

**PELAKSANAAN *PATCHING RUNWAY* 19 AKIBAT *ONE WHEEL LOCK* DAN PERBAIKAN KERAMIK SELASAR
TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU,
KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* II

Tanggal 2 Oktober – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

CALVIN YOSEPHIN MANIHURUK
NIT. 30722053

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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**PELAKSANAAN *PATCHING RUNWAY* 19 AKIBAT *ONE WHEEL LOCK*
DAN PERBAIKAN KERAMIK SELASAR TERMINAL DI BANDAR
UDARA KALIMARAU BERAU, KALIMANTAN TIMUR**

Oleh :
CALVIN YOSEPHIN MANIHURUK
NIT : 30722053

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

Disetujui oleh :

Supervisor

Dosen Pembimbing



DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001

LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 2052 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi

LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training II* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 5 Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training II*

Tim penguji :

Supervisor 1

Dosen Pembimbing



DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001

LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 2052 2 001

Mengetahui,
Kepala Kantor BLU UPBU Kelas I Kalimantan

FERDINAN NURDIN, SH., S.SiT., M.MTr
NIP. 19780623 200012 1 001

KATA PENGANTAR

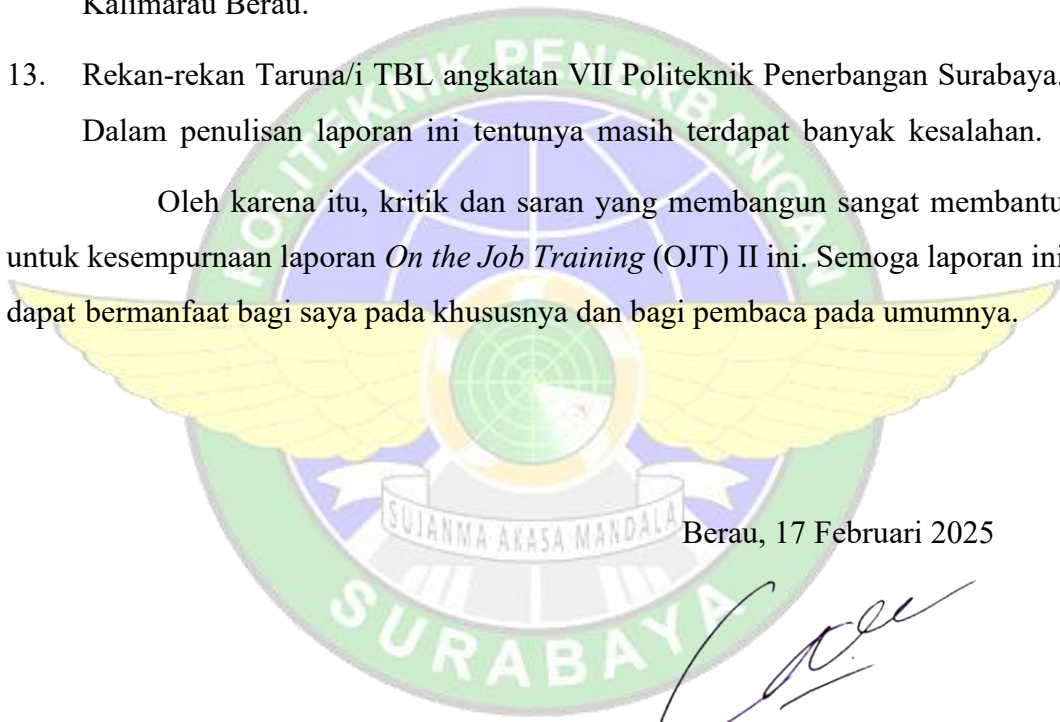
Puji syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena berkat Rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) II dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Kalimantan dan juga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul “PELAKSANAAN *PATCHING RUNWAY* 19 AKIBAT *ONE WHEEL LOCK* DAN PERBAIKAN KERAMIK SELASAR TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAN BERAU” sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT) II di Politeknik Penerbangan Surabaya. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan juga proses penyusunan laporan *On The Job training* (OJT) ini, antara lain :

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Bapak Ferdinan Nurdin, SH., S.SiT., M.MTr selaku Kepala Bandara di Bandar Udara Kalimantan Berau.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiarsri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan.
5. Bapak Budi Sarwanto, ST. selaku Kepala Seksi Teknik Operasi Bandar Udara Kalimantan Berau.
6. Bapak Daniel Randi, ST. selaku *Supervisor I* dan Kepala Unit Bangunan dan Landasan yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*.
7. Ibu Linda Winiarsri, S.Psi., M.Sc. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT).

8. Kedua orang tua dan kedua adik yang selalu mendukung dan mendoakan penulis.
9. Seluruh karyawan dan rekan Teknisi Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Kalimantan Berau.
10. Seluruh Karyawan dan Staf di Bandar Udara Kalimantan Berau.
11. Seluruh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya.
12. Rekan-rekan OJT dari Poltekbang Surabaya, PPI Curug, Poltekbang Makassar, dan Poltekbang Medan yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Kalimantan Berau.
13. Rekan-rekan Taruna/i TBL angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya. Dalam penulisan laporan ini tentunya masih terdapat banyak kesalahan.

Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat membantu untuk kesempurnaan laporan *On the Job Training* (OJT) II ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi saya pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya.



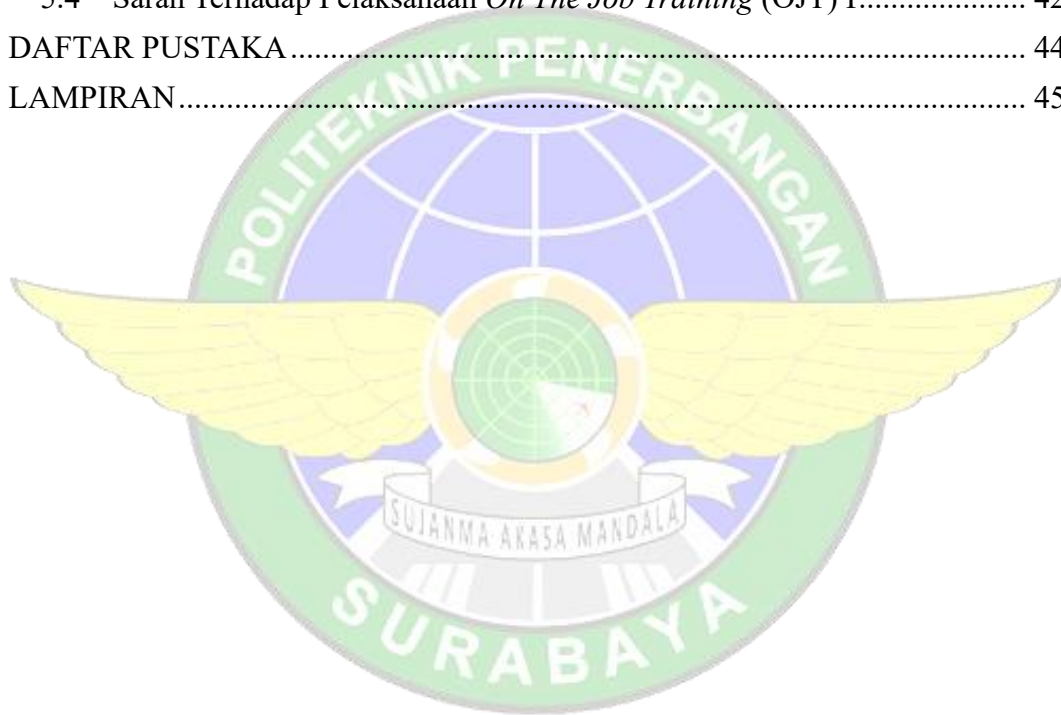
Berau, 17 Februari 2025

Calvin Yosephin Manihuruk

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Maksud pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.2 Tujuan pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Manfaat pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II.....	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	5
2.3 Struktur Organisasi.....	12
BAB III	13
3.1 Pengertian Bandar Udara	13
3.2 Lantai dan Ubin Keramik.....	13
3.3 Jenis-Jenis Ubin Keramik	14
3.4 Jenis-Jenis Kerusakan Ubin Keramik	15
3.5 Jenis Perkerasan	16
3.5.1 Perkerasan Lentur.....	16
3.5.2 Perkerasan Kaku.....	18
3.5.3 Kerusakan Perkerasan Lentur	19
3.5.4 Kerusakan Perkerasan Kaku	20
BAB IV	21
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	21
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara.....	21
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	23
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	29

4.3	Permasalahan.....	30
4.3.1	<i>Patching</i> Jalur Roda Runway 19 Akibat <i>One Wheel Lock</i>	30
4.3.2	Perbaikan Keramik Selasar Terminal	30
4.4	Penyelesaian Masalah	31
4.4.1	<i>Patching</i> Jalur Roda Runway 19 Akibat <i>One Wheel Lock</i>	31
4.4.2	Perbaikan Keramik Selasar Terminal	37
BAB V	41
5.1	Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan Pekerjaan	41
5.2	Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II.....	42
5.3	Saran Terhadap Pelaksanaan Pekerjaan	42
5.4	Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT) I.....	42
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	45



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bandar Udara Kalimantan Berau	5
Gambar 4. 1 Tampak Atas Bandar Udara Kalimantan Berau	21
Gambar 4. 2 <i>Runway</i> Bandar Udara Kalimantan Berau	22
Gambar 4. 3 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Kalimantan Berau	22
Gambar 4. 4 <i>Apron</i> Bandar Udara Kalimantan Berau	23
Gambar 4. 5 Terminal Bandar Udara Kalimantan Berau	24
Gambar 4. 6 Terminal VIP Bandar Udara Kalimantan Berau	24
Gambar 4. 7 Terminal Kargo Bandar Udara Kalimantan Berau	25
Gambar 4. 8 Gedung PKP-PK Bandar Udara Kalimantan Berau	25
Gambar 4. 9 Gedung Administrasi Bandar Udara Kalimantan Berau	26
Gambar 4. 10 Gedung Bengkel Bandar Udara Kalimantan Berau	27
Gambar 4. 11 Parkiran Bandar Udara Kalimantan Berau	27
Gambar 4. 12 Gedung ATC Bandar Udara Kalimantan Berau	28
Gambar 4. 13 Gedung BMKG Bandar Udara Kalimantan Berau	28
Gambar 4. 14 Gedung <i>Power House</i>	29
Gambar 4. 15 Kerusakan Pagar Pengaman Sisi Udara	30
Gambar 4. 16 Kerusakan Keramik Selasar Terminal	31
Gambar 4. 17 Layout Kerusakan Runway	32
Gambar 4. 18 Pengukuran Dimensi kerusakan	33
Gambar 4. 19 Pembakaran Material	34
Gambar 4. 20 Pekerjaan Pembongkaran	34
Gambar 4. 21 Penghamparan <i>Tack Coat</i>	35
Gambar 4. 22 Penghamparan <i>Hot Mix</i>	35
Gambar 4. 23 Pemadatan Menggunakan <i>Stamper</i>	36
Gambar 4. 24 Hasil <i>Patching</i>	36
Gambar 4. 25 Pemotongan Nat Keramik	38
Gambar 4. 26 Pemahatan Lantai Kerja	38
Gambar 4. 27 Pembuatan Campuran	39
Gambar 4. 28 Pembuatan Lantai Kerja	39
Gambar 4. 29 Pemasangan Keramik Baru	40
Gambar 4. 30 Pembersihan Sisa Material	40

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Apron, Taxiway dan Check Location Data	9
Tabel 3. 1 Klasifikasi Ubin Keramik.....	15
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT II.....	29
Tabel 4. 2 Jumlah Personil <i>Patching</i>	32
Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Patching	32
Tabel 4. 4 Dimensi Kerusakan	33
Tabel 4. 5 Jumlah Personil Perbaikan Keramik	37
Tabel 4. 6 Alat dan Bahan Perbaikan Keramik	37



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah salah satu institusi pendidikan kedinasan yang bertugas untuk mempersiapkan Sumber Daya Manusia yang profesional di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Salah satu metode untuk mencapai tujuan ini adalah dengan menerapkan kurikulum wajib bagi para Taruna/i, yaitu *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan keharusan bagi peserta Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan, sesuai dengan Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.09/BPSDMP-2016 mengenai Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan.

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

Pelaksanaan *On the Job Training* II ini dilaksanakan di Bandar Udara Kalimantan Berau, Kalimantan Timur. Saat melaksanakan proses *On the Job Training* (OJT) II ada beberapa masalah yang ditemukan, diantaranya adalah kerusakan lapis permukaan jalur roda *runway* 19 akibat *one wheel lock* dan kerusakan keramik pada area selasar terminal. Untuk itu perlu dilakukan *patching* jalur roda *runway* 19 dan perbaikan keramik selasar terminal di Bandar Udara Kalimantan Berau.

Adapun dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktek kerja lapangan di dunia penerbangan, para Taruna/i siap diandalkan dalam

melaksanakan tugasnya. *On the Job Training* (OJT) juga dapat digunakan sebagai tolak ukur akan kemampuan Taruna/i terkait untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilannya dalam dunia kerja yang sesungguhnya.

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan laporan *On the Job Training* ini mengambil judul “PELAKSANAAN *PATCHING RUNWAY* 19 AKIBAT *ONE WHEEL LOCK* DAN PERBAIKAN KERAMIK SELASAR TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU”.

1.2 Maksud dan Tujuan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Maksud pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) II ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di lokasi OJT
2. Memperoleh pengalaman dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi
3. Mampu mengaplikasikan ilmu yang telah didapat selama melaksanakan OJT
4. Membangun hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan lembaga instansi lainnya.

1.2.2 Tujuan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Tujuan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) II ini adalah sebagai berikut:

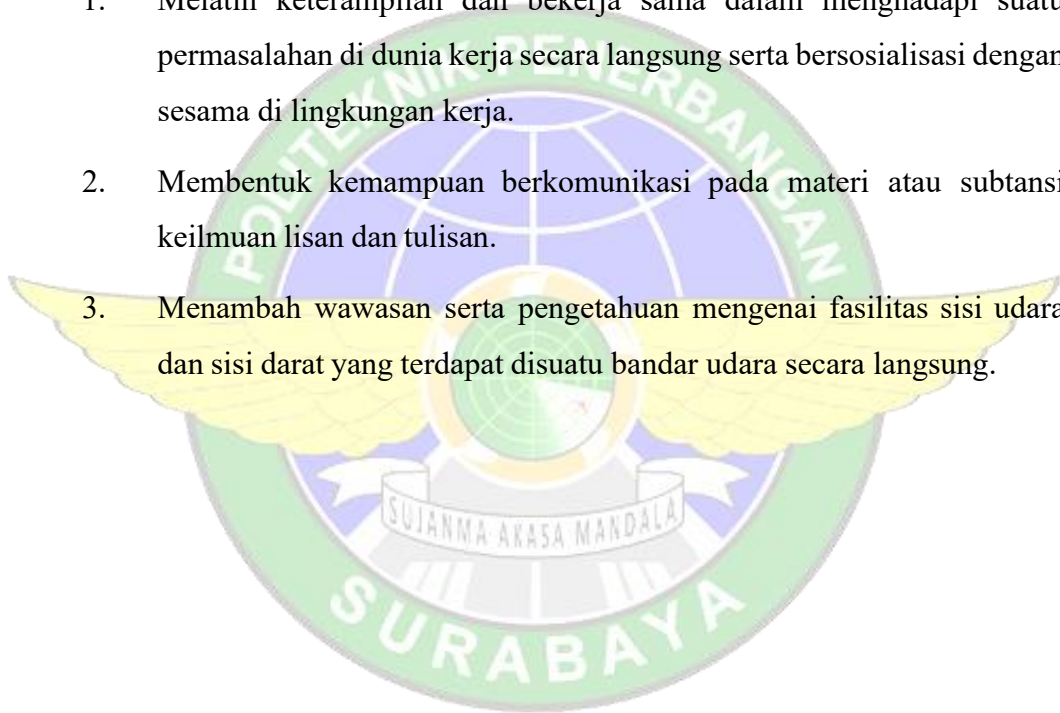
1. Mengembangkan keterampilan atau *skill* yang dimiliki oleh Taruna/i.
2. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat kerja.

3. Taruna/i mampu menambah pengalaman serta *skill* praktek yang tidak didapatkan di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Mampu belajar beradaptasi terhadap lingkungan kerja maupun lingkungan yang ada di sekitar bandar udara lokasi *On the Job Training*(OJT).

1.3 Manfaat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Manfaat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) II ini adalah sebagai berikut

1. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
2. Membentuk kemampuan berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan lisan dan tulisan.
3. Menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung.



BAB II PROFIL LOKASI OJT II

2.1 Sejarah Singkat

Awal berdirinya Bandara Kalimantan ditandai dengan *runway* sepanjang 650 meter yang hanya mampu melayani pesawat kecil, seperti MAF 506 berkapasitas 5 penumpang dan 2 awak, yang dikenal sebagai "pesawat capung." Saat itu, apron masih berupa pelat logam. Pada 1990-an, peningkatan dilakukan untuk melayani pesawat Cassa dari maskapai seperti Deraya, Pelita, Asahi, dan DAS dengan tipe 100 dan 200, menggunakan landasan lama di sisi Jalan Teluk Bayur. Tahun 2002, pesawat jenis ATR 42 mulai beroperasi, membawa perubahan signifikan pada bandara.

Sejak otonomi daerah diberlakukan, pendanaan pembangunan tidak lagi bergantung pada APBN saja, tetapi juga APBD provinsi dan kabupaten. Pada 2006, fasilitas navigasi ditingkatkan, termasuk pemasangan *Precision Approach Path Indicator* (PAPI). Tahun 2007, landasan diperpanjang menjadi 1.850 meter, menggunakan dana APBN. Seiring berkembangnya Kabupaten Berau sebagai destinasi wisata, Teluk Bayur dijadikan gerbang utama menuju wilayah tersebut.

Pada 2008, Bandara Kalimantan naik kelas dari Kelas IV menjadi Kelas II. Dengan Provinsi Kalimantan Timur menjadi tuan rumah PON 2008, aktivitas bandara semakin meningkat. Maskapai Batavia Air membuka rute Balikpapan–Berau menggunakan Boeing 737-200, awalnya untuk mendukung PON, tetapi kemudian diperluas untuk melayani kebutuhan transportasi udara masyarakat.

Tahun 2010, pembangunan gedung terminal baru dimulai dengan dana APBD Kabupaten Berau sebesar Rp480 miliar. Terminal ini memiliki dua lantai dan dua garbarata. Landasan pacu juga diperpanjang pada 2011 menjadi 2.250 meter x 45 meter, memungkinkan pendaratan pesawat Boeing 737-200 dan 737-300. Gedung terminal baru diresmikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 24 Oktober 2014.

Dengan Berau dikenal sebagai kota wisata, jumlah penumpang terus meningkat, didukung oleh maskapai seperti Batik Air (Boeing 737/739), Wings Air dan Citilink (ATR 72-500/600), serta Susi Air (C208).



Gambar 2.1 Bandar Udara Kalimantan Berau

Sumber : Dokumentasi pribadi, 2025

2.2 Data Umum

Bandar Udara Kalimantan Berau adalah bandar udara yang terletak di Kabupaten Berau, Provinsi Kalimantan Timur dengan kode IATA: BEJ dan kode ICAO: WAQT. Hingga kini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Susi Air, Batik Air, Citilink, Super Air Jet.

Berikut adalah data umum Bandar Udara Kalimantan Berau Berdasarkan (*Aerodrome Manual*, 2024) :

1. Indikator Lokasi Bandat Udara dan Nama

- a. Indikator Lokasi : WAQT
- b. Nama Bandar Udara : Kalimantan
- c. Kabupaten/Kota : Berau
- d. Kode IATA : BEJ

2. Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara

- a. Koordinat ARP *Aerodrome* : 02° 09' 00" N ; 117° 26' 00" E
- b. Arah dan Jarak : 4,14 *Nautical Miles heading*
ke Kota 89,03 *degrees ke kota Tanjung*
Redeb
- c. Magnetik Var / : 0° W (2020) / 0.08° *Increasing*

Tahun Perubahan

- d. Elevasi / Referensi : 33 ft (MSL) / 32 °C
Temperature
- e. Elevasi masing-masing : Threshold Rwy 19 : 16 ft
threshold Threshold Rwy 01 : 33 ft
- f. Elevasi tertinggi *Touch Down* : 33 ft (MSL)
Zone pada precision approach runway
- g. Rincian Rotating Beacon : Merk : Hali-Brite Inc
Type : HBM 150-3
Warna : Red / White
RPM : 50
- h. Nama penyelenggara Banda : Kantor Unit Penyelenggara
Udara Bandar Udara
Kelas I Kalimantan
Sumbawa Besar.
- i. Alamat Bandar Udara : Jl. Kalimantan, Teluk Bayur
Berau
77315 Kalimantan Timur
- j. Telephone : (0554) 2741966 / 08128940561
- k. Telefax : (0554) 2741966
- l. Telex : (0554) 2741966
- m. *E-mail* : bandara_kalimarau@yahoo.co.id
upbu_berau@dephub.go.id
Microsite :
dephub.go.id/go.id/org/upbukalimaranau
- n. Tipe Lalu Lintas : IFR/VFR
Penerbangan yang diizinkan
- n. KODE IATA : SWQ

3. Jam Operasi

- a. Pelayanan pesawat udara : 07.00 – 20.00 WITA / 23.00 – 12.00 UTC
- b. Administrasi Bandar Udara : 08.00 – 16.30 WITA / 00.00 – 08.30 UTC
- c. Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina : Tersedia (*On Call*)
- d. Handling : 07.00 – 20.00 WITA / 23.00 – 12.00 UTC
- e. Keamanan Bandar Udara : H-24 jam

4. Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service and Facilities*)

- a. Fasilitas penanganan kargo : Tersedia
(2 Unit Hand Lift dengan muatan hingga 2 ton, 4 unit conveyor belt dan seluruh fasilitas modern yang dapat menopang beban hingga 100 kg)
- b. Bahan bakar / oli / tipe : Tersedia (JET A1 AVTUR)
- c. Fasilitas pengisian bahan bakar / kapasitas : Tersedia
(1 truck 45 000L)
- d. Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara : Tidak Tersedia
- e. Fasilitas perbaikan untuk pesawat : Perbaikan ringan tersedia untuk pesawat hingga tipe ATR 72 dan Boeing 737-800
- f. Keterangan : -

5. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

- a. Hotel : Tersedia
(di depan Bandara dan kota)
- b. Restoran : Tersedia
- c. Transportasi : Tersedia
- d. Fasilitas Kesehatan : Tersedia
(Klinik dan KKP)
- e. Bank dan Kantor Pos : Tersedia
- f. Kantor Pariwisata : Tersedia
(Perwakilan dinas Kabupaten Berau)
- g. Pelayanan Bagasi : Tersedia
- h. Keterangan : -

6. Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakara (PKP-PK)

- a. Kategori Bandar Udara : Kategori 6
Untuk PKP-PK
- b. Fasilitas PKP-PK : - 1 Unit Foam Tender Type III kapasitas air 6.000 liter,
- kapasitas tangki foam 720 liter dan kapasitas tangki kimia kering 250 kg;
- 1 Unit Foam Tender Type II kapasitas air 9.000 liter, kapasitas tangki foam 1.080 liter dan kapasitas tangki kimia kering 500 kg;

- 1 Unit Tank Car kapasitas air 5.000 liter;
- 2 Unit Ambulance;
- 1 Unit Commando car;
- 16 personel serkom;
- 2 personil bersertifikat;
- 1 personel belum berlisensi/bersertifikat.

- c. Ketersediaan : Supadio Airport
 Peralatan pemindahan Telp. (+62 560) 721560,
 pesawat udara rusak 721002, 721003
- d. Keterangan : -

7. *Avaibility Clearing*

- a. *Type of clearing equipment* : Water Blusting Truck
- b. *Clearence* : Per 6 Bulan / sesuai kebutuhan
- c. *Keterangan* : -

8. *Apron, Taxiway dan Check Location Data*

Tabel 2. 1 Apron, Taxiway dan Check Location Data

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1	<i>Apron A</i> (dikelola skadron)	27 x 100 m	<i>Asphalt</i>	310F/C/X/T
2	<i>Apron B</i>	315 x 100m	<i>Rigid</i>	540R/C/X/U
5	<i>Taxiway A</i> (dikelola skadron)	108 x 15 m	<i>Asphalt</i>	310F/C/X/T
6	<i>Taxiway B</i>	167 x 23m	<i>Asphalt</i>	500F/C/X/T
7	<i>Taxiway C</i>	179 x 23m	<i>Asphalt</i>	500F/C/X/T

Sumber : *Aerodrome Manual* Tahun 2024

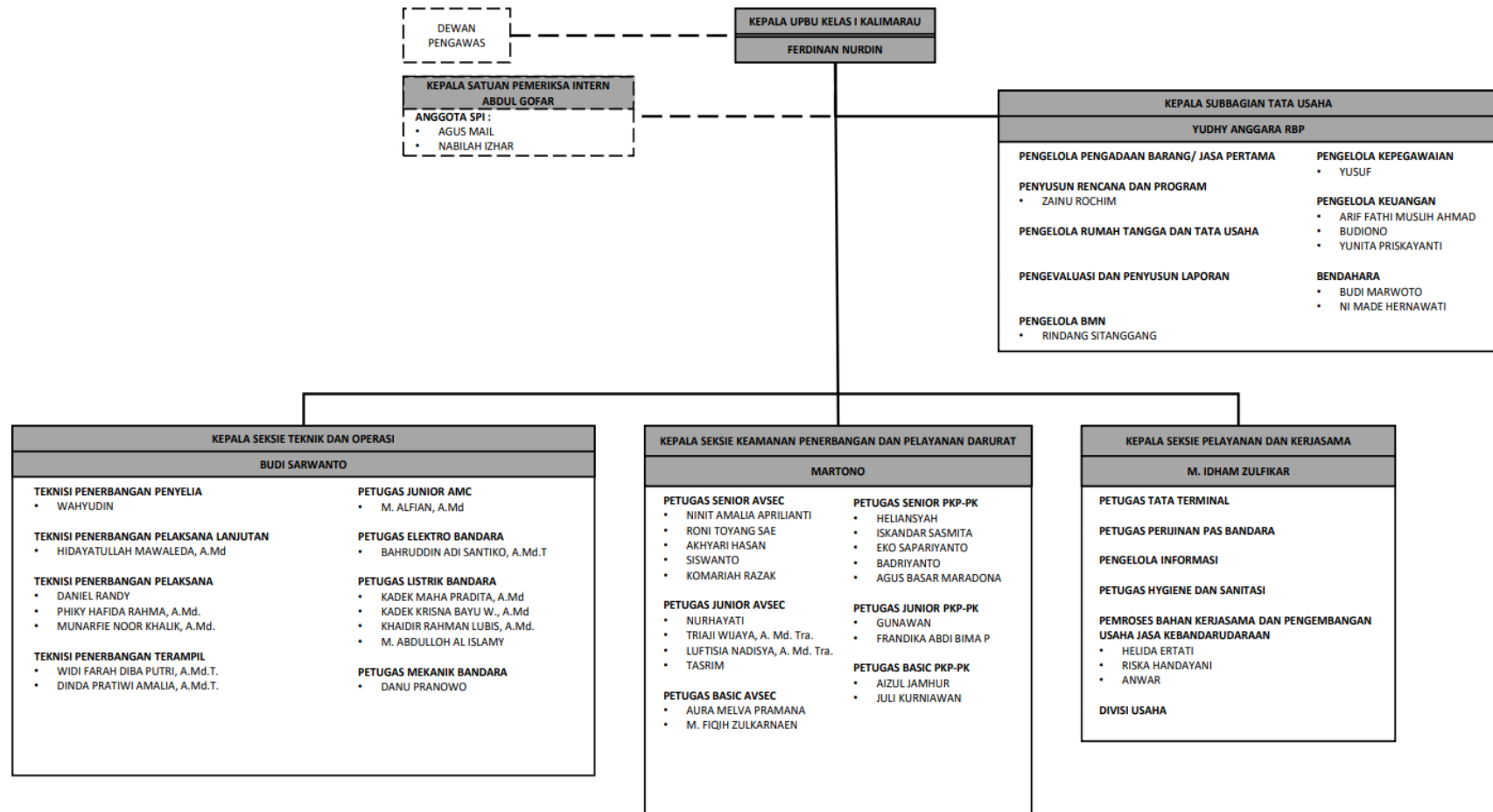
9. **Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu**

- a. Penggunaan tanda : - ID Sign Of ACFT : Available
 Identifikasi pesawat udara, - TWY Guide Line : Available
 taxiway guide lines, visual - Visual Docking : ADGS

- | | | |
|--|---|---|
| docking/parking guidance system untuk parkir pesawat udara | | Parking stand 6 and 7 |
| b. Sistem Aircraft Stands | : | <ul style="list-style-type: none"> - Parking Guidance : A/C Stop line parking Available (By Marshaller) - ID Sign Of ACFT : Available - TWY Guide Line : Available - Visual Docking : Available - Parking Guidance : Available |
| c. Marka Runway dan lampu Taxiway | : | <ul style="list-style-type: none"> - Marka RWY : RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, touch down, RWY side stripe, nose wheel guidance, turn pad RWY - Marka TWY : centerline, holding position, nose wheel guidance, TWY Edge; - Lampu RWY : Pals Cat I RWY 01, Mals RWY 19, THR, RWY end, RWY centerline, RWY edge, RTIL RWY 19; - Lampu TWY : TWY edge; - Lampu Apron : Apron Edge, Flood Light; - Rotating Beacon |
| d. <i>Stop bars</i> | : | - |
| e. Keterangan | : | - |



2.3 Struktur Organisasi



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14, Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut PP RI No.70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Pasal 1 Ayat 1, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

3.2 Lantai dan Ubin Keramik

Berdasarkan PERMENPERIN NO 85 TAHUN 2016 ubin keramik adalah lempeng/tanah liat dan /atau material anorganik lain, baik dengan kualitas pertama, biasanya digunakan untuk melapisi dinding dan lantai yang pada umumnya dibentuk dengan cara ekstrusi (A) atau dipress/ditekan (B) pada suhu ruang, tetapi dapat juga dibentuk dengan proses lain (C), kemudian dikeringkan, dan sesudah itu dibakar pada suhu yang cukup untuk memperoleh sifat-sifat yang diinginkan, antara lain ubin dapat diglasir (GL) atau tanpa glasir (UGL), tidak mudah terbakar, dan tidak dipengaruhi cahaya.

3.3 Jenis-Jenis Ubin Keramik

Berdasarkan SNI ISO 13006:2010 pada umumnya ubin keramik dibentuk dengan cara :

1. ekstrusi (A) yaitu ubin dengan bodi/badan yang dibentuk dalam keadaan plastis dengan ekstruder, batangan yang didapatkan, dipotong menjadi ubin dengan ukuran yang telah ditentukan sebelumnya.
2. dipress/ditekan (B) yaitu [ditandai B] ubin yang dibentuk dari campuran material bodi yang digiling halus dan dibentuk dalam cetakan pada tekanan tinggi
3. pada suhu ruang tetapi dapat juga dibentuk dengan proses lain (C), yaitu ubin yang dibuat dengan cara selain ekstrusi atau press kering. Ubin ini tidak tercakup dalam Standar Nasional ini.
4. kemudian dikeringkan, dan sesudah itu dibakar pada suhu yang cukup untuk memperoleh sifat-sifat yang diinginkan, antara lain ubin dapat diglasir (GL) tanpa glasir (UGL), tidak mudah terbakar, dan tidak dipengaruhi cahaya.

Pengelompokan berdasar penyerapan air (E) Ada 3 kelompok penyerapan air sebagai berikut:

1. Ubin dengan penyerapan air rendah (Kelompok I), $E \leq 3 \%$ Untuk ubin pres kering, kelompok I selanjutnya dibagi sebagai berikut: 1) $E \leq 0,5 \%$ (Kelompok BIa); 2) $0,5 \% < E \leq 3 \%$ (Kelompok BIb).
2. Ubin dengan penyerapan air sedang (Kelompok II), $3\% < E \leq 10 \%$ Untuk ubin ekstrusi, kelompok II selanjutnya dibagi sebagai berikut : 1) $3 \% < E \leq 6 \%$ (Kelompok AIIa, Bagian 1 dan 2); 2) $6 \% < E \leq 10 \%$ (Kelompok AIIb, Bagian 1 dan 2).
3. Ubin dengan penyerapan air tinggi (Kelompok III), $E > 10 \%$.

Pengklasifikasian ubin keramik berdasarkan penyerapan air dan metode pembuatan dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 3. 1 Klasifikasi Ubin Keramik

Metode pembuatan	Kelompok I $E \leq 3 \%$	Kelompok II _a $3 \% < E \leq 6 \%$	Kelompok II _b $6 \% < E \leq 10 \%$	Kelompok III $E > 10 \%$
A Ubin yang diekstrusi	Kelompok AI (lihat Lampiran A)	Kelompok A II _{a-1} ¹⁾ (lihat Lampiran B) Kelompok A II _{a-2} ¹⁾ (lihat Lampiran C)	Kelompok A II _{b-1} ¹⁾ (lihat Lampiran D) Kelompok A II _{b-2} ¹⁾ (lihat Lampiran E)	Kelompok AIII (lihat Lampiran F)
B Ubin yang dipres-kering	Kelompok BI _a $E \leq 0.5 \%$ (lihat Lampiran G) Kelompok BI _b $0,5\% < E \leq 3 \%$ (lihat Lampiran H)	Kelompok BII _a (lihat Lampiran J)	Kelompok BII _b (lihat Lampiran K)	Kelompok BIII ²⁾ (lihat Lampiran L)
C Ubin yang dibuat dengan proses lain	Kelompok CI ³⁾	Kelompok CII _a ³⁾	Kelompok CII _b ³⁾	Kelompok CIII ³⁾
1) Kelompok AI _a dan AI _b dibagi dalam 2 (dua) bagian (bagian 1 dan 2) dengan spesifikasi produk yang berbeda. 2) Kelompok BIII hanya meliputi ubin berglasir saja. Sejumlah kecil produksi ubin pres-kering tidak berglasir dengan penyerapan air lebih besar dari 10 %, tidak termasuk dalam kelompok produk ini. 3) Ubin ini tidak termasuk dalam Standar Nasional ini.				

Sumber : PERMENPERIN Nomor 85 Tahun 2016

3.4 Jenis-Jenis Kerusakan Ubin Keramik

Menurut Ardy Satrya dan Prihandoko (2010), jenis kerusakan pada ubin keramik dapat dibedakan atas :

1. Cacat Sudut

Kerusakan ini terjadi apabila keramik terjadi benturan dengan benda keras sehingga menyebabkan sudut tidak terbentuk siku dengan baik dan bias pula menghasilkan gompel pada pinggiran keramik.

2. Retak

Kerusakan ini terjadi apabila pembakaran keramik tidak sempurna ataupun kesalahan pada pencampuran bahan pembuatan keramik sehingga menyebabkan keretakan pada permukaan keramik.

3. Goresan

Kerusakan ini terjadi apabila keramik tergesek dengan permukaan yang tidak halus.

4. Lubang

Kerusakan ini terjadi apabila pembakaran keramik tidak sempurna ataupun kesalahan pada pencampuran bahan pembuatan keramik sehingga menyebabkan keretakan pada permukaan keramik.

5. Benjolan

Kerusakan ini terjadi karena pembakaran yang tidak baik sehingga terdapat udara pada keramik.

3.5 Jenis Perkerasan

Menurut KP 94 Tahun 2015 Perkerasan adalah prasarana yang terdiri dari beberapa lapisan dengan kekuatan dan kemampuan dukung yang berbeda. Pada umumnya, konstruksi perkerasan dibagi dalam 2 jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*).

Perkerasan yang dibuat dari campuran aspal dengan agregat, digelar di atas suatu permukaan material granular mutu tinggi disebut perkerasan lentur (*flexible pavement*), sedangkan perkerasan yang dibuat dari slab beton (*Portland Cement Concrete*) disebut perkerasan kaku (*rigid pavement*).

3.5.1 Perkerasan Lentur

Menurut KP 94 Tahun 2015, Perkerasan lentur adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, maksudnya adalah perkerasan akan melendut saat diberi pembebanan.

Konstruksi perkerasan lentur mendukung beban berdasarkan batasan beban, bukan berdasarkan tegangan lentur. Konstruksi tersebut menggabungkan beberapa lapisan material pilihan yang didesain untuk mendistribusikan beban dari permukaan konstruksi perkerasan ke lapisan dibawahnya. Desain harus menjamin bahwa beban disalurkan pada setiap lapisan dibawahnya tidak melebihi kemampuan / daya dukung lapisan tersebut. Keseluruhan struktur perkerasan lentur didukung sepenuhnya oleh tanah dasar. Berikut adalah struktur lapisan perkerasan lentur :

a. Lapis Permukaan (*Surface Course*)

Lapis permukaan berupa campuran dari agregat pilihan yang diikat oleh aspal. Material yang digunakan pada lapis permukaan lazim disebut aspal beton atau aspal hotmix (*Hot-Mix Asphalt*). Lapisan ini mencegah masuknya air permukaan ke lapis pondasi dibawahnya, menyediakan lapis permukaan yang rata dan terikat dengan baik sehingga bebas dari material lepas yang mungkin membahayakan kendaraan yang berada di atasnya.

b. Lapis Pondasi Atas (*Base Course*)

Lapis pondasi atas berperan sebagai komponen struktur yang pokok dari suatu konstruksi perkerasan lentur. Lapis ini mendistribusikan beban pesawat menuju lapis pondasi bawah dan tanah dasar (*subgrade*). Lapis pondasi atas harus memiliki kualitas dan ketebalan yang cukup untuk mencegah kegagalan atau rusaknya lapis pondasi bawah dan/atau tanah dasar, menahan tegangan yang dihasilkan oleh lapis pondasi itu sendiri, menahan tekanan vertikal yang cenderung mengakibatkan penurunan dan mengakibatkan perubahan bentuk pada lapis permukaan, mencegah perubahan volume yang disebabkan oleh fluktuasi kadar air. Material penyusun lapis pondasi atas berupa agregat pilihan yang cukup keras dan memiliki durabilitas cukup, yang pada umumnya dibagi dalam 2 (dua) kelas yaitu lapis pondasi terstabilisasi dan lapis pondasi granular. Lapis pondasi terstabilisasi pada umumnya terdiri dari agregat pecah yang diikat dengan stabilizer seperti semen portland atau aspal. Kualitas lapis pondasi adalah fungsi dari komposisinya, properti fisik, dan pemadatan material.

c. Lapis Pondasi Bawah (*Subbase Course*)

Lapis ini digunakan pada area dimana lapisan tanah dasar sangat lemah. Fungsi lapis pondasi bawah seperti lapis pondasi atas. Persyaratan material lapis pondasi bawah tidak setegas lapis pondasi

atas karena lapis pondasi bawah dimaksudkan untuk menahan tegangan yang lebih kecil. Lapis pondasi bawah terdiri dari material terstabilisasi atau material granular yang dipadatkan.

d. Tanah Dasar (*Subgrade*)

Lapis tanah dasar (*subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang membentuk pondasi dari suatu sistem struktur. Tanah dasar dimaksudkan untuk menahan tegangan yang lebih kecil daripada tegangan yang ditanggung oleh lapis permukaan dan lapis pondasi. Oleh karena tegangan akibat beban cenderung menurun seiring dengan kedalaman, pengendalian tegangan tanah dasar biasanya terletak pada permukaan tanah dasar. Kombinasi ketebalan lapis permukaan dan lapis pondasi harus cukup untuk mereduksi tegangan yang terjadi pada tanah dasar.

3.5.2 Perkerasan Kaku

Perkerasan kaku adalah perkerasan dengan bahan baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutama diperoleh dari pelat beton. Hal ini terkait dengan sifat pelat beton yang cukup kaku, sehingga dapat menyebarkan beban pada bidang yang luas dan menghasilkan tegangan yang rendah pada lapisan-lapisan di bawahnya.

Pada konstruksi perkerasan beton semen, sebagai konstruksi utama adalah berupa satu lapis beton semen mutu tinggi. Sedangkan lapis pondasi bawah (*subbase* berupa *cement treated subbase* maupun *granular subbase*) berfungsi sebagai konstruksi pendukung atau pelengkap. Konstruksi perkerasan kaku yang memiliki kinerja baik membutuhkan dukungan plat beton semen yang seragam.

a. Plat Beton Semen (Lapis Permukaan)

Plat beton semen menyediakan daya dukung struktural terhadap beban pesawat, menyediakan permukaan yang rata,

menyediakan kekesatan permukaan, dan mencegah infiltrasi air permukaan kedalam subbase.

b. Lapis Pondasi Bawah (*Subbase*)

Lapis pondasi bawah menyediakan daya dukung yang stabil dan seragam bagi plat beton semen. Lapis pondasi bawah juga menyediakan drainase bawah permukaan, mengontrol tanah dasar yang mengembang, menyediakan dukungan yang stabil, dan mencegah naiknya material halus. Tebal minimum pondasi bawah pada konstruksi perkerasan kaku pada umumnya adalah 10 cm.

c. Lapis Pondasi Bawah Terstabilisasi (*Stabilized Subbase*)

Seluruh konstruksi perkerasan kaku baru yang didesain untuk mengakomodir pesawat dengan berat 100.000 pounds (45.000 kg) atau lebih harus berupa pondasi bawah yang distabilisasi (*stabilized subbase*). Manfaat struktural penggunaan *stabilized subbase* terlihat pada modulus reaksi tanah dasar yang bekerja pada pondasi.

d. Tanah Dasar (*Subgrade*)

Tanah dasar (*subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang menjadi dasar system konstruksi perkerasan. Tegangan pada tanah dasar lebih rendah daripada lapis pondasi dan lapisan permukaan. Tegangan pada tanah dasar akan menurun seiring dengan kedalaman. Pengendalian pada tanah dasar biasanya cukup pada permukaan tanah dasar kecuali pada kondisi tertentu. Kondisi tertentu (misalnya perbedaan kadar air atau kepadatan yang signifikan) dapat merubah lokasi pengendalian tegangan.

3.5.3 Kerusakan Perkerasan Lentur

Berikut merupakan jenis kerusakan perkerasan lentur berdasarkan KP 94 Tahun 2015:

1. Keretakan : retak memanjang dan melintang, retak seperti kulit buaya, *alligator/fatigue crack*, retak setempat, retak melengkung,

dan retak cermin dari lapisan di bawahnya.

2. Kerontokan : lepas atau terurai, lubang, mengelupas, erosi akibat *jetblast*, kerusakan pada tepi *patching* yang tidak sempurna, retak rambut (*scalling*).
3. Perubahan permukaan konstruksi : penurunan permukaan pada jalur roda, permukaan yang menggulung karena stabilitas aspal yang kurang baik, penurunan setempat (*depression*), permukaan bergelombang dan retak akibat tanah dasar yang kurang baik.
4. Hilangnya kekesatan : agregat yang aus, kontaminasi minyak, oli, dan *rubber deposit*.

3.5.4 Kerusakan Perkerasan Kaku

Berikut merupakan jenis kerusakan perkerasan kaku berdasarkan KP 94 Tahun 2015 :

1. Keretakan : retak memanjang dan melintang, retak diagonal, retak pada sudut (*corner crack*), retak melengkung (*D cracking*) dan retak sudut (*shrinkage crack*)
2. Kerusakan Pada *joint sealant*
3. Kerontokan : *scaling*, *MapCracking and Crazing*, retak dan lepas pada sambungan (*joint spalling*), retak dan lepas pada bagian sudut (*corner spalling*), retak kehancuran (*blowups*), Kehancuran perkerasan kaku, kerusakan pada tepi *patching* yang tidak sempurna
4. Perubahan Permukaan Konstruksi (*distorsion*)

BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On The Job Training* II dilaksanakan di Bandar Udara Kalimantan Berau. Pelaksanaan OJT dilaksanakan selama 5 bulan mulai tanggal 2 Oktober 2024 sampai 19 September 2025. Lingkup wilayah kerja Taruna/i yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Kalimantan Berau adalah pada Fasilitas Sisi Udara (*air side area*) dan Fasilitas Sisi Darat (*land side area*). Berikut merupakan gambaran lokasi pelaksanaan OJT II.



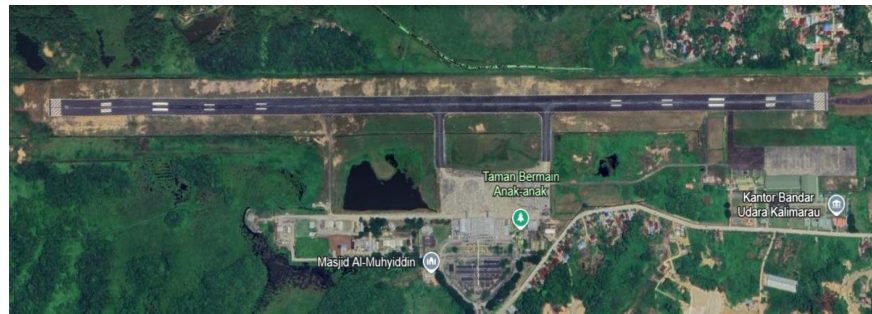
Gambar 4. 1 Tampak Atas Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : *Google Earth*, Tahun 2025

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

Menurut Peraturan Menteri Republik Indonesia 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Adapun fasilitas sisi udara yang tersedia pada Bandar Udara Juwata Tarakan adalah sebagai berikut :

A. Runway

Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki *Runway* dengan dimensi 2250 m x 45 m dan memiliki permukaan *flexible pavement* dengan nilai PCR 470 F/C/X/T.



Gambar 4. 2 *Runway* Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : *Google Earth*, Tahun 2025

B. Taxiway

Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki tiga *Taxiway* dengan dimensi *Taxiway* A sebesar 108 m x 15 m yang saat ini dikelola oleh skadron 13/Serbu, *Taxiway* B sebesar 167 m x 23 m dan *Taxiway* C sebesar 179 m x 23 m. *Taxiway* A memiliki nilai PCR 310F/C/X/T serta *Taxiway* B dan C 500F/C/X/T dengan permukaan *flexible pavement*.



Gambar 4. 3 *Taxiway* Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : *Google Earth*, Tahun 2025

C. Apron

Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki dua apron. Apron A saat ini dikelola oleh skadron 13/Serbu dengan ukuran 27 m x 100 dan memiliki permukaan *flexible pavement*. Apron B memiliki

ukuran 315 m x 100 m. Nilai PCR Apron A adalah 310F/C/X/T dan Apron B 540R/C/X/U dengan permukaan *rigid pavement*.



Gambar 4. 4 Apron Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : *Google Earth*, Tahun 2025

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Menurut Peraturan Menteri Republik Indonesia 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun fasilitas sisi udara yang tersedia pada Bandar Udara Kalimantan Berau adalah sebagai berikut :

A. Terminal

Terminal adalah sebuah bangunan di bandar udara yang berfungsi sebagai penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara dan sebaliknya. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Terminal seluas 16162 m².



Gambar 4. 5 Terminal Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

B. Terminal VIP

Terminal VIP Bandara adalah fasilitas eksklusif di bandara yang dirancang khusus untuk melayani penumpang dengan status khusus, seperti pejabat negara, tamu kenegaraan, selebriti, pengusaha, atau penumpang yang menginginkan layanan premium. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Terminal VIP seluas 400 m².



Gambar 4. 6 Terminal VIP Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

C. Terminal Kargo

Terminal kargo adalah salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam bandar udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik maupun internasional. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Terminal Kargo seluas 592 m².



Gambar 4. 7 Terminal Kargo Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

D. Gedung PKP-PK

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau 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 PKP-PK. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Gedung PKP-PK seluas 870 m².



Gambar 4. 8 Gedung PKP-PK Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber :Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

E. Gedung Administrasi

Gedung ini digunakan sebagai tempat untuk mengkoordinasikan berbagai aktivitas operasional dan administrasi. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Gedung Administrasi seluas 703 m².



Gambar 4. 9 Gedung Administrasi Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

F. Gedung Teknik Operasi

Gedung teknik operasi adalah gedung yang digunakan untuk *maintenance* alat dan kendaraan bandar udara. Yang bertugas di gedung ini adalah unit A2B dan Bangland. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Gedung teknik operasi seluas 200 m².



Gambar 4. 10 Gedung Bengkel Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

G. Parkiran

Parkiran adalah area yang digunakan oleh pengantar, penjemput penumpang, dan supir taxi untuk memarkir mobil maupun motor. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki lahan parkir seluas 12560 m².



Gambar 4. 11 Parkiran Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

H. Gedung ATC

Control tower ATC merupakan salah satu fasilitas bandara yang berfungsi sebagai pusat kendali lalu lintas udara serta memantau pergerakan pesawat di sekitar wilayah bandara. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki gedung ATC seluas 545 m².



Gambar 4. 12 Gedung ATC Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

I. Gedung BMKG

Gedung BMKG adalah fasilitas di bandara yang dikelola oleh Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG). Gedung ini berfungsi sebagai pusat pengelolaan data cuaca, iklim, dan geofisika yang penting untuk mendukung operasional penerbangan di bandara. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki gedung BMKG seluas 225 m² dan taman meteo seluas 600 m².



Gambar 4. 13 Gedung BMKG Bandar Udara Kalimantan Berau
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

J. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* adalah fasilitas di bandara yang berfungsi sebagai pusat pembangkit dan distribusi listrik untuk mendukung operasional seluruh infrastruktur dan fasilitas di bandara. Luasan Gedung *Power House* adalah 522 m².



Gambar 4. 14 Gedung *Power House*
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Mendasari Surat Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara (PPSDMPU) Nomor: SM.106/2/16/PPSDMPU/2024 Tahun 2024 perihal persetujuan lokasi OJT disampaikan bahwa Taruna/i Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya akan melaksanakan kegiatan *On the Job Training* pada tanggal 2 Oktober 2024 s.d 28 Februari 2025.

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT II

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	2 Oktober 2025	Taruna/i tiba di lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	-
2	3 Oktober 2025 – 28 Februari 2025	Taruna/i <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Jam kerja kantor pukul 08.00 – 16.00 WITA
3	5-7 Maret 2025	Taruna/i melaksanakan sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	Pukul 09.00 – 15.00 WITA

Sumber : Olahan Penulis, Tahun 2025

4.3 Permasalahan

4.3.1 *Patching Jalur Roda Runway 19 Akibat One Wheel Lock*

Menurut Laksono, dkk (2019) *One wheel lock* adalah kondisi di mana salah satu roda pesawat terkunci atau berhenti berputar saat pengereman, sementara roda lainnya tetap berputar. *One wheel lock* dapat memberikan dampak negatif pada permukaan perkerasan *runway*, seperti pengelupasan agregat (*ravelling*) dan deformasi permukaan perkerasan. Ditemukan dua titik kerusakan pada permukaan perkerasan *runway* 19 dengan jenis kerusakan penurunan permukaan pada jalur roda (*rutting*) dan pengelupasan agregat.

Dari permasalahan yang terjadi maka perlu dilakukan *patching* pada *runway* 19 Bandar Udara Kalimantan Berau. Berikut merupakan dokumentasi kerusakan pada permukaan perkerasan *runway* 19:



Gambar 4. 15 Kerusakan Pagar Pengaman Sisi Udara
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

4.3.2 Perbaikan Keramik Selasar Terminal

Selama melaksanakan *On The Job Training II* di Bandar Udara Kalimantan Berau, ada beberapa permasalahan yang ditemukan salah satunya adalah kerusakan lantai keramik di area selasar terminal penumpang Bandar Udara Kalimantan Berau. Jenis kerusakan yang terjadi adalah benjolan pada keramik. Kerusakan ini terjadi akibat udara yang masuk ke dalam keramik membuat benjolan pada permukaan lantai sehingga dapat mengganggu pejalan kaki yang melewati selasar

terminal penumpang. Volume kerusakan adalah 1,8m² atau sebanyak 5 keramik.

Dari permasalahan yang terjadi maka perlu dilakukan perbaikan dan pemeliharaan dengan cara pembongkaran dan renovasi ulang pada lantai keramik area selasar terminal.



Gambar 4. 16 Kerusakan Keramik Selasar Terminal
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

4.4 Penyelesaian Masalah

Permasalahan yang ada selama pelaksanaan *On the Job Training* perlu diberikan solusi agar pelayanan lalu lintas udara dapat memenuhi tiga elemen penting yaitu keselamatan, efisiensi, dan keteraturan. Sesuai dengan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 pasal 219 tentang fasilitas bandar udara, disebutkan bahwa “Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan”.

4.4.1 Patching Jalur Roda Runway 19 Akibat *One Wheel Lock*

Pekerjaan *patching* dilaksanakan pada tanggal 21 Desember 2024 pukul 20.00 WITA s.d. 23.30 WITA dan dilaksanakan setelah

penerbangan terakhir. Lokasi pekerjaan *patching* berada di *threshold runway* 19.



Gambar 4. 17 Layout Kerusakan Runway
Sumber : Olahan Penulis 2025

4.4.1.1 Pekerjaan Persiapan

1. Menyiapkan Personil

Tabel 4. 2 Jumlah Personil *Patching*

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	5
Jumlah		6

Sumber : Olahan Penulis, 2025

2. Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 3 Alat dan Bahan *Patching*

No	Alat dan Bahan	Jumlah
1	Meteran	1 Buah
2	Genset	1 Buah
3	<i>Jack Hammer</i>	1 Buah
4	Sekop	2 Buah
5	Sapu	1 Buah
6	Pengki	1 Buah
7	<i>Gayung Tack Coat</i>	1 Buah
8	Perata Material Aspal	2 Buah
9	Kaleng Tempat <i>Tack Coat</i>	1 Buah
10	<i>Stamper</i>	1 Unit
11	<i>Pick up</i>	1 Unit
12	<i>Dump Truck</i>	1 Unit

Sumber : Olahan Penulis, 2025

4.4.1.2 Pekerjaan Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Untuk luasan pekerjaan ini yaitu :

Tabel 4. 4 Dimensi Kerusakan

No	Lokasi Kerusakan	Derajat Kerusakan	Dimensi (m)	Kedalaman (m)	Volume Kerusakan (m ³)
1	Threshold Runway 19	Sedang	0,5 x 0,5	0,15	0,0375
2	Threshold Runway 19	Sedang	1 x 1	0,15	0,075

Sumber : Olahan Penulis, 2025



Gambar 4. 18 Pengukuran Dimensi kerusakan

Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

4.4.1.3 Pekerjaan Pembakaran Material

Dilaksanakan pembakaran material aspal, agregat kasar, agregat medium, agregat halus menggunakan kayu, oli bekas, dan solar. Dilaksanakan juga pembuatan *tank coat*. *Tank coat* dibuat dari aspal yang dipanaskan dengan pembakaran hingga suhu $\pm 150^{\circ}\text{C}$.

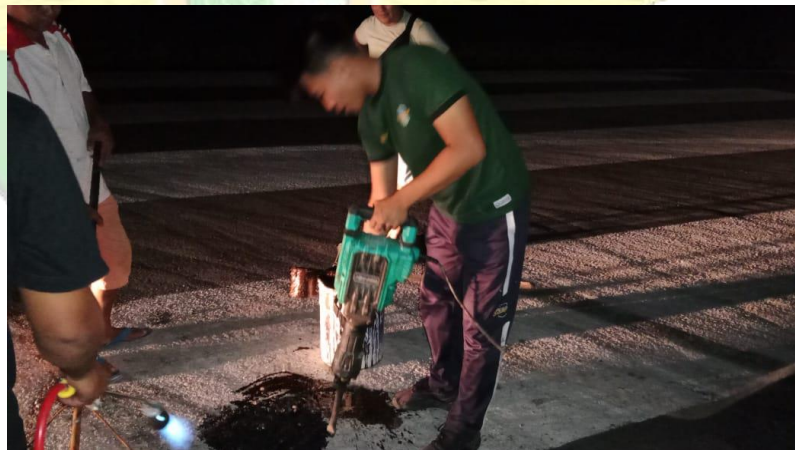


Gambar 4. 19 Pembakaran Material
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

4.4.1.4 Pekerjaan Pembongkaran

1. Pembongkaran Titik Kerusakan

Pekerjaan pembongkaran dilakukan dengan menggunakan *jack hammer* dengan kedalaman bongkaran adalah 15 cm atau hingga mencapai titik keras.



Gambar 4. 20 Pekerjaan Pembongkaran
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

2. Pembersihan Sisa Material

Pekerjaan pembersihan sisa material dilakukan menggunakan sapu lidi dan pengki untuk mendapatkan hasil *patching* yang maksimal.

4.4.1.5 Pekerjaan Penuangan Material

1. Penghamparan *Tack Coat*

Penghamparan *tack coat* pada bagian yang akan dilapisi dengan *hot mix*. Penghamparan ini dilakukan saat suhu *tack coat* antara $\pm 150^{\circ}\text{C}$.



Gambar 4. 21 Penghamparan *Tack Coat*
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

2. Penghamparan Hot Mix

Penghamparan *hotmix* ke bagian yang telah diberi *tack coat* kemudian diratakan menggunakan alat Perata. Pemerataan ini dilakukan hingga *hotmix* hampir rata dengan permukaan perkerasan lama.



Gambar 4. 22 Penghamparan *Hot Mix*
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

4.4.1.6 Pekerjaan Pemadatan

1. Pemadatan Menggunakan *Stamper*

Pemadatan dilakukan menggunakan *Stamper* sampai permukaan rata dengan perkerasan lama.



Gambar 4. 23 Pemadatan Menggunakan *Stamper*

Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

2. Penghamparan *Hot Mix*

Setelah selesai maka ditunggu 10 sampai 20 menit untuk memastikan aspal stabil dan tidak ada material yang terlepas.



Gambar 4. 24 Hasil *Patching*

Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

4.4.2 Perbaikan Keramik Selasar Terminal

Perbaikan keramik dilaksanakan pada tanggal 14 Oktober 2025 pukul 20.00 WITA s.d. 15 Oktober 2025 pukul 01.00 WITA. Lokasi perbaikan keramik berada di area selasar terminal Bandar Udara Kalimantan Berau. Perbaikan keramik dilakukan dengan cara pembongkaran dan renovasi ulang pada lantai keramik area selasar terminal. Adapun pelaksanaan pekerjaannya adalah sebagai berikut :

4.4.2.1 Pekerjaan Persiapan

1. Menyiapkan Personil

Tabel 4. 5 Jumlah Personil Perbaikan Keramik

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	5
Jumlah		6

Sumber : Olahan Penulis, 2025

2. Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 6 Alat dan Bahan Perbaikan Keramik

No	Alat dan Bahan
1	Palu
2	Gerinda Tangan
3	Sendok Semen
4	Semen <i>Portland</i>
5	Pasir
6	Granit 60cm x 60cm
7	Kain Lap
8	Palu Karet
9	<i>Jack Hammer</i>
10	Sekop
11	Nat (<i>Grouting</i>)
12	<i>Waterpass</i>

Sumber : Olahan Penulis, 2025

4.4.2.2 Pekerjaan Pembongkaran Keramik

1. Melakukan pembongkaran keramik lama dengan memotong nat keramik lama menggunakan gerinda tangan sehingga keramik bisa dilepas.



Gambar 4. 25 Pemotongan Nat Keramik
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

2. Melakukan pemahatan pada lantai kerja menggunakan *jack hammer*.



Gambar 4. 26 Pemahatan Lantai Kerja
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

4.4.2.3 Pekerjaan Pemasangan Keramik Baru

1. Membuat campuran semen, pasir dan air menggunakan sekop.



Gambar 4. 27 Pembuatan Campuran
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2024

2. Membuat lantai kerja dengan campuran yang sudah dibuat dan diratakan menggunakan sendok semen.



Gambar 4. 28 Pembuatan Lantai Kerja
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

3. Memasang lantai keramik baru dengan granik 60cm x 60cm dan dipadatkan menggunakan palu karet. Cek kerataan permukaan keramik menggunakan *waterpass*.



Gambar 4. 29 Pemasangan Keramik Baru
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

4. Mengisi celah antar keramik menggunakan nat (*grouting*). Gunakan sendok semen untuk mengaplikasikan nat secara merata lalu dibersihkan menggunakan kain lap atau spons.



Gambar 4. 30 Pembersihan Sisa Material
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan Pekerjaan

Berdasarkan hasil pembahasan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

- a. *One wheel lock* menyebabkan kerusakan pada permukaan perkerasan di area *threshold runway* 19 dan dapat mengganggu aktivitas penerbangan di Bandar Udara Kalimantan Berau. Terdapat dua titik kerusakan yang terjadi dengan volume total adalah 0,1125 m³. Dari permasalahan tersebut, maka perlu dilaksanakan *patching* sebagai solusi untuk mengatasi kerusakan permukaan perkerasan *runway* 19. Pekerjaan *patching* dilaksanakan pada tanggal 21 Desember 2024 pukul 20.00 WITA s.d. 23.30 WITA dan dilaksanakan setelah penerbangan berakhir. Tahap pelaksanaan *patching* dimulai dengan menyiapkan alat dan bahan. Area yang rusak kemudian diukur dimensinya sebelum dibongkar menggunakan *jack hammer*. Selanjutnya, *tack coat* diaplikasikan untuk memastikan daya rekat yang baik, lalu aspal baru dituangkan dan diratakan sesuai ketinggian permukaan *runway*. Setelah itu, area tambalan dipadatkan menggunakan *stamper* agar permukaannya halus dan kuat.
- b. Kondisi lantai keramik area selasar terminal penumpang mengalami kerusakan berupa benjolan. Kerusakan tersebut dapat mengganggu pejalan kaki dan pengguna troli yang melewati selasar terminal. Volume kerusakan yang terjadi adalah 1,8m² atau sebanyak 5 keramik. Dari permasalahan tersebut, maka perlu dilakukan perbaikan lantai keramik selasar terminal penumpang Bandar Udara Kalimantan Berau. Perbaikan keramik dilaksanakan pada tanggal 14 Oktober 2025 pukul 20.00 WITA s.d. 15 Oktober 2025 pukul 01.00 WITA dengan menggunakan keramik jenis granit dengan dimensi 60 cm x 60 cm. Tahap perbaikan keramik dimulai dengan menyiapkan alat dan bahan yang diperlukan. Keramik yang rusak dipotong dengan gerinda tangan dan dibongkar menggunakan

jack hammer kecil. Setelah itu, sisa lantai kerja lama dibersihkan, dan lantai kerja baru dasar diaplikasikan menggunakan sendok semen. Selanjutnya, keramik baru dipasang dan dipadatkan dengan palu karet lalu. Setelah kering, nat diaplikasikan di sela-sela keramik.

5.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan On The Job Training (OJT) II

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) II dilaksanakan di Bandar Udara Kalimantan Berau, Provinsi Kalimantan Utara. Selama menjalani *On the Job Training*, penulis memperoleh pengalaman dan pengetahuan baru yang bermanfaat serta mendukung teori-teori yang telah dipelajari di kampus. Ini termasuk cara melaksanakan perbaikan dan pemeliharaan di lapangan. Berkat bimbingan dan dukungan dari *supervisor*, pembimbing, senior, dan seluruh karyawan Bandar Udara Kalimantan Berau, kegiatan dan laporan *On the Job Training* II ini dapat diselesaikan dengan baik.

5.3 Saran Terhadap Pelaksanaan Pekerjaan

Saran terhadap penyelesaian masalah pada BAB IV adalah sebagai berikut :

- a. Pelaksanaan *patching* di area *runway* 19 disebabkan karena adanya *one wheel lock*. Oleh karena itu, perlu dilakukan perencanaan *turn pad* untuk menghindari *one wheel lock*.
- b. Kerusakan yang terjadi pada lantai keramik selasar terminal penumpang Bandar Udara Kalimantan Berau disebabkan karena udara masuk ke dalam keramik sehingga menyebabkan benjolan. Untuk menghindari penyebaran kerusakan maka harus dilakukan perbaikan secara cepat dan tepat.

5.4 Saran Terhadap Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I

Saran yang dapat diberikan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan adalah sebagai berikut:

- a. Mempertahankan penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam melakukan pekerjaan.

- b. Selalu memastikan sudah melakukan pengecekan peralatan sebelum dan sesudah bekerja.
- c. Tetap memperbaiki dan menangani kerusakan dengan cepat dan tepat pada fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara.



DAFTAR PUSTAKA




- 13006:2010, SNI (2010) 'Ubin keramik - Definisi , klasifikasi , karakteristik dan penandaan Ceramic tiles - Definitions , classification ',.
- Afandi, P. (2010) 'Klasifikasi Kualitas Keramik Menggunakan Metode Deteksi Tepi Laplacian of Gaussian dan Prewitt', pp. 2–6.
- Agung Dwi Laksono, Bambang Wasito, C.S. (2019) 'PERENCANAAN TURN PAD 01 DENGAN FLEXIBLE PAVEMENT DI', 3(2), p. 16.
- Annex 14 (2004) *Aerodrome Design and Operations*.
- KP 94 (2015) 'PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139-23'.
- Nurahmi, O., Agung, A. and Kartika, G. (2012) 'Perbandingan Konstruksi Perkerasan Lentur dan Perkerasan Kaku serta Analisis Ekonominya pada Proyek Pembangunan Jalan Lingkar', 1, pp. 1–6.
- Perhubungan, K. (2009) 'UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN'.
- Perhubungan, K. (2024) 'AERODROME MANUAL BANDARA KALIMARAU', p. 183.
- Perindustrian, K. (2016) 'PERATURAN MENTERI PERINDUSTRIAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 85/M-IND/PER/12/2016 TENTANG PEMBERLAKUAN STANDAR NASIONAL INDONESIA UBIN KERAMIK SECARA WAJIB', (2090).
- PM 77 (2015) 'STANDARISASI DAN SERTIFIKASI FASILITAS BANDAR UDARA'.






LAMPIRAN



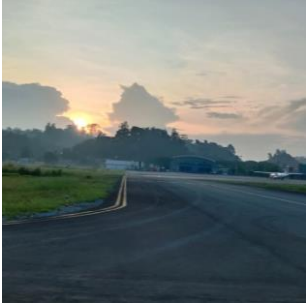
Lampiran 1 Catatan kegiatan harian *On the Job Training* dapat dilihat sebagai berikut :




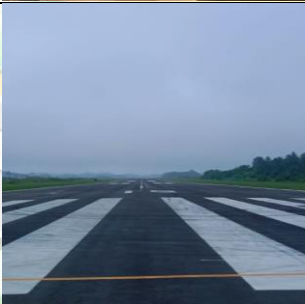

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*




Nama : Calvin Yosephin Manihuruk
 NIT : 30722053
 Prodi : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau
 Bulan : Oktober






No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Spv
1.	Rabu, 2 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> Perkenalan kepada Bapak Kepala Bandara 		
2.	Kamis, 3 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan <i>Patching</i> 		
3.	Jum'at, 4 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan Pengecatan Jalan Akses Bandara 		






4.	Sabtu, 5 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara 		
5.	Minggu, 6 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara 		
6.	Senin, 7 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Penyemprotan Rumput Pengecatan Jalan Akses Bandara 	  	



7.	Selasa, 8 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemasangan Stiker Area Terminal 		
8.	Rabu, 9 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara 		
9.	Kamis, 10 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara 		






10.	Jum'at, 11 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara • Pemotongan Rumput dengan alat mower 	  	
13.	Senin, 14 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Perbaikan Keramik Terminal • Pengecatan Area Parkir 	 	


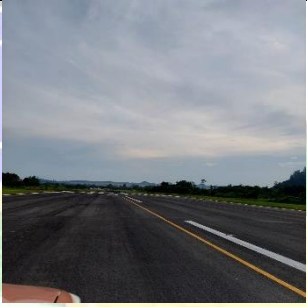

				
14.	Selasa, 15 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pengecatan Marka Parkir • Perbaikan Keramik Terminal 	  	
15.	Rabu, 16 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pengecatan Marka Area Parkir 		

				
16.	Kamis, 17 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara • Pengecatan Marka Apron 	  	
17.	Jum'at, 18 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Kerja Bakti setiap Unit • Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara 		

			 	
20.	Senin, 21 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara • Memotong Rumput dengan Alat Mower. • Pengecatan Area Cargo 	  	

				
21.	Selasa, 22 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara • Pengecatan Marka Area Parkir 	  	
22.	Rabu, 23 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara • Pengecatan Marka Apron 		

			 	
23.	Kamis, 24 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pengecatan Marka Service Road 	 	
24.	Jum'at, 25 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemotongan Rumput dengan alat mower 		

27.	Senin, 28 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Rumput area Sisi Udara 	 	
28.	Selasa, 29 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Rumput area Sisi Udara 	 	
29.	Rabu, 30 Oktober 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara • Pemeliharaan Rumput area Sisi Udara 		



Berau, 17 Februari 2025



**Mengetahui,
Kepala Unit Bangland**















DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001



FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Calvin Yosephin Manihuruk
 NIT : 30722053
 Prodi : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau
 Bulan : November

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf SPV
1	Jumat, 1 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> Jaga posko pakta integritas WBBM 		
2	Senin, 4 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan pintu tenan di terminal lantai 2 		
3	Selasa, 5 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pemasangan stiker bak sampah 		
4	Rabu, 6 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan pintu exit terminal keberangkatan 		
5	Kamis, 7 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pembersihan pipa air kotor dengan <i>roooter drain cleaner</i> 		

6	Jumat, 8 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecoran pipa air bersih 		
7	Sabtu, 9 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pemasangan pagar perimeter sementara 		
8	Senin, 11 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area kantor UPBU 		
9	Selasa, 12 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area tepi drainase 		
10	Rabu, 13 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area tepi drainase 		
11	Kamis, 14 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pekerjaan timbunan di area rumah dinas 		

12	Jumat, 15 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pekerjaan timbunan di area rumah dinas 		
13	Senin, 18 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pekerjaan timbunan di area rumah dinas 		
14	Selasa, 19 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pekerjaan timbunan di area rumah dinas 		
15	Rabu, 20 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penambalan dak atap terminal kargo 		
16	Kamis, 21 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan atap plafon kantor GTA 		
17	Selasa, 26 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida area tepi service road 		

18	Rabu, 27 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area papi light 		
19	Kamis, 28 November 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area tepi runway 		







Berau, 17 Februari 2025
Mengetahui,
Kepala Unit Bangland









DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001







FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Calvin Yosephin Manihuruk
 NIT : 30722053
 Prodi : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau
 Bulan : Desember

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf SPV
1	Senin, 2 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Penambalan atap kanopi pada area portal masuk bandara 		
2	Selasa, 3 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pemeliharaan saluran drainase pada area Drop zone 		
3	Rabu, 4 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Membantu penyembelihan sapi 		
4	Kamis, 5 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pemotongan besi tulangan untuk kolom pembuatan kamar mandi 		

5	Jum'at, 6 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pembuatan rangka tulangan tiang beton untuk pembangunan kamar mandi 2x2 		
6	Minggu, 8 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pengecatan area gedung kargo 		
7	Senin, 9 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pemasangan gorden 		
8	Selasa, 10 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan toilet 2x2 		
9	Rabu, 11 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pengecatan parking stand GSE 		
10	Kamis, 12 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pengecatan Parking stand GSE 		

11	Jumat, 13 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
12	Senin, 16 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Penyemprotan herbisida pada area shoulder 		
13	Selasa, 17 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Penyemprotan herbisida di area shoulder 		
14	Kamis, 19 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pemasangan dekorasi hiasan natal dan tahun baru 2025 pada area terminal 		
15	Jumat, 20 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan Plafon pada terminal keberangkatan 		
16	Sabtu, 21 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> Pekerjaan Patching pada runway 19 		

17	Minggu, 22 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Posko Terpadu Natal dan Tahun Baru 		
18	Senin, 23 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida pada area pagar perimeter 		
19	Selasa, 24 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida pada area pagar perimeter 		
20	Rabu, 25 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan pada area terminal bandara 		
21	Kamis, 26 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan pada area terminal bandara 		
22	Jum'at, 27 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecatan pada area terminal bandara 		

23	Sabtu, 28 Desember 2024	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area lampu PAPI 		
----	-------------------------------	---	--	--







**Mengetahui,
Kepala Unit Bangland**













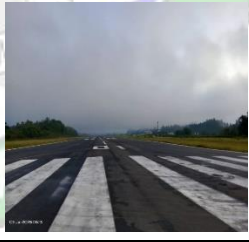

DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001







FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*


Nama : Calvin Yosephin Manihuruk
 NIT : 30722053
 Prodi : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau
 Bulan : Januari

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf SPV
1	Rabu, 1 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
2	Kamis, 2 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan plafon kantor BLU UPBU kelas 1 kalimara 		
3	Jumat, 3 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Mengisi form inspeksi bulanan 		
4	Senin, 6 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		

5	Selasa, 7 januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
6	Rabu, 8 januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemotongan Pohon di Area pagar perimeter 		
7	Kamis, 9 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
8	Jumat, 10 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
9	Senin, 13 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemotongan Rumput di area Shoulder runway 		
10	Selasa, 14 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Penyemprotan herbisida di area tepi drainase 		

11	Rabu, 15 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
12	Kamis, 16 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Penyemprotan herbisida di area tepi drainase 		
13	Jumat, 17 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Penyemprotan herbisida di access road 		
14	Senin, 20 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
15	Selasa, 21 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
16	Rabu, 22 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemotongan Rumput di area pagar perimeter 		

17	Kamis, 23 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida area tepi pagar perimeter 		
18	Jumat, 24 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area papi light 		
19	Senin, 27 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Pemotongan rumput di area tepi runway 		
20	Selasa, 28 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
21	Rabu, 29 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Penambalan Dak atap terminal penumpang 		
22	Kamis, 30 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> • Penyemprotan herbisida di area papi light 		

23	Jumat, 31 Januari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron 		
----	---------------------------	---	--	--






**Mengetahui,
Kepala Unit Bangland**



DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Calvin Yosephin Manihuruk
 NIT : 30722053
 Prodi : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau
 Bulan : Februari

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf SPV
1	Senin, 3 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Patching runway 19 		
2	Selasa, 4 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Permotongan rumput tepi pagar perimeter 		
3	Rabu, 5 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Permotongan rumput tepi pagar perimeter 		
4	Kamis, 6 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Penyemprotan herbisida tepi runway 		
5	Jumat, 7 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pemotongan rumput tepi runway 		

6	Senin, 10 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan internasional 		
7	Selasa, 11 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan internasional 		
8	Rabu, 12 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan internasional 		
9	Kamis, 13 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pengerjaan laporan OJT 		
10	Jumat, 14 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Pengerjaan laporan OJT 		
11	Senin, 17 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Bimbingan laporan OJT 		

12	Selasa, 18 Februari 2025	<ul style="list-style-type: none"> Bimbingan laporan OJT 		
----	-----------------------------	---	--	--



Mengetahui,
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDI, ST.
NIP. 19880803 200712 1 001