

**PEKERJAAN *PATCHING* PADA *RUNWAY* DAN PERBAIKAN
KURSI RUANG TUNGGU TERMINAL KEBERANGKATAN DI
BANDAR UDARA SYAMSUDIN NOOR BANJARMASIN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

PUTU ARIESTA GITA WILARANI
NIT. 30722019

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

2025

**PEKERJAAN *PATCHING* PADA *RUNWAY* DAN PERBAIKAN
KURSI RUANG TUNGGU TERMINAL KEBERANGKATAN DI
BANDAR UDARA SYAMSUDIN NOOR BANJARMASIN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

PUTU ARIESTA GITA WILARANI
NIT 30722019

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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

PEKERJAAN *PATCHING* PADA *RUNWAY* DAN PERBAIKAN KURSI RUANG TUNGGU TERMINAL KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA SYAMSUDIN NOOR BANJARMASIN

Oleh:

Putu Ariesta Gita Wilarani

NIT. 30722019

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing

Daryanto Ari Prabowo
Airport Facilities Department Head

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

Mengetahui,


Syamsudin Noor
Airport
to Inspire Airports

Budhi Rano Sulisty
Airport Technical Division Head

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 5 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji:

Ketua

Sekretaris


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


Daryanto Ari Prabowo
Airport Facilities Department Head


Mengetahui,
Ketua Program Studi


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Ida Sang Hyang Widhi Wasa, yang telah melimpahkan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Syamsudin Noor dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Bandar Udara Syamsudin Noor

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini disusun untuk melaksanakan program studi semester V taruna D.III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. *On The Job Training* (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang harus dilaksanakan oleh taruna dan taruni Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya di bandar udara yang telah ditentukan. Sasaran praktik kerja taruna Teknik Bangunan dan Landasan mencakup ruang lingkup bangunan dan landasan.

Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* dan juga proses penyusunan laporan *On The Job Training* ini, antara lain :

1. Tuhan Yang Maha Esa, Ida Sang Hyang Widhi Wasa karena telah melimpahkan keberkahan karunia-Nya.
2. Ayahanda Gede Widiana dan Ibunda Desak Nyoman Rupini yang berperan penting serta tidak henti menjadi pendoa paling setia bagi penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Budhi Rano Sulistyو selaku *Airport Technical Division Head* Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin.
5. Ibu Linda Winiasri, S.Psi, M.Sc selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Ibu Dr. Ir. Siti Fatimah, M. T. selaku dosen pembimbing Laporan *On The Job Training* (OJT)

7. Bapak Daryanto Ari Prabowo selaku *Airport Facilities Department Head* Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin sekaligus Supervisor dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT)
8. Mas Yusuf, Bondan, Nadi, Parlin, Amsal, Pak Kaspul dan Pak Wito selaku Tim *Airport Facilities* Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin.
9. Seluruh staff dan pegawai di Unit *Airport Facilities* Bandar Udara Syamsudin Noor yang senantiasa memberikan wawasan serta pengetahuan terkait bangunan dan landasan di bandar udara selama kegiatan berlangsung.
10. Seluruh teman-teman dari Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII serta senior maupun junior di Politeknik Penerbangan Surabaya yang turut serta memberikan saran dan doa kepada penulis.
11. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang secara langsung maupun tidak langsung telah membantu dan memberikan dukungan penuh..

Dengan demikian, dengan penuh kerendahan hati penulis menerima segala kritik dan saran yang bersifat membangun. Akhir kata, semoga laporan ini dapat bermanfaat serta memberikan wawasan bagi semua pihak yang membacanya.

Banjarmasin, 20 Januari 2025


Putu Ariesta Gita Wilarani
NIT 30722019

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	4
2.1 Sejarah Bandar Udara Syamsudin Noor	4
2.2 Data Umum Bandara.....	5
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan nama	5
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	5
2.2.3 Jam Operasi Bandar Udara	6
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara ..	7
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>) ..	8
2.2.6 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakarannd	8
2.2.7 <i>Avaibility Clearing</i>	9
2.2.8 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facilities</i>)	9
2.2.9 <i>Parking stand</i> Pesawat Udara dan Koordinat	9
2.2.10 Ketersediaan Informasi Meteorologi (BMKG Banjarmasin) 11	
2.2.11 <i>Declared distanced</i>	12
2.2.12 <i>Helicopter Landing Area</i>	12
2.2.13 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	12
2.2.14 Aerodrome Obstacle	13
2.2.15 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land side</i>).....	13
2.2.16 Layout Bandar Udara Syamsudin Noor.....	14
2.2.17 Struktur Organisasi	14

BAB III LANDASAN TEORI.....	15
3.1 Bandar Udara	15
3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara	15
3.3 Pemeliharaan	16
3.4 Perkerasan Lentur.....	17
3.5 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur	18
3.5.1 <i>Deformasi</i>	19
3.5.2 Retak (<i>crack</i>).....	20
3.6 <i>Patching</i>	22
3.7 Terminal Penumpang	23
3.8 Fasilitas penunjang.....	23
BAB IV PEMBAHASAN.....	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training II</i>	24
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	24
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	31
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	32
4.3 Permasalahan.....	34
4.4 Penyelesaian Masalah	34
4.4.1 Pelaksanaan Pekerjaan <i>Patching</i>	34
4.4.2 Perbaikan Kusi Ruang Tunggu	47
BAB V PENUTUP.....	55
5.1 Kesimpulan	55
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	55
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT Keseluruhan.....	55
5.2 Saran.....	56
5.2.1 Saran permasalahan.....	56
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT Keseluruhan.....	57
DAFTAR PUSTAKA.....	58

DAFTAR GAMBAR

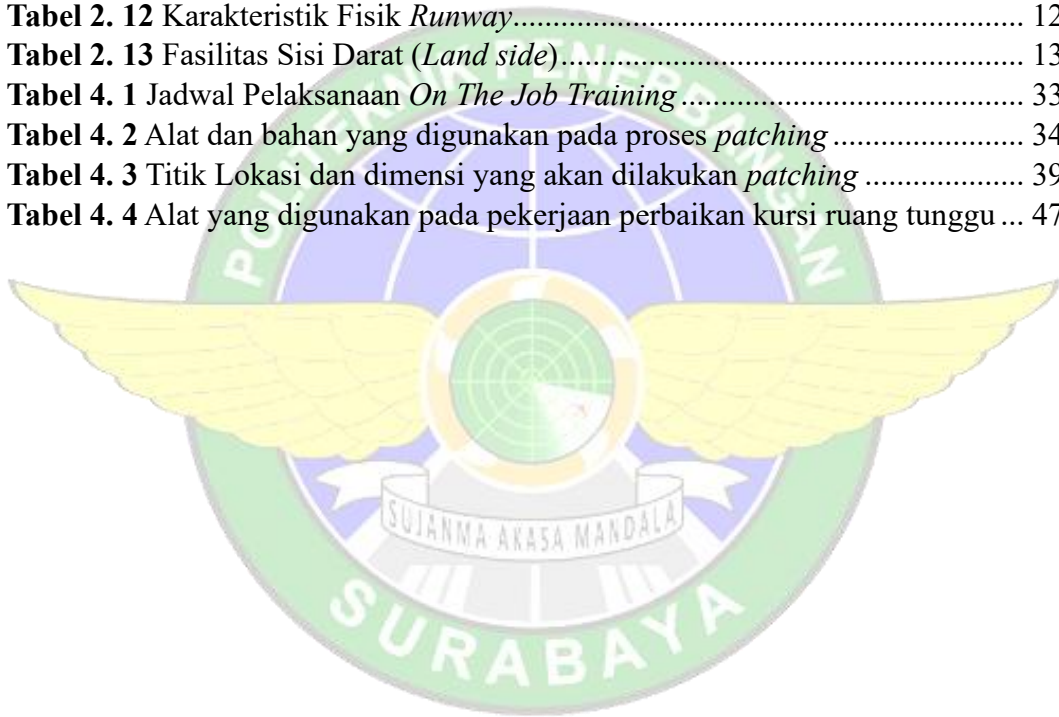
Gambar 2. 1 Bandar Udara Syamsudin Noor	4
Gambar 2. 2 Layout Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin	14
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin.	14
Gambar 3. 1 Struktur Lapisan Perkerasan Lentur	17
Gambar 4. 1 Hall Keberangkatan Bandar Udara Syamsudin Noor	25
Gambar 4. 2 Ruang Check-In Penumpang	26
Gambar 4. 3 Ruang Tunggu Keberangkatan	26
Gambar 4. 4 Area Pengambilan Bagasi.....	27
Gambar 4. 5 Hall Kedatangan	27
Gambar 4. 6 Parkir Penumpang dan Pegawai	28
Gambar 4. 7 Gedung Fire Station.....	28
Gambar 4. 8 Gedung Alat – Alat Berat.....	29
Gambar 4. 9 Tower ATC.....	29
Gambar 4. 10 Terminal Cargo	30
Gambar 4. 11 Kantor Administrasi.....	30
Gambar 4. 12 Runway (Landasan Pacu)	31
Gambar 4. 13 Apron	32
Gambar 4. 14 Taxiway A,B,C,D.....	32
Gambar 4. 15 Proses Penggemburan Asphalt.....	37
Gambar 4. 16 Pengumpulan Kayu Bakar	37
Gambar 4. 17 Proses Pengangkutan Asphalt.....	38
Gambar 4. 18 Proses Pembakaran <i>Asphalt</i>	38
Gambar 4. 19 Pembuatan Tack coat	38
Gambar 4. 20 Proses Pemindahan Hot Mix kedalam Truck.....	39
Gambar 4. 21 Pemotongan pembongkaran Asphalt Eksisting.....	41
Gambar 4. 22 Pembersihan Area Galian	41
Gambar 4. 23 Proses Penyiraman Tack coat	42
Gambar 4. 24 Proses Penghamparan Asphalt	43
Gambar 4. 25 Proses Pemadatan Menggunakan Stamper	44
Gambar 4. 26 Proses Pemadatan Menggunakan Baby Roller	44
Gambar 4. 27 Pembersihan Lokasi Setelah Patching	45
Gambar 4. 28 Kondisi sebelum dilaksanakannya patching.....	45
Gambar 4. 29 Kondisi Setelah Dilaksanakannya Patching	46
Gambar 4. 30 Flowchart Pelaksanaan Pekerjaan Patching.....	46
Gambar 4. 31 Proses Pengangkutan Kursi	49
Gambar 4. 32 Pengecekan Kaki Kursi.....	49
Gambar 4. 33 Pemasangan Baut Pada Kaki Kursi	50
Gambar 4. 34 Proses Pengecekan Tiap Sudut Kursi	50
Gambar 4. 35 Proses Pengelasan Kursi.....	51
Gambar 4. 36 Proses Pengelasan Tiap Sudut Kursi.....	51
Gambar 4. 37 Proses Pengecatan Kursi.....	52
Gambar 4. 38 Pengecatan Kursi Hingga Bagian Dalam.....	52

Gambar 4. 39 Hasil Akhir Setekah diperbaiki	52
Gambar 4. 40 Pengangkutan Kursi ke Ruang Tunggu	53
Gambar 4. 41 Flowchart Perbaikan Kursi Ruang Tunggu.....	54



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	5
Tabel 2. 2 Jam Operasional Bandar udara	6
Tabel 2. 3 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara	7
Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	8
Tabel 2. 5 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran	8
Tabel 2. 6 <i>Avaibility Clearing</i>	9
Tabel 2. 7 Fasilitas Sisi Udara Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin.....	9
Tabel 2. 8 Koordinat Geografis <i>Parking stand</i> Pesawat Udara	9
Tabel 2. 9 Informasi Meteorologi Banjarmasin	11
Tabel 2. 10 <i>Declared distanced</i>	12
Tabel 2. 11 <i>Helicopter Landing Area</i>	12
Tabel 2. 12 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	12
Tabel 2. 13 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land side</i>)	13
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	33
Tabel 4. 2 Alat dan bahan yang digunakan pada proses <i>patching</i>	34
Tabel 4. 3 Titik Lokasi dan dimensi yang akan dilakukan <i>patching</i>	39
Tabel 4. 4 Alat yang digunakan pada pekerjaan perbaikan kursi ruang tunggu ...	47



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1	Gambaran Layout KKOP Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin	59
Lampiran 1. 2	Layout Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin.....	59
Lampiran 1. 3	Form Kegiatan Harian On The Job Training 2	60



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Lembaga Pendidikan negeri dibawah Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya dengan memiliki program Pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia diharapkan menghasilkan lulusan yang profesional dibidangnya masing-masing serta dapat memiliki kecakapan bagi kepentingan sektor Perhubungan Udara dengan keserasian/perpaduan ilmu, keterampilan dan keahlian dalam menunjang keselamatan penerbangan sesuai dengan jiwa yang terkandung dalam Pancasila dan Undang – Undang Dasar 1945.

Politeknik Penerbangan Surabaya terdiri dari berbagai program studi, salah satunya adalah Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Program studi Teknik Bangunan dan Landasan adalah sebuah prodi yang mempelajari tentang teknik perawatan, pengaturan, dan pengoperasian fasilitas sisi darat dan sisi udara pada bandara, serta pengawasan kegiatan konstruksi atau perbaikan bangunan bandara. Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) diharapkan dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi pada bidang Teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa meode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan tujuan menciptakan sumber daya manusia dengan kecakapan khusus seperti yang telah dijelaskan di atas

On The Job Training (OJT) di suatu Bandar Udara merupakan kewajiban bagi para peserta *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan pada semester IV dan V. *On The Job Training* (OJT) sangat perlu dilaksanakan karena para taruna dapat mematangkan hal dalam memberikan pelayanan teknik bangunan landasan, guna menciptakan keselamatan penerbangan, lancar dan efisien. Dengan adanya *On The Job Training*,

diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Semua materi dan teori perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli industri di dunia penerbangan untuk saat ini dan masa depan. Para taruna pendidikan dan pelatihan akan lebih terampil dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan kompleks yang timbul saat melaksanakan OJT. Ini menyangkut keberhasilan OJT yang di tentukan sikap, tindakan, dan tingkah laku sosial taruna.

1.2 Maksud dan Manfaat

Dalam pelaksanaan pembuatan laporan ini, adapun maksud dilaksanakannya program *On The Job Training* (OJT) kepada taruna-taruni Politeknik Penerbangan Surabaya adalah :

1. Mengetahui dan memahami pekerjaan apa saja yang ada di tempat OJT, yaitu sama dengan mengetahui pekerjaan di dunia kerja.
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau Lembaga instansi lainnya

Adapun manfaat dari dilaksanakannya *On The Job Training* ini yaitu:

1. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT)
2. Dapat membantu pihak Bandara untuk mempermudah mengatasi permasalahan, yang akhirnya dapat meningkatkan kualitas keamanan dan keselamatan operasi penerbangan.

3. Memahami budaya kerja dalam penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Bandar Udara Syamsudin Noor

Bandar Udara Syamsudin Noor (IATA: BDJ, ICAO: WAOO) adalah bandar udara yang melayani wilayah Banjarbaru di Kalimantan Selatan, Indonesia. Letaknya di Kelurahan Syamsudin Noor, Kecamatan Landasan Ulin, Kota Banjarbaru, Kalimantan Selatan atau 30 km sebelah tenggara dari pusat Kota Banjarmasin, kota terbesar di Kalimantan, dan terletak 10 kilometer barat dari pusat Kota Banjarbaru yang memiliki luas area 257 hektar. Pada tahun 2011, Bandara Syamsudin Noor mempunyai terminal domestik dengan luas 77.562 m² dan dapat menangani 7.000.000 penumpang. Salah satu di depan terminal yang mampu menangani pesawat berukuran sedang yaitu *Boeing 737-400* dan satu di terminal yang baru mampu menampung *Airbus A330-300*, *Boeing 747-400*, dan *Boeing 787 Dreamline*.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Syamsudin Noor
(Sumber: Olahan Penulis)

Bandara ini dibangun kembali pada mulanya oleh pemerintahan pendudukan Jepang pada tahun 1944 dan terletak disebelah utara Jalan Jend. Ahmad Yani Km 25 Kecamatan Landasan Ulin, Banjarbaru. Tepatnya pada

posisi koordinat 03 270 S 114 450 E, serta pada masa itu hanya memiliki ukuran landasan panjang 2.220 meter dan lebar 45 meter.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.213/HK207/PBB-85, tanggal 4 November 1985 tentang istilah Pelabuhan Udara Syamsudin Noor di ubah menjadi “BANDAR UDARA SYAMSUDIN NOOR”. Pada tanggal 10 Desember 2019 terminal baru bandara ini mulai dioperasikan, semua aktivitas penerbangan di terminal lama bandara dipindahkan ke terminal baru bandara. Dengan nomor *runway* sebelah utara bernomor 10 dan *runway* selatan bernomor 28.

2.2 Data Umum Bandara

Bandar Udara Syamsudin Noor memiliki peranan penting dalam akses keluar masuk Kabupaten Banjarmasin, bandara ini memiliki berbagai fasilitas dan data umum sebagai berikut:

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan nama

1. Indikator Lokasi Bandar Udara : WAOO
2. Nama Bandar Udara : Syamsudin Noor
3. Nama Kota : Banjarbaru

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

IATA CODE	:	BDJ
Koordinat ARP Aerodrome	:	03° 26' 23" LS 114°45'10" BT
Arah dan Jarak ke Kota	:	127,16° NW / 31 Km
Magnetik Var/Tahun Perubahan	:	1°E (2020)/0,06° <i>decreasing</i>
Elevasi/Referensi Temperatur	:	66 ft / 32°C
Elevasi masing-masing <i>threshold</i>	:	RWY 10 : 54 feet RWY 28 : 66 feet

Elevasi tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>Precision Approach Runway</i>	:	RWY 10 : 54,28 feet/16,545 M
Rincian <i>Rotating Beacon</i> Keterangan	:	Lokasi diatas bangunan <i>Aerodrome Control Tower</i> (ADC) warna putih dan hijau, 22 <i>flash</i> per menit dan 20 RPM
Penyelenggara Bandar Udara	:	PT Angkasa Pura Indonesia
Alamat	:	Bandar Udara Syamsudin Noor Jln Bandara Baru Banjarbaru 70724-A
No telepon	:	+62511-4705277 (<i>Hunting</i>)
Telefax	:	+62511-4705251
Telex	:	NIL
Email	:	humas.bdj@apl.co.id www.syamsudinnoor-airport.co.id
Tipe lalu lintas penerbangan yang diijinkan	:	IFR dan VFR

(Sumber: *Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor*)

2.2.3 Jam Operasi Bandar Udara

Bandar Udara Syamsudin noor adalah bandar udara dibawah naungan PT. Angkasa Pura dalam hal ini memiliki waktu operasional pada hari Senin-Jumat dengan waktu tertera dibawah ini:

Tabel 2. 2 Jam Operasional Bandar udara

Pelayanan Pesawat Udara	:	05.00 – 22.00 WITA
Administrasi Bandar Udara	:	05.00 – 22.00 WITA

Bea Cukai dan Imigrasi	:	05.00 – 22.00 WITA
Kesehatan dan sanitasi	:	05.00 – 22.00 WITA
<i>Handling</i>	:	05.00 – 22.00 WITA
Keamanan Bandar Udara	:	24 Jam

(Sumber: *Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor*)

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service and Facilities*)

Tabel 2. 3 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara

Fasilitas penanganan <i>Cargo</i>	:	1 <i>Forklift</i> 2,5 Ton 8 <i>Handpallet</i> 125 <i>Plastic Pallet</i> 2 <i>Dangerous Goods Storage</i> 1 <i>Perishable Storage</i> 1 <i>Undelivery Storage</i> 1 <i>Strong Room</i> 1 <i>Live Animal Storage</i> 6 <i>Baggage Cart</i> 1 <i>Manual Scales</i> 200 Kg
Bahan bakar/oli/tipe	:	AVTUR Jet A1
Fasilitas pengisian bahan bakar	:	5 Unit <i>Truck Refuelling</i> <i>Capacity</i> 25KL, 1000L/min 1 Unit <i>Truck Refuelling</i> <i>Capacity</i> 12KL, 1000L/min
Ruang Hangar untuk perbaikan Pesawat Udara	:	NIL
Fasilitas perbaikan untuk pesawat	:	NIL

(Sumber: *Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor*)

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Hotel	:	Tersedia
Restoran	:	Tersedia
Transportasi	:	Tersedia Taxi Bandara
Fasilitas Kesehatan	:	Tersedia
Bank dan Kantor Pos	:	Tersedia Bank. Kantor pos di sekitar Bandara
Kantor Pariwisata	:	Tersedia kantor di Kota (+62511-4772335)
Automated Teller Machine (ATM)	:	Tersedia
Pelayanan Bagasi	:	<i>VIP Room Available by District Government</i>

(Sumber: *Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor*)

2.2.6 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and fire fighting*)

Tabel 2. 5 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran

Kategori PKP-PK	:	Kategori VII
Peralatan PKP-PK (<i>Rescue</i>)	:	1 <i>Unit Foam Tender type I</i> 3 <i>Unit Foam Tender type II</i> 1 <i>Unit Nurse Tender</i> 3 <i>Unit Ambulance</i> 1 <i>Unit Commando Car</i> 1 <i>Unit Utility Car</i> 1 <i>Unit Forward Command Post</i>

(Sumber: *Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor*)

2.2.7 Availability Clearing

Tabel 2. 6 Availability Clearing

1.	Type of clearing equipment	:	Not Applicable
2.	Clearance	:	Not Applicable
3.	Keterangan	:	Not Applicable

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.8 Fasilitas Sisi Udara (Airside Facilities)

Tabel 2. 7 Fasilitas Sisi Udara Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strenght
1.	Apron (west)	326 x 90 m	Aspal	36 F/B/X/T
2.	Apron (East)	661 x 152 m	Beton	60 R/B/X/T
3.	Taxiway Alpha	224,8 x 23 m	Aspal	36 F/B/X/T
4.	Taxiway Bravo	96,5 x 23 m	Aspal	36 F/B/X/T
5.	Taxiway Charlie	228,5 x 23 m	Beton	52 R/B/X/T
6.	Taxiway Delta	228,5 x 23 m	Beton	45 R/B/Y/T
7.	Runway	2500 x 45 m	Aspal	68 F/B/X/T

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.9 Parking stand Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 8 Koordinat Geografis Parking stand Pesawat Udara

Uraian	Nomor Parkir	Koordinat Geografis (WGS - 84)		Kapasitas
		Lintang (S)	Bujur (E)	
West Apron	1	03°26'19.56	114°45'11.97	ATR72-500/600
	2	03°26'19.75	114°45'13.07	ATR72-500/600
	3	03°26'19.97	114°45'14.23	B737-500
	4	03°26'20.16	114°45'15.51	B737-500
	5	03°26'20.41	114°45'16.74	B737-500

	6	03°26'20.65	114°45'17.95	B737-500
	7	03°26'20.90	114°45'19.19	B737-500
	8	03°26'21.15	114°45'20.44	ATR72-500/600
East Apron	1	03°26'16.02	114°45'26.75	B737-800/900, A320
	2A	03°26'16.26	114°45'28.04	B737-800/900, A320
	2B	03°26'16.42	114°45'28.71	A330-300
	3	03°26'16.50	114°45'29.39	B737-800/900, A320
	4A	03°26'16.76	114°45'30.75	B737-800/900, A320
	4B	03°26'16.92	114°45'31.42	A330-300
	5	03°26'17.01	114°45'32.11	B737-800/900, A320
	6	03°26'16.26	114°45'33.46	B737-800/900, A320
	7	03°26'16.86	114°45'35.18	B737-800/900, A320
	8	03°26'18.13	114°45'36.62	A330-300
	9	03°26'18.39	114°45'38.06	B737-800/900, A320
	10	03°26'18.65	114°45'39.49	B737-800/900, A320
	11	03°26'18.92	114°45'40.92	B737-800/900, A320
	12	03°26'19.19	114°45'42.36	B737-800/900, A320
	13	03°26'19.45	114°45'43.79	B737-800/900, A320
	14	03°26'19.71	114°45'45.23	B737-800/900, A320

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.10 Ketersediaan Informasi Meteorologi (BMKG Banjarmasin)

Tabel 2. 9 Informasi Meteorologi Banjarmasin

<i>Associated MET Office</i>	:	<i>Met Station Syamsudin Noor Airport</i>
<i>Hours of service MET</i>	:	H24
<i>Hours of service MET Office outside hours</i>	:	NIL
<i>Office responsible for TAF preparation period of validity</i>	:	H24
<i>Type of landing forecasts interval of issuance</i>	:	Trend setiap 30 menit
<i>Briefing/consultation provided</i>	:	<i>Personal Consultation and Telephone</i>
<i>Flight documentation-language used</i>	:	<i>Chart, Abbreviated Plain Language Texts English</i>
<i>Charts and other information available for briefing or consultation</i>	:	<i>Surface Analysis chart, Upper Air Analysis Chart, Radar Images, Satellite Images</i>
<i>Supplementary equipment available for providing information</i>	:	<i>AWOS, Weather Rada</i>
<i>ATS units provided with information</i>	:	TWR, APP, FSS
<i>Additional information</i>	:	Tel/Hp : +62511-4705198 / 0811-5133-214 Email : stametbjm@gmail.com

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.11 Declared distanced

Tabel 2. 10 Declared distanced

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
10	2500	2650	2500	2500
28	2500	2710	2560	2500

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.12 Helicopter Landing Area

Tabel 2. 11 Helicopter Landing Area

<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	:	NIL
<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	:	NIL
<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	:	NIL
<i>Trues baring and MAG brg of FATO</i>	:	NIL
<i>Declared distance available</i>	:	NIL
<i>APP and FATO lighting</i>	:	NIL

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.13 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2. 12 Karakteristik Fisik Runway

Nomor RWY	True BRG	Dimension RWY	Kekuatan (PCN) dan Permukaan RWY dan SWY	Koordinat THR	Elevasi THR dan Ketinggian Elevasi dari TDZ untuk Precicion Approach Runway
--------------	-------------	------------------	--	---------------	---

10	100.40°	2500 x 45 m	68 F/B/X/T	03°26'25.01"S 114°45'05.66"E	54 ft
28	280.40°	2500 x 45 m	68 F/B/X/T	03°26'39.72"S 114°45'25.35"E	66 ft

(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.14 Aerodrome Obstacle

Pada Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin tidak terdapat Obstacle pada daerah KKOP sesuai Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin

2.2.15 Fasilitas Sisi Darat (*Land side*)

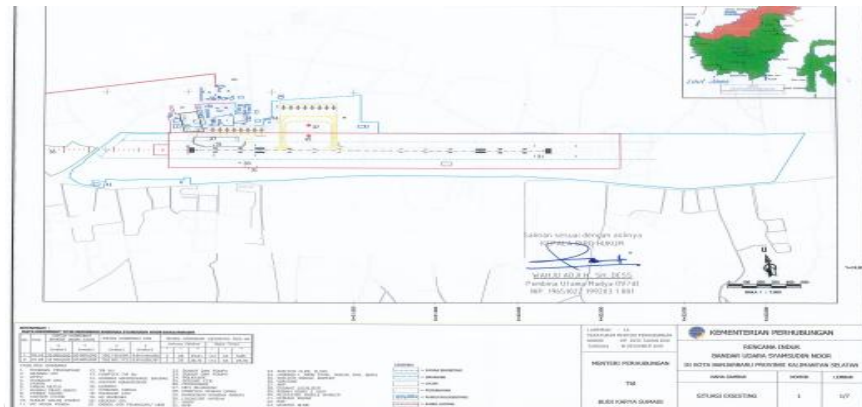
Tabel 2. 13 Fasilitas Sisi Darat (*Land side*)

Gedung Terminal	:	77.562 m2
Area Parkir	:	Roda 4 (34.360 m2) Roda 2 (2.420 m2)
Gedung Kargo	:	2.831 m2
Check In Hall	:	5.900 m2
Bagage Claim	:	Domestic (5.000 m2) Internasional (1.500 m2)
Waiting Room	:	5.128 m2
Masjid	:	1.186 m2
Area Ground Handling dan Perkantoran	:	7.796,02 m2
Hotel	:	4.726,82 m2
Powe House	:	2.046,00 m2
PK-PPK	:	1.803,00 m2
Gedung Terminal Kargo dan Empu	:	3.751,80 m2
Gedung Penunjang Operasional	:	5.468,00 m2
Terminal Internasional	:	4.128,28 m2

Area Kedatangan dan Counter Transit	:	13.911,42 m2
Ground Water Tank (GWT)	:	835,00 m2
Sewage Treatment Plant (STP)	:	236,00 m2

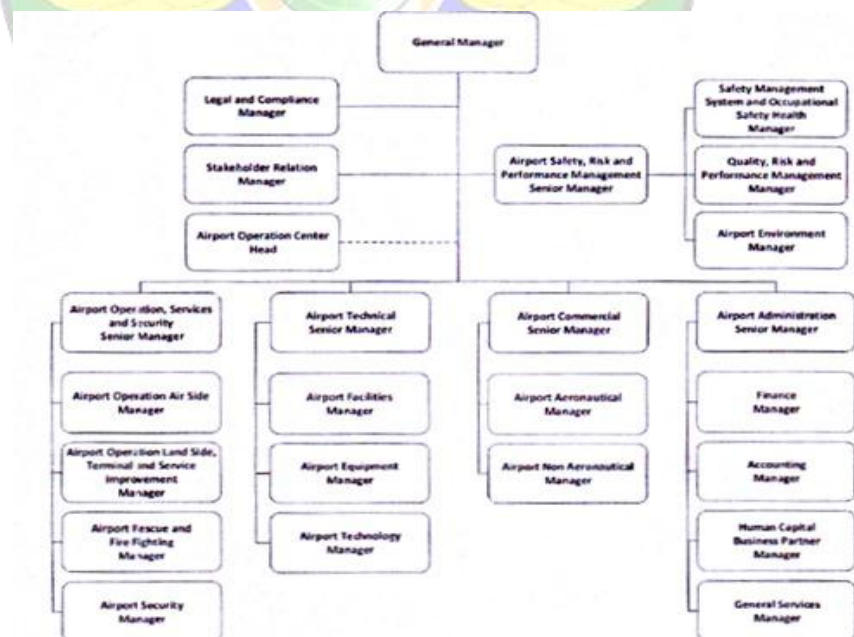
(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.16 Layout Bandar Udara Syamsudin Noor



Gambar 2. 2 Layout Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin
(Sumber: Masterplan Bandar Udara Syamsudin Noor)

2.2.17 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin
(Sumber: Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor)

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut UU No. 1 Tahun 2019 tentang Penerbangan bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3.2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara

Fasilitas sisi Darat Bandar Udara pada Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu Bandar Udara adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan

terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi terminal penumpang, terminal barang (kargo), bangunan operasi, fasilitas penunjang bandar udara

3.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Fasilitas Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi udara ini sangat terkait erat dengan karakteristik pesawat dan senantiasa harus dapat menunjang terciptanya jaminan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan yang dilayani. Fasilitas Sisi Udara terdiri atas: Landas Pacu (*Runway*), Landas penghubung (*Taxiway*), dan Area Parkir Pesawat (*Apron*).

3.3 Pemeliharaan

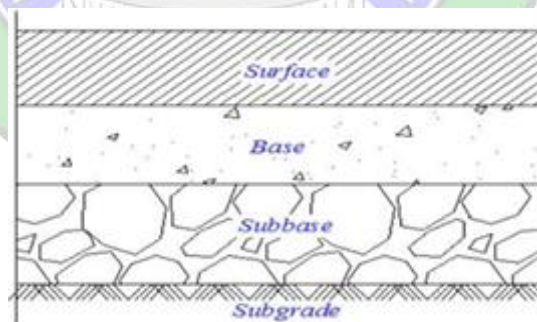
Sesuai dengan PR 11 Tahun 2013 Tentang Pemeliharaan Fasilitas sisi darat .Program pemeliharaan termasuk pemeliharaan *preventif* jika diperlukan, harus dibuat untuk menjaga fasilitas dalam kondisi yang tidak mengganggu keselamatan, keteraturan atau efisiensi navigasi penerbangan. Pemeliharaan *preventif* adalah pekerjaan pemeliharaan antar program yang dilakukan untuk mencegah kegagalan atau degradasi fasilitas seperti perkerasan, pagar, alat bantu visual, sistem *drainase* dan bangunan.

Upaya pemeliharaan untuk mempertahankan kesiapan fasilitas sisi udara pihak penyelenggara bandar udara wajib melakukan pemeliharaan dalam jangka waktu tertentu untuk menunjang keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan. Program pemeliharaan sisi udara dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pemeliharaan pencegahan (*preventive maintenance*) dan pemeliharaan penanggulangan (*corrective maintenance*) Pemeliharaan pencegahan bertujuan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau penurunan kemampuan (*degradasi*) fasilitas, dan juga menghilangkan

berbagai penyebab potensi terjadinya kerusakan pada fasilitas seperti pemantauan kondisi movement area, pemeliharaan kebersihan dari FOD di area *runway* dan *apron* yang menimbulkan bahaya terhadap keselamatan dan operasi pesawat, pembersihan genangan air dan *rubber deposit*, pemeliharaan sambungan, pemeriksaan kerataan permukaan dan pemeriksaan karakteristik gesekan *runway*. Sedangkan pemeliharaan penanggulangan berupaya untuk mengembalikan kondisi dan kemampuan fasilitas ke kondisi kemampuan awal atau seharusnya. Kegiatan ini meliputi perbaikan kerusakan permukaan, perbaikan keretakan dan pelapisan ulang (*overlay*)

3.4 Perkerasan Lentur

Menurut KP 94 tahun 2015 tentang Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara. Perkerasan lentur adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, maksudnya perkerasan tersebut akan melendut saat diberi pembebanan. Struktur perkerasan beraspal pada umumnya terdiri atas: lapisan tanah dasar (*subgrade*), lapis pondasi bawah (*subbase*), lapis pondasi atas (*base*) dan lapis permukaan (*surface*).



Gambar 3. 1 Struktur Lapisan Perkerasan Lentur

(Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Grobogan 2023)

A. Lapis Permukaan (*Surface Course*)

Lapis permukaan merupakan kombinasi dari agregat terpilih yang diikat dengan aspal. Bahan/material yang digunakan di lapisan permukaan disebut juga dengan aspal *hotmix*. Lapisan tersebut

mengantisipasi air yang berada di permukaan menembus lapis pondasi yang terletak dibawahnya, sehingga membentuk lapis permukaan yang rata serta mampu merekat dengan sempurna, akibatnya lapis permukaan tidak memuat material lepas yang dapat membahayakan pesawat udara dan manusia, menopang beban pesawat udara, dan mampu memberikan kekesatan yang cukup tanpa mengakibatkan efek bahaya pada roda pesawat.

B. Lapis Pondasi Atas (*Base Course*)

Lapis pondasi atas bertindak sebagai instrumen struktur utama dari konstruksi perkerasan lentur. Lapisan base course ini menyalurkan beban pesawat ke lapisan pondasi dibawahnya dan lapis tanah dasar (*subgrade*).

C. Lapis Pondasi Bawah (*Subbase Course*)

Lapisan berfungsi pada daerah yang memiliki lapis tanah dasar yang lemah, fungsinya sama dengan lapis pondasi atas. Syarat material lapisan ini tidak segamblang lapis pondasi atas. Hal ini dikarenakan lapis ini diperuntukkan untuk menopang gaya yang lebih kecil. Material granular atau material terstabilisasi yang telah dipadatkan merupakan bagian dari lapis pondasi bawah.

D. Lapis Tanah Dasar (*Subgrade*)

Lapis tanah dasar (*subgrade*) merupakan hasil dari pemadatan lapisan tanah sehingga pondasi dari suatu komponen struktur dapat terbentuk. Tanah dasar ditujukan untuk menopang beban yang lebih kecil dibanding beban yang ditopang oleh lapis permukaan dan lapis pondasi.

3.5 Jenis Kerusakan Perkerasan Lentur

Kerusakan pada perkerasan dapat dilihat dari kegagalan fungsional dan struktural. Kegagalan fungsional adalah apabila perkerasan tidak dapat berfungsi lagi sesuai dengan yang di rencanakan dan menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Sedangkan kegagalan struktural

terjadi ditandai dengan adanya rusak pada satu atau lebih bagian dari struktur perkerasan yang disebabkan oleh tanah dasar yang tidak stabil, beban lalu lintas, kelelahan permukaan dan pengaruh kondisi lingkungan sekitar

3.5.1 *Deformasi*

Deformasi adalah perubahan jalan dari profil aslinya. Deformasi merupakan kerusakan penting dari kondisi perkerasan. Karena mempengaruhi kualitas kenyamanan lalu lintas. Berikut ini beberapa tipe deformasi perkerasan lentur.

1. Bergelombang (*corrugation*)

Bergelombang atau keriting adalah kerusakan akibat terjadinya deformasi plastis yang menghasilkan gelombang-gelombang melintang arah tegak lurus arah perkerasan. Keriting sering terjadi pada titik-titik yang banyak mengalami tegangan horizontal tinggi, dimana lalu lintas mulai bergerak dan berhenti.

2. Alur (*rutting*)

Alur adalah deformasi permukaan aspal dalam bentuk turunnya perkerasan kearah memanjang pada lintasan roda kendaraan. *Distorsi* permukaan jalan yang membentuk alur-alur terjadi akibat beban lalu lintas yang berulang-ulang pada lintasan roda sejajar dengan as jalan. Alur biasanya baru nampak jelas ketika hujan dan terjadi genangan.

3. Ambles (*depression*)

Ambles adalah penurunan perkerasan yang terjadi pada area terbatas yang mungkin dapat diikuti dengan retakan. Penurunan ditandai dengan adanya genangan air pada permukaan perkerasan.

4. Sungkur (*shoving*)

Sungkur adalah perpindahan permanen secara lokal dan memanjang dari permukaan perkerasan yang disebabkan oleh lalu lintas.

5. Mengembang (*swell*)

Mengembang adalah gerakan ke atas lokal akibat pengembangan (pembekuan air) dari tanah dasar atau dari bagian struktur perkerasan. Perkerasan yang naik akibat tanah dasar yang mengembang ini dapat menyebabkan retaknya permukaan aspal.

6. Benjol dan turun (*bump & sags*)

Benjol adalah gerakan atau perpindahan ke atas, bersifat lokal dan kecil dari permukaan perkerasan aspal, sedangkan penurunan (*sags*) yang juga berukuran kecil, merupakan gerakan ke bawah dari permukaan perkerasan

3.5.2 Retak (*crack*)

Retak dapat terjadi dalam berbagai bentuk. Hal ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor dan melibatkan mekanisme yang kompleks. Secara teoritis, retak dapat terjadi bila tegangan tarik yang terjadi pada lapisan aspal melampaui tegangan tarik maksimum yang dapat ditahan oleh perkerasan tersebut. retak pada perkerasan lentur dapat dibedakan menurut bentuknya, yaitu:

1. Retak memanjang (*longitudinal cracks*)

Retak berbentuk memanjang pada perkerasan jalan, dapat terjadi dalam bentuk tunggal atau berderet yang sejajar, dan kadang-kadang sedikit bercabang. Retak memanjang dapat terjadi oleh labilnya lapisan pendukung struktur perkerasan.

2. Retak melintang (*transverse cracks*)

Retak melintang merupakan retak tunggal (tidak bersambung satu sama lain) yang melintang perkerasan.

Perkerasan retak ketika temperature atau lalu lintas menimbulkan tegangan dan regangan yang melampaui kuat tarik atas kelelahan dari campuran aspal padat.

3. Retak diagonal (*diagonal cracks*)

Retak diagonal adalah retakan yang tidak bersambung satu sama lain yang arahnya diagonal terhadap perkerasan

4. Retak berkelok-kelok (*meandering*)

Retak berkelok-kelok adalah retak yang tidak saling berhubungan, polanya tidak teratur, dan arahnya bervariasi biasanya sendiri-sendiri.

5. Retak reflektif sambungan (*joint reflective cracks*)

Kerusakan ini umumnya terjadi pada permukaan perkerasan aspal yang dihamparkan di atas perkerasan beton semen Portland. Retak terjadi pada lapis tambahan aspal yang mencerminkan pola retak dalam perkerasan beton lama yang berada dibawahnya. Pola retak dapat ke arah memanjang, melintang, diagonal, atau membentuk blok.

6. Retak Blok (*block cracks*)

Retak blok ini membentuk blok-blok besar yang saling bersambungan dengan ukuran sisi blok 0,2-3 meter, dan dapat membentuk sudut atau pojokan yang tajam. Kerusakan ini bukan karena beban lalu lintas. Retak blok biasanya terjadi pada area yang luas pada perkerasan aspal, tapi kadang-kadang hanya terjadi pada area yang jarang dilalui lalu lintas.

7. Retak Kulit Buaya (*alligator cracks*)

Retak kulit buaya adalah retak yang berbentuk sebuah jaringan dari bidang bersegi banyak kecil-kecil menyerupai kulit buaya, dengan lebar selah ≥ 3 mm, retak ini disebabkan oleh kelelahan akibat beban lalu lintas berulang.

8. Retak slip (*slippage cracks*)

Retak slip atau retak berbentuk bulan sabit yang diakibatkan oleh gaya-gaya horizontal yang berasal dari kendaraan. Retak ini diakibatkan oleh kurangnya ikatan antara lapisan permukaan dengan lapisan dibawahnya, sehingga terjadi penggelinciran. Jarak retakan sering berdekatan dan berkelompok secara paralel.

3.6 Patching

Patching menurut KP 94 tahun 2015 tentang Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara 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. *Patching* biasanya digunakan pada jalan dengan kerusakan sebagai berikut:

1. Sungkur
2. Retak alur
3. Amblas
4. Pelapukan dan butiran lepas
5. Retak kulit buaya

Pekerjaan utama pada *patching* adalah penggantian bahan yang telah hilang karena perkerasan setempat atau pemisahan material, pembuangan struktur perkerasan secara menyeluruh (penggalan) dan penggantian segmen menerus perkerasan yang rusak/gagal tersebut, atau peleburan lapisan tipis diatas segmen perkerasan yang menunjukkan kerusakan pada permukaan. *Patching* biasanya menggunakan material utama yaitu campuran aspal panas (*hotmix*). Aspal beton (*hotmix*) adalah campuran agregat halus dengan agregat kasar, dan bahan pengisi (*filler*) dengan bahan pengikat aspal dalam kondisi suhu panas tinggi. Dengan komposisi yang

diteliti dan diatur oleh spesifikasi teknis. Aspal beton secara luas digunakan sebagai lapisan permukaan konstruksi jalan dengan lalu lintas berat, sedang, ringan dan lapangan terbang, dalam kondisi segala macam cuaca.

3.7 Terminal Penumpang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 20 Tahun 2005 Tentang Terminal Penumpang Bandar Udara Sebagai Standar Wajib. Terminal penumpang merupakan semua 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* data serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi, dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan bangunan.

Terminal penumpang memiliki kelengkapan ruang dan fasilitas yang sudah di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 20 Tahun 2005 Tentang Terminal Penumpang Bandar Udara Sebagai Standar Wajib. Salah satu kelengkapan ruang adalah ruang tunggu keberangkatan.

3.8 Fasilitas penunjang

Fasilitas penunjang dalam lingkup bandar udara merupakan prasarana sisi darat meliputi jalan, area parkir, air bersih dan sanitasi. Adanya fasilitas penunjang ini bertujuan mendukung kelancaran dan kenyamanan aktifitas operasional penerbangan di bandar udara. Dengan adanya fasilitas penunjang mampu meningkatkan kinerja serta memberikan pelayanan yang baik bagi para calon penumpang maupun penumpang pesawat udara.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* II

Sebagai peran untuk menciptakan sumber daya manusia yang berkompeten, Politeknik Penerbangan Surabaya menjadi Lembaga Pendidikan yang dapat mencetak lulusan yang mampu bersaing dengan mengaplikasikan ilmu dan keterampilannya yang dimilikinya ke dunia kerja mendatang. Oleh karena itu, demi mewujudkan tujuan tersebut Politeknik Penerbangan Surabaya menjadikan suatu program yang dinamakan Program *On The Job Training* merupakan langkah pertama agar para taruna taruni mengenal dunia kerja nyata. Kegiatan *On The Job Training* kali ini dilaksanakan di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin. Pelaksanaan *On The Job Training* berlangsung selama 6 bulan mulai tanggal 01 Oktober 2024 sampai dengan 31 Maret 2025.

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Perlu diketahui bahwa, fasilitas sisi darat merupakan fasilitas penunjang di bandar udara yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada di sisi darat bandar udara yang dengan sengaja dirancang dan dikelola untuk penunjang pergerakan kendaraan darat, penumpang, maupun angkutan lainnya di kawasan bandar udara. Fasilitas bandar udara yang tergolong fasilitas sisi darat antara lain sebagai berikut:

1. Terminal penumpang

Bangunan terminal penumpang merupakan bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal, penumpang biasanya melakukan aktivitasnya seperti membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana

yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Pihak Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin menyediakan area dengan luas meter persegi. Terminal Penumpang Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin tempat penulis melaksanakan *On The Job Training* di dalamnya memuat bagian- bagian seperti:

a. Hall Keberangkatann

Hall keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point* (SCP) dan juga ruang tunggu. Hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang.



Gambar 4. 1 Hall Keberangkatan Bandar Udara Syamsudin Noor
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

b. Ruang Check In

Ruang Check In merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Untuk di Bandar Udara Syamsudin Noor banjarmasin ini area Check In berada satu ruangan dengan tempat *Security Check Point* (SCP) yang menyediakan area Check In untuk maskapai penerbangan



Gambar 4. 2 Ruang Check-In Penumpang
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

c. Ruang Tunggu Keberangkatan

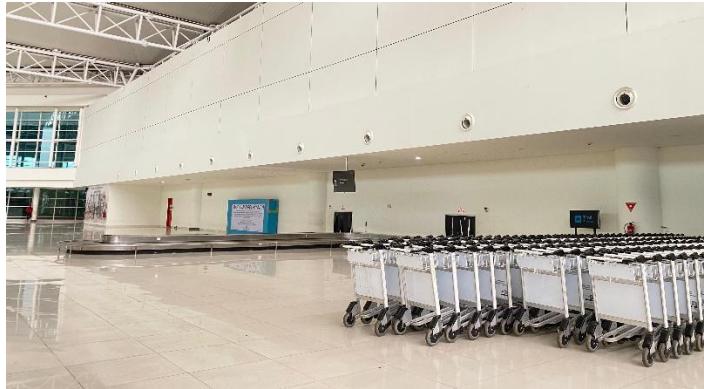
Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat. Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk ke dalam pesawat, setelah melewati Security Check Point (SCP) terakhir, sehingga penumpang benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.



Gambar 4. 3 Ruang Tunggu Keberangkatan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

d. Area Pengambilan Bagasi

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



Gambar 4. 4 Area Pengambilan Bagasi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

e. Hall Kedatangan

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



Gambar 4. 5 Hall Kedatangan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

2. Parking Area

Parking Area merupakan area yang digunakan untuk memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Pihak bandar udara menyediakan lahan untuk parkir roda 4 dengan luas 34.360,00 m² dan untuk parkir roda 2 yaitu dengan luas 2.420,00 m²



Gambar 4. 6 Parkir Penumpang dan Pegawai
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

3. Gedung Fire Station

Gedung *Fire Station* adalah bangunan/gedung yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan Kegiatan Operasi



Gambar 4. 7 Gedung Fire Station
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4. 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. 8 Gedung Alat – Alat Berat
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

5. 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. 9 Tower ATC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

6. Terminal Kargo

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. 10 Terminal Kargo
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

7. Kantor Administrasi

Gedung Administrasi adalah gedung yang mengurus semua tentang administrasi bandara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin



Gambar 4. 11 Kantor Administrasi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara didarat tetapi tidak termasuk *apron* (*maneuvering area*) dan pergerakan pesawat udara yang ada di darat (*movement area*). Fasilitas yang diberikan oleh pengelola Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin, untuk sisi udara antara lain sebagai berikut :

1. *Runway* (Landasan Pacu)

Runway adalah suatu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar, dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu penerangan sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang ditetapkan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landas (*take-off*) pesawat udara. Dimensi *Runway* 10-28 yaitu 2500 x 45 m



Gambar 4. 12 *Runway* (Landasan Pacu)
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

2. *Apron*

Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, dan pemeliharaan pesawat udara. Bandar Udara Syamsudin Noor sendiri memiliki 2 (dua) jenis *apron* yaitu *apron West* dengan dimensi 326 x 90 m

dan *apron East* dengan dimensi 661 x 152 m.



Gambar 4. 13 Apron
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

3. *Taxiway*

Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan *apron*, hangar, terminal, atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Di Bandar Udara Syamsudin Noor memiliki 4 *Taxiway* yaitu *Taxiway Alpha* (224,8 x 23 m), *Taxiway Bravo* (96,5 x 23 m), *Taxiway Charlie* (228,5 x 23 m), dan *Taxiway Delta* (228,5 x 23 m)



Gambar 4. 14 Taxiway A,B,C,D
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Waktu pelaksanaan *On The Job Training* II terhitung dari 1 Oktober 2024 hingga 31 Maret 2024. Jam kerja bagi peserta *On The Job Training* II (OJT) dimulai pada pukul 07.30 WITA hingga pukul 16.30 WITA. Kegiatan ini dilaksanakan di Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1

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

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	01 Oktober 2024	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin	
2.	02 Oktober 2024	Pendamping taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) menyerahkan taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) kepada Supervisor. Dilanjutkan dengan orientasi Lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	
3.	02 Oktober – 28 Februari 2024	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan
4.	05 Maret 2024	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang laporan <i>On The Job Training</i> (OJT) melalui via zoom dirumah	

(Sumber : Olahan Penulis)

4.3 Permasalahan

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya :

1. *Runway* mengalami kerusakan berupa retak setempat (*block cracking*) pada sta 0 + 275 ucl dengan dimensi 193 x 85 x 10 sehingga perlu diadakannya pekerjaan *patching*
2. Pada Sisi Darat yaitu di terminal, rusaknya kursi – kursi untuk penumpang di ruang tunggu hingga tidak layak untuk dipakai sehingga perlu perbaikan dan pemeliharaan

4.4 Penyelesaian Masalah

Kendala yang muncul dalam pelaksanaan *On The Job Training* II merupakan suatu permasalahan yang harus diberi penyelesaian agar tercipta pelayanan yang optimal sehingga meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan. Dari ulasan permasalahan diatas, penulis mencoba memberikan pemecahan masalah. Penyelesaian masalah adalah sebagai berikut:

4.4.1 Pelaksanaan Pekerjaan *Patching*

A. Pekerjaan Persiapan

Sebelum melakukan proses pembuatan *hotmix* dan pengerjaan *patching*, terlebih dahulu perlunya mempersiapkan alat dan bahan yang dibutuhkan. Berikut ini alat dan bahan yang digunakan:

Tabel 4. 2 Alat dan bahan yang digunakan pada proses *patching*

No	Alat atau Bahan	Nama Alat atau Bahan	Keterangan
4.		Pilox	Digunakan untuk menandai area yang

			mengalami kerusakan
5.		Meteran	Sebagai alat ukur untuk mengetahui dimensi yang akan di <i>patching</i>
6.		Sapu Lidi	Digunakan pada tahap pembersihan setelah melakukan <i>patching</i>
7.		Generato r	Sebagai pembangkit listrik
8.		Kabel roll	Sebagai penghubung untuk jack hammer, lampu sorot, dan lainnya yang memerlukan listrik
9.		Cangkul	Digunakan untuk memecahkan aspal agar menjadi gembur
10.		Sekop	Digunakan untuk memindahkan aspal ke angkong

11.		<i>Baby Roller</i>	Digunakan untuk pemadatan di area yang akan di <i>patching</i>
12.		<i>Stamper</i>	Digunakan untuk pemadatan di area yang akan di <i>patching</i>
13.		<i>Jack Hammer</i>	Digunakan untuk memecahkan lapisan aspal yang tebal dan keras
14.		Lampu Sorot	Sebagai alat penerangan jika <i>patching</i> dikerjakan malam hari
15.		<i>Asphalt</i>	Bahan untuk pembuatan <i>hotmix</i>
16.		<i>Take Coat</i>	Digunakan untuk penambalan pada saat <i>patching</i> agar lebih kuat
17.		Kayu Bakar	Sebagai bahan untuk pembakaran aspal

B. Proses pembuatan *Asphalt Hotmix*

Proses pembuatan *asphalt hotmix* dilakukan secara manual.

Berikut ini langkah-langkahnya :

1. Langkah awal pengemburan *asphalt*. *Asphalt* yang sudah dibeli jika terkena panas atau pun hujan akan mengeras, perlunya alat jack hammer untuk menggemburkan kembali



Gambar 4. 15 Proses Penggemburan *Asphalt*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

2. Selanjutnya sambil menunggu penggemburan *asphalt*, persiapkan kayu bakar yang dikumpul kan dibawah plat yang akan digunakan pada saat proses pembakaran



Gambar 4. 16 Pengumpulan Kayu Bakar
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

3. Jika *asphalt* telah selesai digemburkan, kemudian *asphalt* diangkut menggunakan angkong dan ditata diatas plat yang akan dibakar



Gambar 4. 17 Proses Pengangkutan *Asphalt*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4. Selanjutnya proses pembakaran *asphalt* hingga kurang lebih 3 jam



Gambar 4. 18 Proses Pembakaran *Asphalt*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

5. Disela—sela pembakaran *asphalt*, bisa dilakukannya pembuatan *tack coat*



Gambar 4. 19 Pembuatan *Tack coat*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

6. Setelah 3 jam, *asphalt hotmix* telah jadi dan siap dipindahkan ke dalam *Truck* untuk diangkut menuju titik lokasi yang akan dilakukan *patching*



Gambar 4. 20 Proses Pemindahan *Hot Mix* kedalam *Truck*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

C. Pelaksanaan pekerjaan

Proses pelaksanaan *patching* menunggu data cuaca dari BMKG apabila cuaca dikira baik maka pelaksanaan *patching* bisa dilaksanakan. Berikut ini merupakan Langkah-Langkah pekerjaan *patching* yang dilaksanakan di Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin :

1. Penentuan Titik Lokasi

Berikut ini tabel ukuran titik yang akan di *patching* beserta titik lokasi yang akan dilakukan *patching* :

Tabel 4. 3 Titik Lokasi dan dimensi yang akan dilakukan *patching*

Titik Lokasi	Panjang (cm)	Lebar (cm)	Tebal (cm)
Sta 0 + 015 ucl	190	245	8
Sta 0 + 015 ucl	190	245	8
Sta 0 + 020 ucl	210	205	7
Sta 0 + 275 ucl	193	85	10
Sta 0 + 830 scl	77	36	18
Sta 1 + 060 ucl	150	85	20
Sta 1 + 060 ucl	115	50	10

Sta 1 + 125 ucl	107	88	16
Sta 1 + 270 scl	135	40	17
Sta 1 + 135 ucl	100	66	18
Sta 1 + 170 scl	142	85	15
Sta Intersection <i>Taxiway Charlie</i>	160	68	13
Sta Intersection <i>Taxiway Delta</i>	70	60	8
Sta Paved Shoulder <i>runway</i> 28	60	53	6
Sta Intersection <i>Taxiway Charlie</i>	100	84	12

(Sumber: Olahan Penulis)

2. Proses Pemotongan (Cutting) dan pembongkaran Ashpalt Existing

Area yang sudah ditentukan titik Lokasi nya kemudian dipotong dan dibongkar menggunakan jack hammer. Yang dimana alat tersebut berperan untuk membongkar lapisan atas dari perkerasan sebelum dilakukannya proses penghamparan agar area yang dibongkar dan dipotong terlihat rapi, tegak, dan kokoh. Pembongkaran lapisan permukaan ini sampai dengan 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. Yang dimana proses pemotongan dan pembongkaran dilakukan sesuai dengan titik yang telah ditandai setelah diukur sebelumnya dan kemudian sisa pembongkaran dibuang ke *Truck* yang sudah disediakan



Gambar 4. 21 Pemotongan pembongkaran
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

3. Pembersihan Area Galian

Sebelum dilakukannya penyiraman *tack coat*, area yang sudah dibongkar dibersihkan terlebih dahulu. Pembersihan dilakukan menggunakan alat – alat konvensional. Yang dimana 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 *asphalt hotmix* dapat benar – benar berfungsi dengan maksimal. Selain itu, apabila sisa – sisa penggalian tidak dibersihkan maka bisa berpotensi menjadi FOD pada saat pelaksanaan pelayanan penerbangan



Gambar 4. 22 Pembersihan Area Galian
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4. Penyiraman *Tack coat*

Proses selanjutnya yaitu penyiraman *tack coat*, yang dimana penyiraman *tack coat* ini 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.



Gambar 4. 23 Proses Penyiraman *Tack coat*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

5. Penghamparan *Asphalt Hotmix*

Beberapa jam sebelum proses penghamparan *asphalt hotmix* dilaksanakan, kondisi *asphalt hotmix* harus dalam keadaan siap agar kondisi area *patching* telah siap untuk dihampar maka *Truck* yang membawa *asphalt hotmix* yang memiliki suhu sekitar 150°C segera menuju lokasi perbaikan untuk menuang *asphalt hotmix* dan dihamparkan. Perlu diketahui juga bahwa suhu minimum saat proses penghamparan yaitu 120°C. Proses penghamparan *asphalt hotmix* dilakukan secara bertahap lapis demi lapis. Ketinggian hamparan aspal harus disesuaikan dengan ketinggian *asphalt eksisting* agar tidak menyebabkan perbedaan ketinggian, yang dimana ketinggian yang berbeda bisa beresiko menjadi area *water pounding*

Pada saat penghamparan *hotmix* dalam area galian dilakukan dengan hati – hati agar tidak terjadi segregasi dan harus diperhitungkan *factor* kepadatan lapisan semedikian rupa. Sehingga pada saat dilaksanakannya pemadatan akan mendapatkan lapisan yang betul – betul padat dengan permukaan yang rata terhadap seluruh bidang permukaan sekitarnya.



Gambar 4. 24 Proses Penghamparan *Asphalt*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

6. Proses Pemadatan

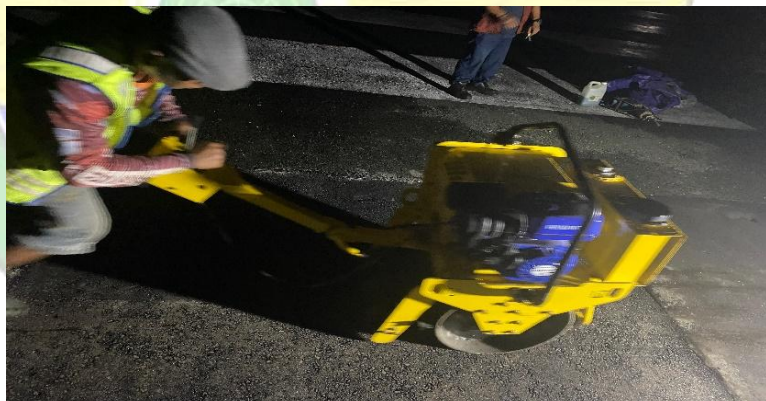
Setelah proses penghamparan *asphalt hotmix* harus segera dipadatkan seluruhnya dan merata dengan alat. Pada saat proses pemadatan ini menggunakan 2 alat yaitu *Stamper* dan *Baby Roller*. Pemadatan awal menggunakan alat *Stamper*. Yang dimana bertujuan untuk menutup pori-pori *asphalt*. Pada jalur hamparan pertama penggilasan dimulai pada kedua tepinya dan diteruskan kearah tengah jalur. Pada jalur yang dihamparkan berikutnya, penggilasan dimulai dari sisi sebelah luar menuju kearah jalur yang telah selesai dipadatkan. Begitu seterusnya hingga 10 kali bolak balik. Pada saat dilakukan pemadatan alat yang digunakan dibasahkan air secara teratur untuk mencegah melekatnya

aspal pada alat, namun terlalu banyak air juga tidak diperbolehkan



Gambar 4. 25 Proses Pemadatan Menggunakan *Stamper*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Saat proses pemadatan pertama berlangsung, diikuti oleh alat *Baby Roller* agar pemadatan lebih kuat dan tidak ada celah yang terbuka. Pemadatan menggunakan *Baby Roller* ini dilakukan sebanyak 18 kali bolak balik dengan dibagi menjadi 3 jalur agar proses pemadatan rata.



Gambar 4. 26 Proses Pemadatan Menggunakan *Baby Roller*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

7. Pembersihan Lokasi Setelah *Patching*

Tahap selanjutnya yaitu setelah selesai melakukan proses pemadatan, area yang sudah dilakukan *patching* perlu dilakukan inspeksi dan pembersihan area agar tidak ada agregat aspal yang terkelupas maupun sampah benda –

benda sisa yang bisa saja menjadi *FOD* tidak tertinggal sehingga membahayakan penerbangan. Pembersihan menggunakan alat – alat seperti sapu dan sekop



Gambar 4. 27 Pembersihan Lokasi Setelah *Patching*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

8. Hasil Akhir *Patching*

Berikut ini merupakan hasil akhir dari pekerjaan *patching* yang dilakukan pada *runway* Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin sebagai berikut ini :

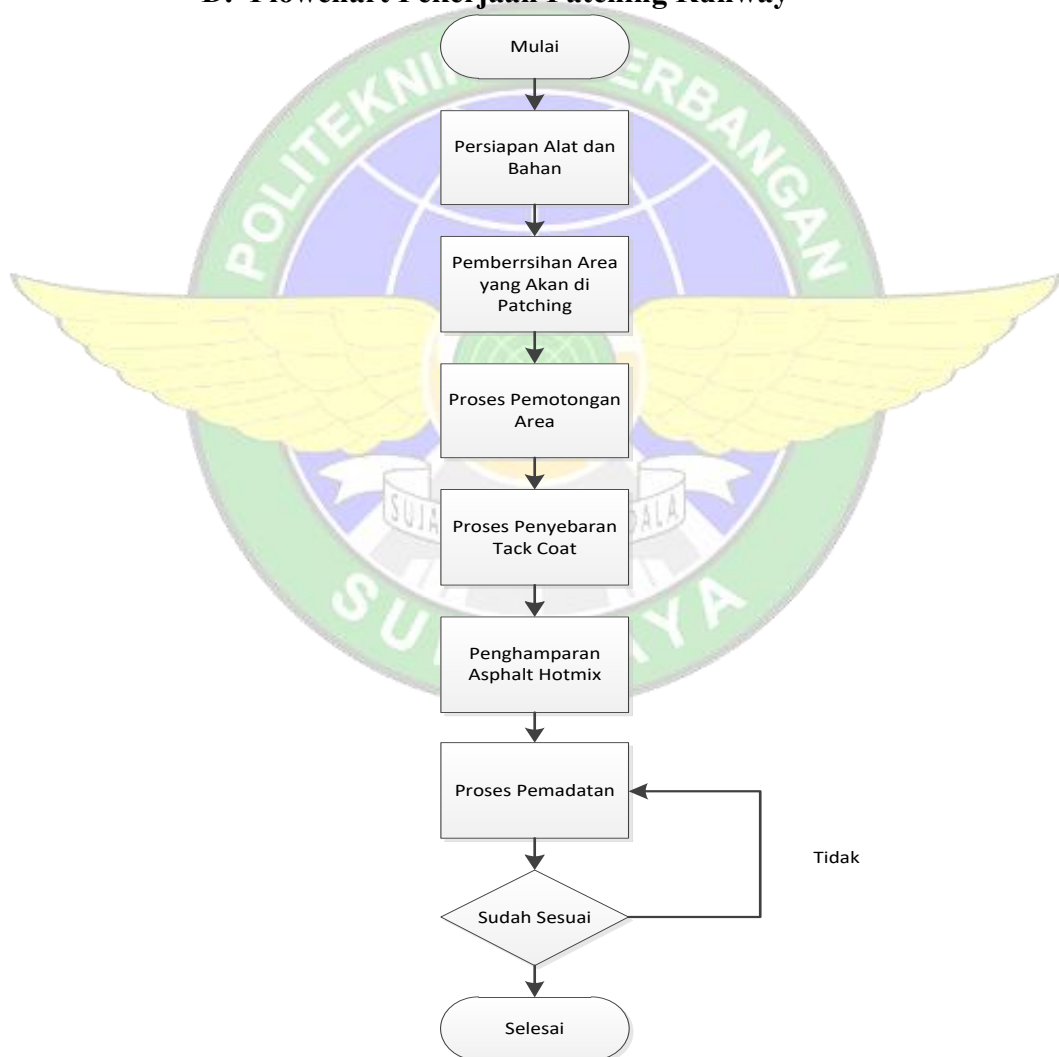


Gambar 4. 28 Kondisi sebelum dilaksanakannya *patching*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 29 Kondisi Setelah Dilaksanakannya *Patching*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

D. Flowchart Pekerjaan Patching Runway



Gambar 4. 30 Flowchart Pelaksanaan Pekerjaan Patching
(Sumber: Olahan Penulis)

4.4.2 Perbaikan Kusi Ruang Tunggu

Fasilitas terminal sangatlah rentan akan kerusakan dikarenakan intensitas penumpang yang begitu padat. Banyaknya fasilitas penunjang seperti salah satunya yaitu kursi yang berada di ruang tunggu terminal. Kerusakan – kerusakan yang dimaksud yaitu seperti patahnya kaki penyangga kursi, terkelupasnya cat kursi, kursi berkarat. Maka dari itu perlunya perbaikan dengan cepat agar kursi dapat dipergunakan kembali. Perbaikan kursi ruang tunggu bandara membutuhkan perencanaan dan eksekusi yang cermat, karena kursi tersebut biasanya digunakan oleh banyak orang dan harus selalu nyaman serta aman. Berikut ini merupakan alat yang diperlukan untuk perbaikan kursi ruang tunggu:

Tabel 4. 4 Alat yang digunakan pada pekerjaan perbaikan kursi ruang tunggu

No	Alat	Nama Alat	Keterangan
1.		Mesin Las	Digunakan untuk menyambung material dengan menggunakan panas yang tinggi
2.		Elektroda	Sebagai penghantar arus Listrik dan bahan pengisi untuk menyambungkan dua logam
3.		Obeng	Digunakan untuk memutar baut ke dalam suatu material

4.		Baut	Sebagai komponen pengencang
5.		Kuas	Digunakan untuk mengaplikasikan cat ke objek yang akan dicat
6.		Cat	Sebagai bahan pelapis cair untuk melindungi, memperindah, dan memberikan warna pada suatu objek
7.		Amplas	Sebagai alat penghalusan untuk suatu objek yang sudah mengalami kerusakan
8.		Vernis glos	Sebagai lapisan pelindung yang memberikan efek kilap

(Sumber: Olahan Penulis)

Berikut ini merupakan langkah - langkah yang dilakukan untuk perbaikan kursi ruang tunggu terminal kedatangan:

1. Proses pengangkutan kursi menuju tempat perbaikan



Gambar 4. 31 Proses Pengangkutan Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

2. Pengecekan kaki kursi yang goyang

Pada tahap ini para pekerja mengecek kaki kursi yang sudah goyang. Yang dimana penyebabnya kemungkinan karena jumlah beban melebihi kapasitas ataupun karna sudah umur kursi yang sudah tua.



Gambar 4. 32 Pengecekan Kaki Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

3. Pemasangan baut agar tidak goyang sebelum di las

Sebelum dilakukannya proses pengelasan, Pemasangan baut pada kursi ruang tunggu bandara adalah proses penting untuk memastikan kursi stabil dan agar kaki kursi makin kokoh perlu dipasangkan baut yang terbaru karena baut yang lama sudah berkarat



Gambar 4. 33 Pemasangan Baut Pada Kaki Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4. Pengecekan tiap sudut kursi

Setelah dilakukannya pemasangan baut, dipastikan kembali agar tiap sudut kursi tidak ada yang goyang sebelum di las



Gambar 4. 34 Proses Pengecekan Tiap Sudut Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

5. Proses pengelasan kursi

Pada tahap ini merupakan proses pengelasan. Proses pengelasan kursi ruang tunggu bandara dilakukan untuk memperbaiki kerusakan pada rangka logam, seperti retak, sambungan yang longgar, atau kerangka yang patah. Pengelasan menciptakan sambungan yang kuat antara kaki kursi dan rangka

utama sehingga kursi mampu menahan tekanan dan beban berat secara terus menerus



Gambar 4. 35 Proses Pengelasan Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 36 Proses Pengelasan Tiap Sudut Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

6. Proses Pengecatan Kursi Ruang Tunggu

Proses pengecatan kursi ruang tunggu bandara bertujuan untuk memperbaiki tampilan, melindungi permukaan logam dari kerusakan seperti karat dan aus, serta memperpanjang usia pakai kursi. Yang dimana cat yang dipilih yaitu cat yang membutuhkan anti karat. Sebelum dilakukannya pengecatan, gunakan kain basah untuk menghilangkan debu, bekas pengelasan, ataupun kotoran dari permukaan kursi.



Gambar 4. 37 Proses Pengecatan Kursi
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Setelah itu amplas untuk menghilangkan karat dan sisa cat lama pada permukaan logam. Setelah dipastikan bersih, kursi bisa di cat dan untuk lapisan kedua tambahkan *clear coat* atau pelapis pelindung untuk memberikan efek mengkilap dan melindungi cat dari goresan serta kerusakan.



Gambar 4. 38 Pengecatan Kursi Hingga Bagian Dalam
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

7. Hasil Akhir Kursi Ruang Tunggu



Gambar 4. 39 Hasil Akhir Setekah diperbaiki
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

8. Pengangkutan Kursi ke Ruang Tunggu Terminal Kedatangan

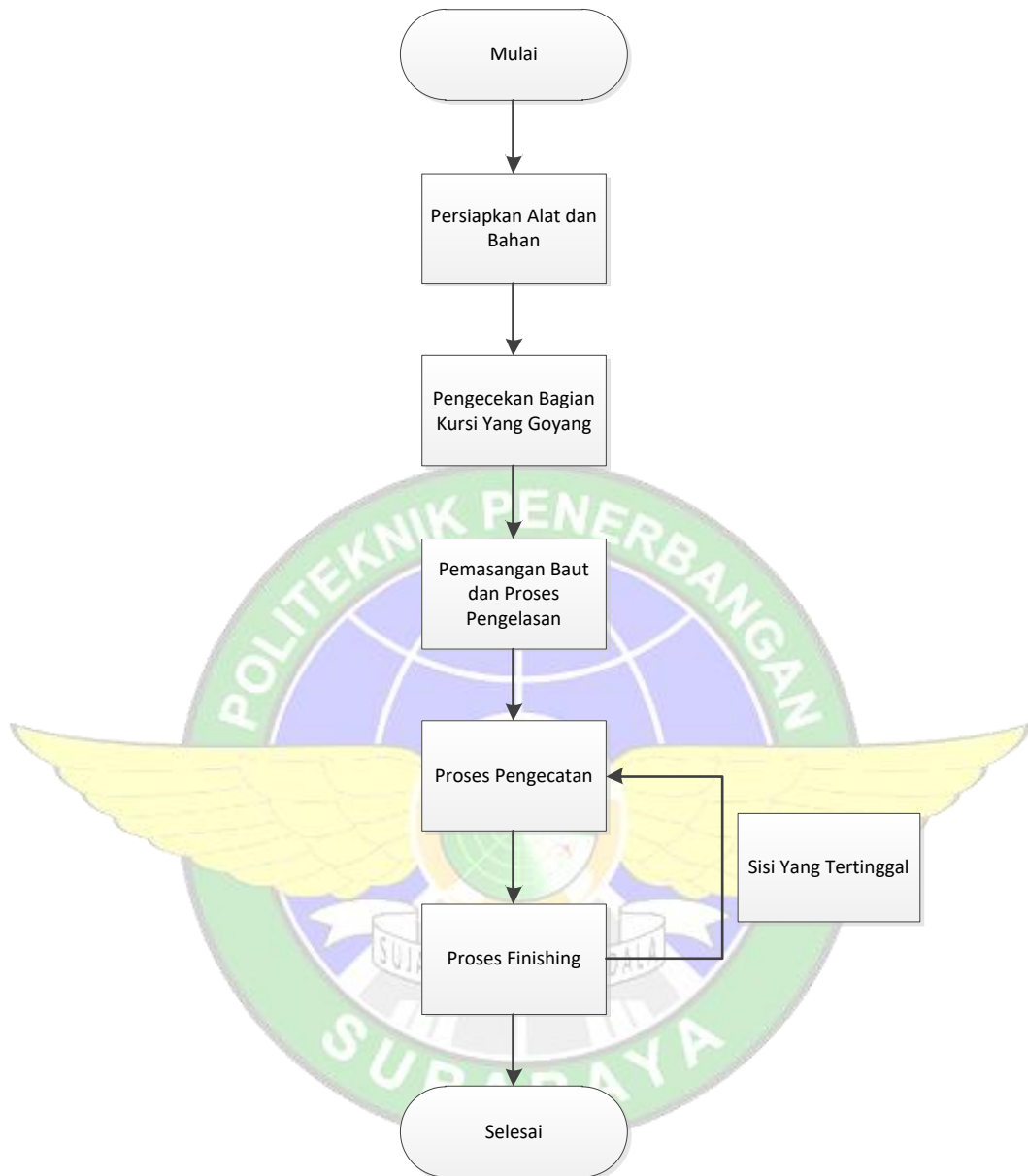


Gambar 4. 40 Pengangkutan Kursi ke Ruang Tunggu
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

9. Tahap Pemeliharaan Berkala Kursi Ruang Tunggu

Pemeliharaan berkala kursi ruang tunggu bandara sangat penting untuk memastikan kenyamanan, keawetan, dan keselamatan pengguna. Periksa kondisi fisik, kebersihan, dan stabilitas kursi secara harian atau mingguan. Jika terdapat komponen yang rusak secara langsung diganti agar tidak rusak berkepanjangan. Dan paling penting lakukan pelapisan ulang setiap 3–6 bulan. Yang dimana pemeliharaan ini bertujuan untuk menjaga kursi tetap nyaman, aman, dan tahan lama.

Flowchat Perbaikan Kursi Ruang Tunggu



Gambar 4. 41 Flowchart Perbaikan Kursi Ruang Tunggu
(Sumber: Olahan Penulis)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan pekerjaan penambalan (*patching*) dan perbaikan serta pemeliharaan kursi ruang tunggu terminal keberangkatan, maka penulis dapat memberikan kesimpulan yaitu :

1. Pada permasalahan pertama, dapat disimpulkan bahwa perbaikan perkerasan lentur pada *runway* dengan metode *patching* dipilih dikarenakan kondisi lapisan aspal permukaan eksisting telah mengalami kerusakan, namun lapisan pondasi di sekitarnya masih dalam keadaan baik. Dan juga hal tersebut merupakan perbaikan emergency yang benar benar harus dilaksanakan pada saat hari itu jika ditemukan kerusakan dikarenakan sangat berkaitan dengan operasional penerbangan
2. Pada permasalahan kedua, dapat disimpulkan bahwa kerusakan kecil seperti kaki kursi yang patah karena sudah berkarat atau umur yang sudah tua, baut longgar, atau cat yang sudah mulai pudar perlu segera diperbaiki untuk mencegah kerusakan lebih parah yang dapat mengganggu kenyamanan pengguna. pemeliharaan kursi ruang tunggu bandara harus dilakukan secara rutin, efisien, dan berbasis standar kenyamanan serta keamanan. Hal ini memastikan fasilitas tetap nyaman dan memadai bagi pengguna bandara.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT Keseluruhan

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) baik selama kegiatan di sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*) di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Dengan dilakukannya kegiatan *On The Job Training*, Taruna/i dapat mengerti secara langsung keadaan dan fasilitas-fasilitas yang ada pada Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin
2. Setelah pelaksanaan *On The Job Training II* (OJT) ini, dapat disimpulkan bahwa antara teori yang didapat saat pendidikan dengan praktek kerja di dunia perusahaan memiliki banyak perbedaan. Teori saja akan sulit dipahami dibandingkan dengan praktek secara langsung di lapangan
3. Keberhasilan pelaksanaan *On The Job Training II* (OJT) ini sangat dibutuhkan oleh para taruna/i sebagai syarat kelulusan Pendidikan Diploma III Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan. Dengan dibuatnya laporan *On The Job Training II* (OJT) ini diharapkan dapat dijadikan acuan bagi lancarnya pelaksanaan OJT, terutama pada tahap awal kerja berkaitan dengan paket keahlian yang ada di dunia Perusahaan

5.2 Saran

5.2.1 Saran permasalahan

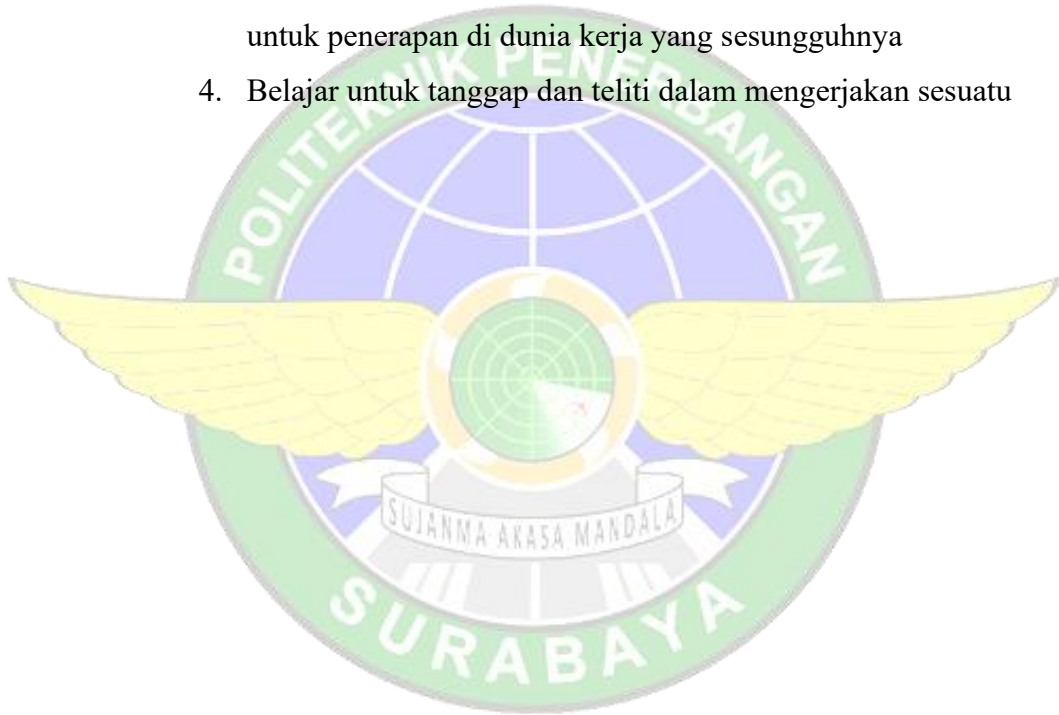
1. Pada pelaksanaan patching, pastikan persiapan matang dengan mengecek ketersediaan alat, bahan, dan tenaga kerja yang diperlukan. Gunakan alat pelindung diri (APD) seperti helm, sarung tangan, sepatu safety, dan rompi reflektif untuk menjaga keselamatan. Selain itu, selalu perhatikan dan patuhi standar operasional prosedur (SOP) dalam setiap tahap pekerjaan, mulai dari persiapan, pembersihan area, aplikasi material, hingga pemadatan dan pengecekan akhir, guna memastikan hasil yang optimal dan tahan lama.
2. Pada perbaikan dan pemeliharaan kursi ruang tunggu sebaiknya membuat jadwal pemeliharaan berkala, termasuk inspeksi visual, pengencangan baut, dan perbaikan minor. Pemeliharaan

rutin akan mencegah kerusakan besar yang memerlukan biaya tinggi.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT Keseluruhan

Untuk pembelajaran lebih lanjut mengenai *On The Job Training* yang dilaksanakan taruna maupun taruni diharapkan untuk selalu :

1. Memanfaatkan sebaik mungkin dalam manajemen waktu
2. Meningkatkan *soft skill* untuk mengoperasikan aplikasi sejenis Autocad dan Sketchup
3. Mencatat segala point penting yang terjadi dalam lapangan untuk penerapan di dunia kerja yang sesungguhnya
4. Belajar untuk tanggap dan teliti dalam mengerjakan sesuatu



DAFTAR PUSTAKA

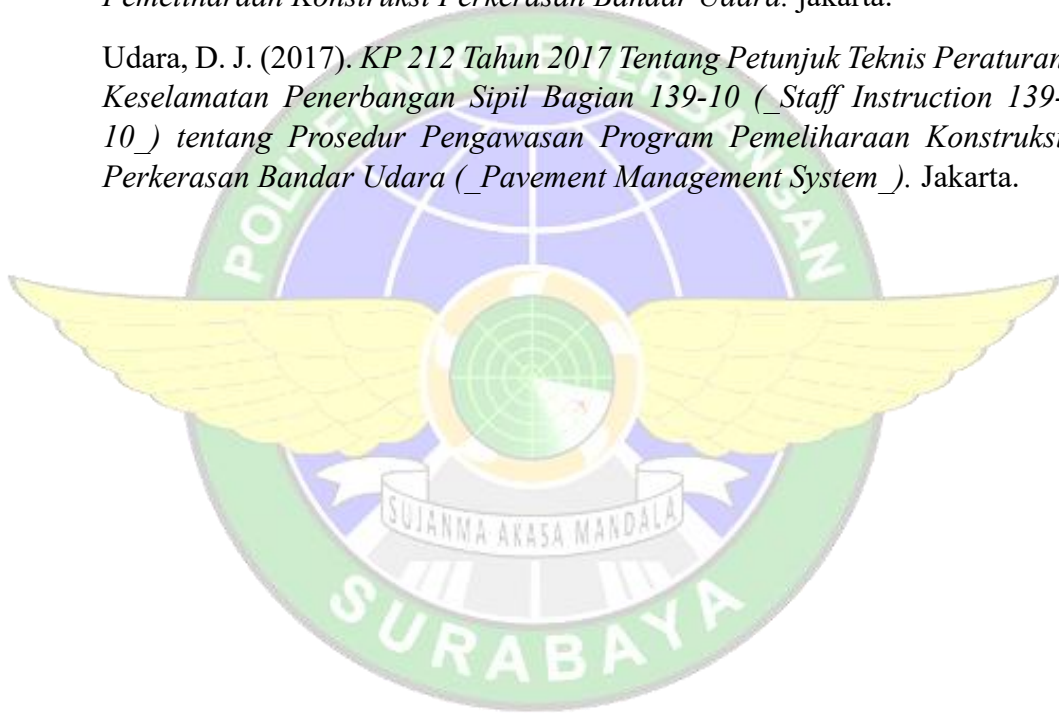
Banjarmasin, B. u. (2023). *Aerodrome Manual (AM) Version Edisi 7.0*.

Indonesia, D. P. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*.

Perhubungan, M. (2005). *KM 20 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan standar nasional indonesia (SNI) 03-7046-2004 mengenai terminal penumpang bandar udara sebagai standar wajib*.

Udara, D. J. (2015). *KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (_Advisory Circular CASR Part 139-23_), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara*. jakarta.

Udara, D. J. (2017). *KP 212 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 (_Staff Instruction 139-10_) tentang Prosedur Pengawasan Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (_Pavement Management System_)*. Jakarta.



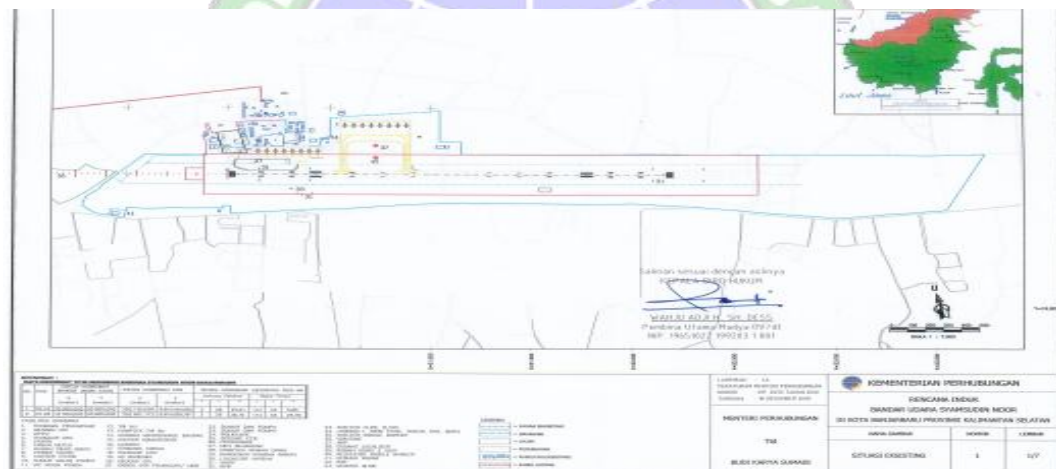
LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Gambaran Layout KKOP Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin



(Sumber: *Aerodrome Manual 2023 Bandar Udara Syamsudin Noor*)

Lampiran 1. 2 Layout Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin



(Sumber: *Masterplan Bandar Udara Syamsudin Noor*)

Lampiran 1. 3 Form Kegiatan Harian On The Job Training 2

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

Nama : Putu Ariesta Gita Wilarani
 NIT : 30722019
 Program Studi : Teknik Bangunan dan Landasan 7 *Alpha*
 Lokasi *On The Job Training* : Bandar Udara Internasional Syamsudin Noor,
 Banjarmasin

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu/ 2 Oktober 2024	Pertemuan dengan <i>Airport Facilities Manager</i> Bandar Udara Syamsudin Noor		
2	Kamis/ 3 Oktober 2024	Pengenalan ruang lingkup pelaksanaan OJT		
3	Jumat/ 4 April 2024	Pengecekan terhadap rencana pelaksanaan levelling <i>runway</i>		
4	Sabtu/ 5 Oktober 2024	Pengecekan alat <i>runway sweeper</i>		

5	Minggu/ 6 Oktober 2024	Pelepasan logo Angkasa Pura		
6	Senin/ 7 Oktober 2024	Pelepasan logo Angkasa Pura		
7	Selasa/ 8 Oktober 2024	Inspeksi rutin sisi darat (terminal kedatangan dan keberangkatan)		
8	Rabu/ 9 Oktober 2024	Inspeksi membersihkan Qline		
9	Kamis/ 10 Oktober 2024	Pekerjaan <i>patching</i>		
10	Jumat/ 11 Oktober 2024	Penempelan stiker pada stop kontak		
11	Sabtu/ 12 Oktober 2024	Pemasangan stop kontak		
12	Minggu/ 13 Oktober 2024	Perbaikan gedung bocor		

13	Senin/ 14 Oktober 2024	Perbaikan jet <i>shower</i> toilet wanita		
14	Selasa/ 15 Oktober 2024	Perbaikan pagar perimeter sisi udara		
15	Rabu/ 16 Oktober 2024	Pengecekan sisi terminal		
16	Kamis/ 17 Oktober 2024	Perbaikan lampu mobil bangland		
17	Jumat/ 18 Oktober 2024	Inspesi sisi udara		
18	Sabtu/ 19 Oktober 2024	Inspeksi terminal		
19	Minggu/ 20 Oktober 2024	Pemasangan stiker pada terminal keberangkatan		
20	Senin/ 21 Oktober 2024	Pengecekan kepuaran marka <i>apron</i>		
21	Selasa/ 22 Oktober 2024	Perbaikan posisi spanduk pada terminal keberangkatan		

22	Rabu/ 23 Oktober 2024	Pembersihan atap pada bangunan avsec		
23	Kamis/ 24 Oktober 2024	Inspeksi sisi darat		
24	Jumat/ 25 Oktober 2024	Pengecekan limbah suara pada area runway dengan unit nvro		
25	Sabtu/ 26 Oktober 2024	Inspeksi sisi udara		
26	Minggu/ 27 Oktober 2024	Pekerjaan penempelan spanduk di area terminal kedatangan		
27	Senin/ 28 Oktober 2024	Pengecekan runway sweeper untuk inspeksi sisi udara		
28	Selasa/ 29 Oktober 2024	Perbaikan engsel pintu di area terminal keberangkatan		

29	Rabu/ 30 Oktober 2024	Pekerjaan perbaikan cover u-ditch di area <i>service road</i>		
30	Kamis/ 31 Oktober 2024	Perbaikan jet <i>shower</i> toilet pria area terminal kedatangan		



Supervisor



Daryanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Department Head)

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

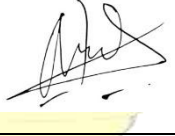
Nama : Putu Ariesta Gita Wilarani

NIT : 30722019

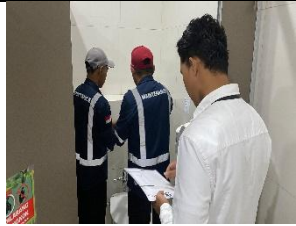
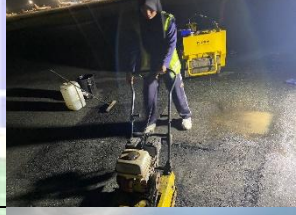
Program Studi : Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha

Lokasi *On The Job Training* : Bandar Udara Syamsudin Noor, Banjarmasin

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu/ 1 November 2024	Perbaikan cover saluran <i>drainase</i> plat beton		
2	Kamis/ 2 November 2024	Pengecoran serta pengukuran ketinggian cover saluran <i>drainase</i>		
3	Jumat/ 3 November 2024	Pemindahan pasir putih untuk pembangunan wisata bermain		
4	Sabtu/ 4 November 2024	Pekerjaan perbaikan kanstin		
5	Minggu/ 5 November 2024	Pengecekan atap acp area terminal keberangkatan		

6	Senin/ 6 November 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
7	Selasa/ 7 November 2024	Perbaikan rangka plat beton cover saluran drainase		
8	Rabu/ 8 November 2024	Pekerjaan pengecatan kursi penumpang		
9	Kamis/ 9 November 2024	Survey ke lokasi Asphalt Mixing Plant (AMP)		
10	Jumat/ 10 November 2024	Pekerjaan perbaikan weakspot runway		
11	Sabtu/ 11 November 2024	Pemasangan plat beton cover saluran drainase		
12	Minggu/ 12 November 2024	Perbaikan pagar perimeter sisi udara		
13	Senin/ 13 November 2024	Pemasangan sign posko kejaksan tinggi area keberangkatan		

14	Selasa/ 14 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area <i>runway treshold 10</i>		
15	Rabu/ 15 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area <i>runway Taxiway Bravo s/d Charlie</i>		
16	Kamis/ 16 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area <i>runway Taxiway Charlie s/d Delta</i>		
17	Jumat/ 17 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area <i>runway treshold 28</i>		
18	Sabtu/ 18 November 2024	Pekerjaan pembersihan ulang rubber deposit		
19	Minggu/ 19 November 2024	Pekerjaan pembersihan limbah <i>rubber deposit</i>		
20	Senin/ 20 November 2024	Pemindahan limbah rubber deposit ke gedung B3 nvro		
21	Selasa/ 21 November 2024	Pekerjaan pembuatan skat ruangan <i>maintenance</i> sekaligus penerapan 5R		

22	Rabu/ 22 November 2024	Perbaikan selang jet <i>shower</i> rusak di toilet keberangkatan wanita		
23	Kamis/ 23 November 2024	Pekerjaan perbaikan <i>weakspot</i> area intersection <i>Taxiway Charlie</i>		
24	Jumat/ 24 November 2024	Pekerjaan pemindahan kursi area chekin penumpang		
25	Sabtu/ 25 November 2024	Pekerjaan <i>weakspot</i> Sta 1 + 125 scl runway threshold 10		
26	Minggu/ 26 November 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
27	Senin/ 27 November 2024	Pekerjaan pemindahan signed area terminal kedatangan		
28	Selasa/ 28 November 2024	Pekerjaan <i>weakspot</i> area Intersection <i>Taxiway Delta</i>		
29	Rabu/ 29 November 2024	Pekerjaan waterproofing area dak terminal keberangkatan		

30	Kamis/ 30 November 2024	Pekerjaan perbaikan pagar sisi udara yang rusak akibat pohon tumbang		
----	-------------------------	--	--	---

Supervisor



Daryanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Department Head)



FORM KEGIATAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Putu Ariesta Gita Wilarani

NIT : 30722019

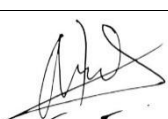
Program Studi : Teknik Bangunan dan Landasan 7 *Alpha*

Lokasi *On The Job Training* : Bandar Udara Syamsudin Noor, Banjarmasin

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu/ 1 Desember 2024	Pengukuran dimensi kerusakan pada <i>runway</i>		
2	Senin/ 2 Desember 2024	Pekerjaan <i>waterproofing</i> dinding dak terminal internasional		
3	Selasa/ 3 Desember 2024	Pekerjaan <i>weakspot</i> area <i>threshold</i> 10 <i>runway</i>		
4	Rabu/ 4 Desember 2024	Pekerjaan pengukuran dimensi tiang acp ruang tunggu		
5	Kamis/ 5 Desember 2024	Pekerjaan perbaikan plafon area toilet wanita		

6	Jumat/ 6 Desember 2024	Penggunaan <i>runway sweeper</i> pada pekerjaan <i>weakspot</i>		
7	Sabtu/ 7 Desember 2024	Pekerjaan pengecatan ulang marka <i>apron</i>		
8	Minggu/ 8 Desember 2024	Pekerjaan pengecatan ulang marka <i>apron</i>		
9	Senin/ 9 Desember 2024	Pengujian Skid <i>Resistance runway</i>		
10	Selasa/ 10 Desember 2024	Pekerjaan perbaikan <i>weakspot runway</i>		
11	Rabu/ 11 Desember 2024	Inspeksi rutin sisi darat terminal		
12	Kamis/ 12 Desember 2024	Pengecekan fasilitas terminal lama		
13	Jumat/ 13 Desember 2024	Inspeksi rutin sisi udara		

14	Sabtu/ 14 Desember 2024	Penemuan kerusakan area <i>runway</i>		
15	Minggu/ 15 Desember 2024	Pekerjaan <i>weakspot runway</i> proses pembuangan <i>asphalt</i> lama		
16	Senin/ 16 Desember 2024	Peninjauan perbaikan kegiatan malam		
17	Selasa/ 17 Desember 2024	Pekerjaan <i>weakspot area runway</i>		
18	Rabu/ 18 Desember 2024	Pengisian <i>Airside Movement Area</i> Bulanan		
19	Kamis/ 19 Desember 2024	Pekerjaan pemasangan banner natal dan tahun baru 2025		
20	Jumat/ 20 Desember 2024	Kegiatan Senam Jumat Sehat		

21	Sabtu/ 21 Desember 2024	Pekerjaan pengecatan ulang marka runway		
22	Minggu/ 22 Desember 2024	Pekerjaan Waterproofing Dak Terminal		
23	Senin/ 23 Desember 2024	Pekerjaan perbaikan keramik area fixbridge ruang tunggu		
24	Selasa/ 24 Desember 2024	Posko Nataru melaksanakan inspeksi terminal		
25	Rabu/ 25 Desember 2024 s/d Kamis 26 Desember 2024	Libur (Cuti Natal & Tahun Baru 2024)		
26	Jumat/ 27 Desember 2024	Pengecatan ulang marka runway		
27	Sabtu/ 28 Desember 2024	Inspeksi rutin sisi udara		

28	Minggu/ 29 Desember 2024	Pengecatan ulang marka <i>runway</i>		
29	Senin/ 30 Desember 2024	Melaksanakan pengecekan sidestrip <i>runway</i>		
30	Selasa/ 31 Desember 2024	Pemotongan daging untuk acara akhir tahun		

Supervisor



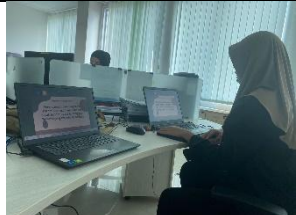
Daryanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Department Head)

FORM KEGIATAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

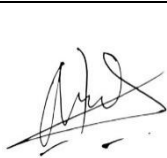
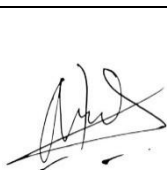
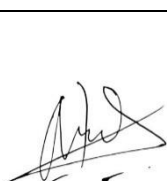
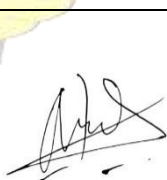
Nama : Putu Ariesta Gita Wilarani
 NIT : 30722019
 Program Studi : Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi *On The Job Training* : Bandar Udara Syamsudin Noor, Banjarmasin

	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu/ 1 Januari 2024	Penemuan bangkai ular (fod) di runway		
2	Kamis/ 2 Januari 2024	Pekerjaan Perbaikan kunci pintu		
3	Jumat/ 3 Januari 2024	Pelaksanaan pengukuran parkir GSE menggunakan meteran manual		
4	Sabtu/ 4 Januari 2024	Pengukuran Parkir GSE menggunakan krisbow		
5	Minggu/ 5 Januari 2024	Pembuatan Persentasi Judul Tugas Akhir		

6	Senin/ 6 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi udara runway		
7	Selasa/ 7 Januari 2024	Pekerjaan pembersihan kaca akrilik		
8	Rabu/ 8 Januari 2024	Melaksanakan Pembersihan Kendaraan Operasional		
9	Kamis/ 9 Januari 2024	Perbaikan Keramik area terminal kedatangan		
10	Jumat/ 10 Januari 2024	Mengikuti Kegiatan Senam Jumat Sehat		
11	Sabtu/ 11 Januari 2024	Inspeksi drainase sisi udara saat hujan		
12	Minggu/ 12 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi udara		

13	Senin/ 13 Januari 2024	Proses Pengajuan Judul TA		
14	Selasa/ 14 Januari 2024	Pekerjaan pengecekan power house terminal lama		
15	Rabu/ 15 Januari 2024	Pengecekan rutin sisi darat terminal bandar udara		
16	Kamis/ 16 Januari 2024	Pekerjaan pengukuran untuk pembuatan kanopi terminal		
17	Jumat/ 17 Januari 2024	Jumat Sehat kegiatan senam bersama		
18	Sabtu/ 18 Januari 2024	Pengecatan kursi ruang tunggu		
19	Minggu/ 19 Januari 2024	Pembersihan FOD area runway saat inspeksi udara		

20	Senin/ 20 Januari 2024	Upacara Peningkatan K3 Bandar Udara Syamsudin noor		
21	Selasa/ 21 Januari 2024	Pembersihan limbah kering runway sweeper		
22	Rabu/ 22 Januari 2024	Pemeliharaan runway sweeper		
23	Kamis/ 23 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi terminal internasional		
24	Jumat/ 24 Januari 2024	Pasir untuk material tim maintenance		
25	Sabtu/ 25 Januari 2024	Pekerjaan Weakspot Runway		
26	Minggu/ 26 Januari 2024	Pemasangan partisi pada pekerjaan perbaikan eskalator		

27	Senin/ 27 Januari 2024	Pekerjaan pemasangan spanduk K3 pada terminal		
28	Selasa/ 28 Januari 2024	Pekerjaan pengukuran dimensi cover u-ditch parkir GSE		
29	Rabu/ 29 Januari 2024	Pekerjaan pembersihan ulang partisi serta perawatan		
30	Kamis/ 30 Januari 2024	Acara kumpul bersama Airport Facilities Section		
31	Jumat/ 31 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi udara serta pemblokian wilayah weakspot		

Supervisor



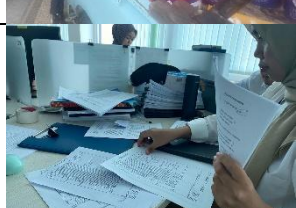
Darvanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Department Head)

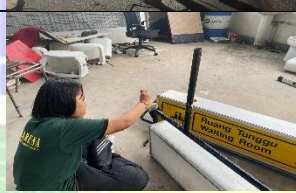
FORM KEGIATAN HARIAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Putu Ariesta Gita Wilarani
 NIT : 30722019
 Program Studi : Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi *On The Job Training* : Bandar Udara Syamsudin Noor, Banjarmasin

	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu/ 1 Februari 2024	Pengecekan kondisi paved shoulder di runway 28		
2	Minggu/ 2 Februari 2024	Pelaksanaan <i>sign runway</i> yang mengalami kerusakan		
3	Senin/ 3 Februari 2024	Koordinasi perencanaan perbaikan untuk kerusakan <i>runway</i>		
4	Selasa/ 4 Februari 2024	Pengukuran rencana area perpindahan saluran pada terminal		
5	Rabu/ 5 Februari 2024	Ikut dalam seminar pembelajaran Jotun		
6	Kamis/ 6 Februari 2024	Inspeksi rutin sisi udara runway		

7	Jumat/ 7 Februari 2024	Pekerjaan perbaikan pagar kantor jaga AVSEC		
8	Sabtu/ 8 Februari 2024	Melaksanakan Pembersihan Pintu darurat 10 sisi selatan		
9	Minggu/ 9 Februari 2024	Pekerjaan pengecatan menggunakan sprayer		
10	Senin/ 10 Februari 2024	Pekerjaan pemasangan partisi gate 4 terminal		
11	Selasa/ 11 Februari 2024	Pembuatan KIR mobil operasional bangland		
12	Rabu/ 12 Februari 2024	Inspeksi rutin sisi udara serta penandaan daerah kerusakan		
13	Kamis/ 13 Februari 2024	Pembersihan area runway dari FOD		
14	Jumat/ 14 Februari 2024	Pekerjaan pengecekan area atap terminal transit		

15	Sabtu/ 15 Februari 2024	Pelaksanaan bimbingan laporan ojt		
16	Minggu/ 16 Februari 2024	Pekerjaan pengisian movement area form sisi udara		
17	Senin/ 17 Februari 2024	Pelaksanaan penanaman pohon ulin 101 bibit		
18	Selasa/ 18 Februari 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
19	Rabu/ 19 Februari 2024	Pembersihan area kerja serta penerapan 5R		
20	Kamis/ 20 Februari 2024	Pelaksanaan pengukuran jalan inspeksi sisi udara		
21	Jumat/ 21 Februari 2024	Pekerjaan pemindahan stok cat untuk landside		
22	Sabtu/ 22 Februari 2024	Pengerjaan pengisian movement area form sisi udara		

23	Minggu/ 23 Februari 2024	Dokumentasi kerusakan sisi udara runway		
24	Senin/ 24 Februari 2024	Pekerjaan pemasangan u- ditch di terminal kereta		
25	Selasa/ 25 Februari 2024	Inspeksi rutin terminal		
26	Rabu/ 26 Februari 2024	Pekerjaan patching di runway		
27	Kamis/ 27 Februari 2024	Pengecatan signed pada terminal		
28	Jumat/ 28 Februari 2024	Penutupan On The Job Training 2		

Supervisor



Daryanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Department Head)