16	Selasa, 16 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
17	Rabu, 17 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
18	Kamis, 18 Desember 2025	Inspeksi Harian		
19	Jumat, 19 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
20	Sabtu, 20 Desember 2025	Libur		
21	Minggu, 21 Desember 2025	Libur		

22	Senin, 22 Desember 2025	Libur	
23	Selasa, 23 Desember 2025	Libur	
24	Rabu, 24 Desember 2025	Libur	
25	Kamis, 25 Desember 2025	Libur	
26	Jumat, 26 Desember 2025	Libur	
27	Sabtu, 27 Desember 2025	Libur	
28	Minggu, 28 Desember 2025	Libur	
29	Senin, 29 Desember 2025	Libur	
30	Selasa, 30 Desember 2025	Libur	
31	Rabu, 31 Desember 2025	Inspeksi Harian	

Supervisor 1

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor 2

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Mateus Sousa da Silva
 NIT : 30723005
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
3	Kamis, 01 Januari 2026	Inspeksi Harian		
4	Jumat, 02 Januari 2026	Pemotongan Rumput		
5	Sabtu, 03 Januari 2026	Libur		
6	Minggu, 04 Januari 2026	Libur		
7	Senin, 05 Januari 2026	Inspeksi Harian		
10	Selasa, 06 Januari 2026	Libur		

11	Rabu, 07 Januari 2026	Libur	
12	Kamis, 08 Januari 2026	Libur	
13	Jumat, 09 Januari 2026	Libur	
14	Sabtu, 10 Januari 2026	Libur	
17	Minggu, 11 Januari 2026	Libur	
18	Senin, 12 Januari 2026	Libur	
19	Selasa, 13 Januari 2026	Libur	
20	Rabu, 14 Januari 2026	Libur	
21	Kamis, 15 Januari 2026	Libur	
24	Jumat, 16 Januari 2026	Libur	
25	Sabtu, 17 Januari 2026	Libur	
26	Minggu, 18 Januari 2026	Inspeksi Harian	
27	Senin, 19 Januari 2026	Inspeksi Harian	
28	Selasa, 20 Januari 2026	Inspeksi Harian	

	Rabu, 21 Januari 2026	Inspeksi Harian		
	Kamis, 22 Januari 2026	Kerja Bakti		
	Jumat, 23 Januari 2026	Inspeksi Harian		
	Sabtu, 24 Januari 2026	Libur		
	Minggu, 25 Januari 2026	Libur		

	Senin, 26 Januari 2026	Perbaikan Atap Terminal		
	Selasa, 27 Januari 2026	Pembersihan FOD di Apron		
	Rabu, 28 Januari 2026	Inspeksi Harian		
	Kamis, 29 Januari 2026	Inspeksi Harian		

	Jumat, 30 Januari 2026	Inspeksi Harian		
	Sabtu, 31 Januari 2026	Inspeksi Harian		

Supervisor 1

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor 2

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001

LAPORAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Mateus Sousa da Silva
 NIT : 30723005
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
3	Minggu, 01 Februari 2026		Libur	
4	Senin, 02 Februari 2026	Inspeksi Harian		
5	Selasa, 03 Februari 2026	Pemotongan Rumput		
6	Rabu, 04 Februari 2026	Inspeksi Harian		

6	Rabu, 04 Februari 2026	Inspeksi Harian		
6	Rabu, 04 Februari 2026	Inspeksi Harian		
7	Kamis, 05 Februari 2026	Inspeksi Harian		
0	Jumat, 06 Februari 2026	Inspeksi Harian		
11	Sabtu, 07 Februari 2026			
12	Minggu, 08 Februari 2026			

13	Senin, 09 Februari 2026	Inspeksi Harian		
14	Selasa, 10 Februari 2026	Pembersihan Loss Material Apron Area		
17	Rabu, 11 Februari 2026	Inspeksi Harian		
18	Kamis, 12 Februari 2026	Inspeksi Harian		

Supervisor 1

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor 2

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001

