

**PEMELIHARAAN MARKA APRON SERTA PERBAIKAN
KACA TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU
KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

SHINDY MAYANG SHARI

NIT 30722070

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

2025

**PEMELIHARAAN MARKA APRON SERTA PERBAIKAN
KACA TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU
KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

SHINDY MAYANG SHARI

NIT. 30722070

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

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

PEMELIHARAAN MARKA *APRON* SERTA PERBAIKAN KACA TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU KALIMANTAN TIMUR

Oleh :

SHINDY MAYANG SHARI

NIT. 30722070

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

Disetujui Oleh :

Supervisor OJT

Dosen Pembimbing

Daniel Randy, S.M

NIP. 19880803 200712 1 001

Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc

NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,

Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan

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*



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PEMELIHARAAN MARKA APRON SERTA PERBAIKAN KACA TERMINAL KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA KALIMARAU KALIMANTAN TIMUR”** dengan baik tanpa adanya kendala suatu apapun.

Apapun penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini disusun dalam rangka memenuhi syarat kelulusan Taruna/I program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan selama pembelajaran pada semester 5 (lima). Laporan ini juga merupakan bukti bagi Taruna/I dalam melaksanakan kegiatan pembelajaran di lapangan yang melihat dan mengobservasi secara langsung selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan selama 5 bulan di lokasi Unit Penyelenggara Bandar Udara masing-masing.

Penyusunan laporan ini tidak akan terwujud tanpa adanya dukungan dan bantuan dari berbagai pihak tertentu. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT, Sang Maha Segalanya yang telah memberikan limpahan nikmat dan anugrah pada hamba-Nya.
2. Kedua Orang tua serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT).
3. Bapak Ferdinan Nurdin, S.H, S.SiT., M.M.Tr. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Daniel Randy, S.M. selaku Koordinator Unit Bangland Bandar Udara Kalimantan dan Supervisor.

6. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. Selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya serta Dosen Pembimbing.
7. Seluruh Pegawai/Staff di Bandar Udara Kalimarau.
8. Para Senior yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini.
9. Rekan Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan ke-7 Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dan berbagi ilmu selama masa kegiatan *On the Job Training* (OJT) serta dalam penyusunan laporan ini.
10. Rekan – rekan satu lokasi *On the Job Training* (OJT) dari Poltekbang Surabaya, Poltekbang Makasar, Poltekbang Medan dan PPI Curug yang bersedia meluangkan waktu untuk memberikan masukan dan berbagi pengetahuan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih banyak kekurangan dan masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis juga berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Berau, 24 Desember 2024

Shindy Mayang Shari

NIT. 30722070

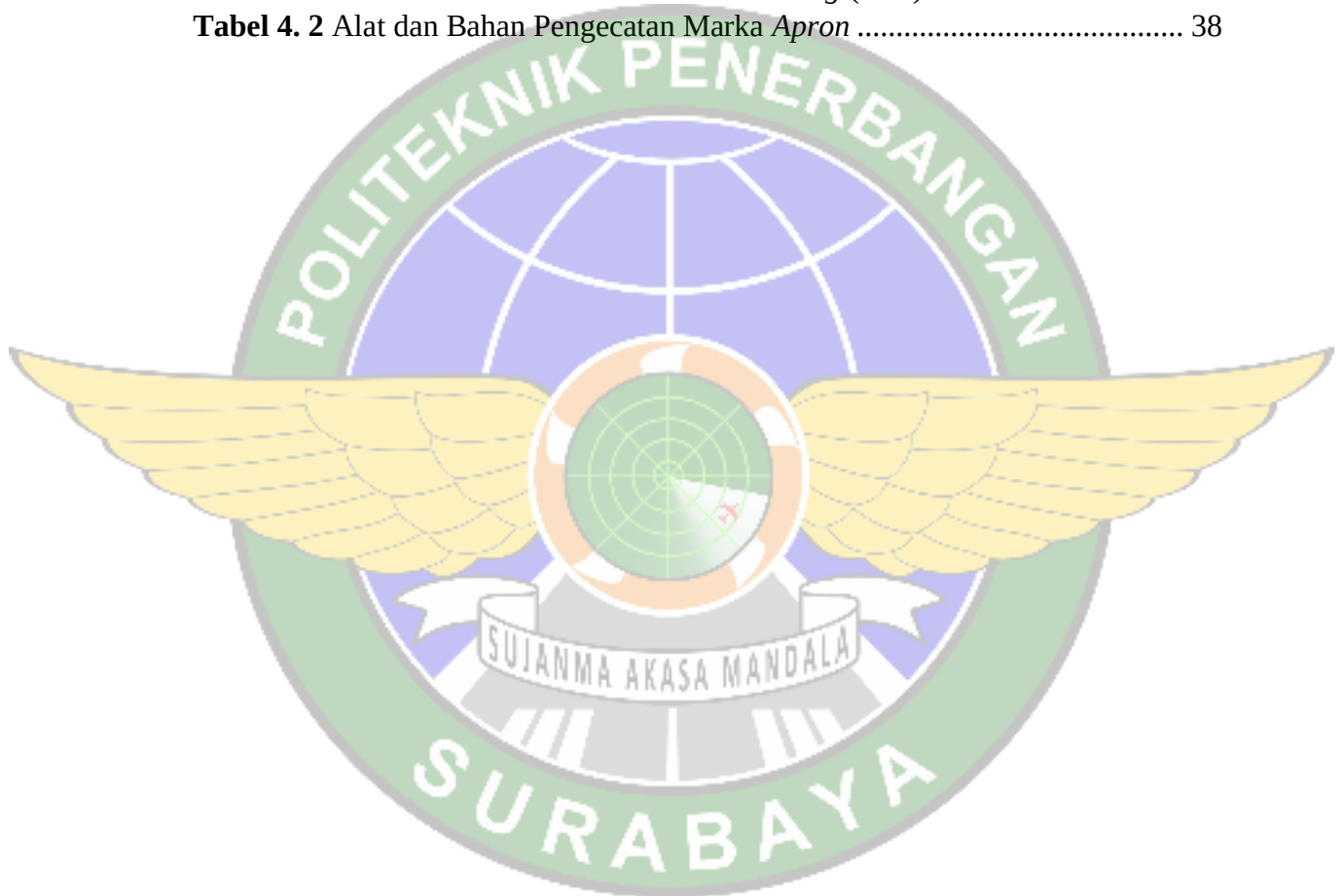
DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Kalimantan.....	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 Aerodrome Manual.....	6
2.3 Struktur Organisasi	18
2.4 Tinjauan Pustaka	19
BAB III TINJAUAN TEORI	20
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	20
3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>).....	20
3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	21
3.2 Pemeliharaan	21
3.2.1 Pemeliharaan Marka <i>Apron</i>	22
3.2.1.1 Jenis – jenis Marka <i>Apron</i>	22
3.2.1.2 Jenis – jenis Cat Marka.....	25
3.2.2 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung	27
3.2.2.1 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung.....	27
3.2.2.2 Tingkat Kerusakan Bangunan	28
BAB IV PELAKSANAAN OJT	29
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	29
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>).....	29
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	31

4.2 Jadwal.....	35
4.3 Permasalahan.....	36
4.3.1 Pudarnya Marka <i>Apron</i>	36
4.3.2 Retaknya Kaca Koridor Terminal Keberangkatan.....	37
4.4 Penyelesaian	38
4.4.1 Pelaksanaan Perawatan Permukaan <i>Apron</i>	38
4.4.2 Pemeliharaan dan Perawatan Kaca Terminal Keberangkatan	42
BAB V PENUTUP	47
5.1 Kesimpulan.....	47
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	47
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	48
5.2 Saran.....	49
5.2.1 Saran terhadap BAB IV	49
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> secara keseluruhan	49
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN.....	51

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara dan Koordinas.....	12
Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	13
Tabel 2. 3 <i>Declared Distance</i>	14
Tabel 2. 4 <i>Approach and Runway Lighting</i>	15
Tabel 2. 5 Jarak <i>Intersection – Take Off</i> dari setiap <i>Runway</i>	16
Tabel 2. 6 Koordinat <i>Intersection - Taxiway</i>	17
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	36
Tabel 4. 2 Alat dan Bahan Pengecatan Marka <i>Apron</i>	38



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1	Struktur Organisasi dan Tata Kerja BPSDM.....	1
Gambar 2. 1	Terminal Bandar Udara Kalimantan, Kalimantan Timur.....	4
Gambar 2. 2	Bandar Udara Kalimantan Kalimantan Timur	5
Gambar 3. 1	Marka Aircraft Stand	23
Gambar 3. 2	Marka Aircraft Stand	25
Gambar 3. 3	Marka Apron Edge	25
Gambar 4. 1	Runway Bandar Udara Kalimantan.....	29
Gambar 4. 2	Taxiway	30
Gambar 4. 3	Apron	31
Gambar 4. 4	Terminal Penumpang.....	31
Gambar 4. 5	Power House	32
Gambar 4. 6	Gedung Fire Station Bandara Kalimantan.....	32
Gambar 4. 7	Gedung Maintenance Bandara Kalimantan.....	33
Gambar 4. 8	Gedung Cargo.....	33
Gambar 4. 9	Menara Air Traffic Controller (ATC).....	34
Gambar 4. 10	Gedung Administrasi	35
Gambar 4. 11	Kondisi Marka Apron Sebelum Dilakukan Pengecatan	37
Gambar 4. 12	Retaknya Kaca Koridor Terminal.....	38
Gambar 4. 13	Lokasi Pengecatan Marka Apron.....	38
Gambar 4. 14	Alat Pencampuran Cat dengan Thinner.....	39
Gambar 4. 15	Ember cat.....	39
Gambar 4. 16	Merk Cat yang digunakan.....	39
Gambar 4. 17	Merk Thinner yang Digunakan.....	40
Gambar 4. 18	Kuas Roll yang Digunakan.....	40
Gambar 4. 19	Kuas cat tembok	40
Gambar 4. 20	Proses Pencampuran Cat dengan Thinner dan Proses Pengecatan.....	42
Gambar 4. 21	Gunting	42
Gambar 4. 22	Kop Kaca	43
Gambar 4. 23	Solasi Bening Besar	43
Gambar 4. 24	Gun Sealant.....	43
Gambar 4. 25	Kaca Film.....	43
Gambar 4. 26	Solar Flat.....	44
Gambar 4. 27	Silicone Sealant	44
Gambar 4. 28	Pembongkaran Kaca yang Retak	44
Gambar 4. 29	Pemasangan Kaca Film pada Solar Tuff	45
Gambar 4. 30	Pemasangan Kaca	45
Gambar 4. 31	Pemasangan Kaca dibantu dengan Alat Kop Kaca.....	46
Gambar 4. 32	Setelah Kaca Terpasang.....	46

BAB I

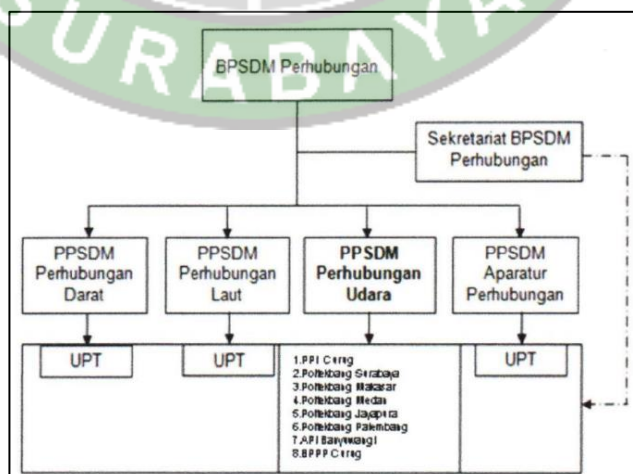
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan.

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan adalah unsur pelaksana tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan, yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Menteri Perhubungan. Adapun tugasnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yaitu melaksanakan pengembangan Sumber Daya Manusia di Bidang Perhubungan. Adapun susunan organisasi Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan salah satunya yaitu Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia (PPSDM) Perhubungan Udara.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. 1 Struktur Organisasi dan Tata Kerja BPSDM.

Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia (PPSDM) Perhubungan Udara selaku Institusi Pembina dan Bimbingan Teknis Operasional melaksanakan pengawasan dan pengendalian terhadap kesesuaian antara program diklat dan penempatannya. Agar kebijakan tersebut berjalan secara efektif dan efisien berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengamanatkan bahwa setiap personil yang bertugas dalam bidang penerbangan wajib memiliki sertifikat kompetensi dan lisensi yang dipersyaratkan dan diperoleh melalui Pendidikan dan pelatihan. Adapun Visi yang ditetapkan oleh Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia (PPSDM) Perhubungan Udara yaitu terwujudnya Sumber Daya Manusia (SDM) Perhubungan Udara yang prima, professional, dan beretika dalam menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan transportasi udara yang handal dan bertaraf internasional. Sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan Nomor PK.09/BPSDM-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Untuk mewujudkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang prima, professional dan beretika. Maka dilaksanakan *On the Job Training* (OJT) sebagai pelatihan transportasi udara.

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal, menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya. *On the Job Training* (OJT) mendorong taruna untuk menjadi individual, kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat. Disamping itu *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu pelatihan teknis yang diselenggarakan Unit Pelaksana Teknis (UPT).

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) diselenggarakan dengan harapan nantinya dapat menciptakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil dan disiplin tinggi dalam bidang Teknik Bangunan dan Landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja di lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara tertentu.

Bandar Udara Kalimantan merupakan salah satu bandara yang digunakan sebagai tempat *On the Job Training* (OJT) para taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bandar Udara Kalimantan merupakan salah satu akses transportasi udara yang ada di Berau, Kalimantan Timur. Seiring dengan meningkatnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi udara, maka harus ditunjang dengan fasilitas yang baik dengan selalu mengawasi dan mengamati fasilitas penunjang untuk kelancaran dan keselamatan dalam penerbangan.

Berdasarkan pengamatan selama melakukan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan terdapat permasalahan pudarnya marka *Apron* dikarenakan lalu lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca, membuat marka *apron* cepat pudar. Serta merenggangnya kaca pada gedung terminal keberangkatan sehingga kaca tidak terpasang dengan rapat dan menyebabkan retak. Guna mencegah terjadinya potensi bahaya keselamatan dan operasi pesawat serta meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang Bandar Udara Kalimantan, penulis mengangkat permasalahan dalam laporan yang berjudul **“PEMELIHARAAN MARKA APRON DAN PERBAIKAN KACA TERMINAL BANDAR UDARA KALIMANTAN BERAU KALIMANTAN TIMUR”**

1.2 Tujuan dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dari latar belakang yang telah dikemukakan diatas menjabarkan tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara ahli dalam bidangnya.
3. Mendapatkan pengalaman di dunia kerja yang sebenarnya.
4. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Kalimantan



Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Kalimantan, Kalimantan Timur
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

Pada awal berdirinya Bandar Udara Kalimantan tahun 1976, Bandar Udara Kalimantan dikategorikan sebagai bandara perintis dengan Panjang *runway* 650 meter dan *apron* menggunakan plat yang hanya dapat didarati pesawat kecil jenis MAF 506 atau disebut pesawat capung dengan kapasitas 5 orang 2 awak pesawat. Nama Kalimantan berasal dari anak sungai yang mengalir di depan terminal bandar udara.

Memasuki periode tahun 1990-an dilakukan peningkatan dengan pesawat yang mendarat jenis Cassa dari Airlines Deraya, Pelita Asahi, DAS tipe 100 dan 200 menggunakan landasan lama. Sehubungan dengan dilakukannya pengembangan dan renovasi peningkatan fasilitas pada tahun 2002, jenis Pesawat yang mendarat juga bertambah yaitu jenis ATR 42 milik perusahaan penerbangan Deraya, DAS, dan Kal Star.

Tampak satelit Bandar Udara Kalimarau Kalimantan Timur dapat dilihat di bawah ini



Gambar 2. 2 Bandar Udara Kalimarau Kalimantan Timur

Seiring bertambahnya sumber pendanaan dari APBN provinsi dan kabupaten, Bandar Udara Kalimarau mulai menambah fasilitas pendaratan visual seperti *Precision Approach Path Indicator* (PAPI) pada tahun 2006. Pada tahun 2007 dilakukan perpanjangan landasan menjadi 1.850 meter dan pelapisan landasan serta peningkatan peralatan melalui dana APBN. Pada tahun berikutnya Bandar Udara Pemerintah Kalimarau naik kelas dari IV menjadi kelas II. Dengan ditunjukknya Provinsi Kalimantan Timur sebagai tuan rumah Pekan Olahraga Nasional (PON) pada tahun 2008, aktivitas Bandar Udara Kalimarau semakin pesat. Pada saat itu pesawat jet pertama yang membuka rute Balikpapan-Berau adalah B737-200 dari Maskapai Batavia Air untuk mengangkut atlet dan *official-partner* PON, namun melihat tingginya minat masyarakat akan kebutuhan transportasi udara maka rute pesawat ditambah menjadi Balikpapan-Berau PP.

Pada tahun 2010, dilakukan pembangunan gedung terminal baru berupa pembangunan gedung terminal dua lantai serta dua unit garbarata dengan dana APBN Kabupaten Berau sebesar Rp.480 Miliar. Peletakan batu pertama dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Pada tahun 2011 dilakukan perpanjangan landas pacu dari 1.850 m x 30 m menjadi 2.250 m x 45 m dan diresmikan pada tahun 2012. Dengan landas pacu baru, Bandar Udara Kalimarau dapat di darati Trigana Air menggunakan B737-200 dan Sriwijaya Air menggunakan B737-300. Gedung terminal baru Bandar Udara Kalimarau diresmikan secara kolektif oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di

Balikpapan. Semenjak saat itu, fasilitas Bandar Udara Kalimantan telah dilakukan beberapa kali peningkatan yang kemudian menjadikan Bandar Udara Kalimantan sebagai bandar udara Kelas I pada tahun 2018.

Untuk saat ini, pelayanan jasa penerbangan dilakukan oleh Wings Air (ATR 72-600) dengan rute PP Berau (BEJ) – Samarinda (AAP) dan PP Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN), Batik Air (A320 dan B737-800) dengan rute PP Berau (BEJ) – Surabaya (SUB) dan PP Berau (BEJ) – Jakarta (CGK), Citilink (ATR 72 – 600) dengan rute Balikpapan (BPN) – Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN) serta Susi Air (C208B) dengan rute Maratua (RTU) – Berau (BEJ) – Maratua (RTU)

2.2 Data Umum

Berikut ini data – data mengenai Bandar Udara Kalimantan – Kalimantan Timur :

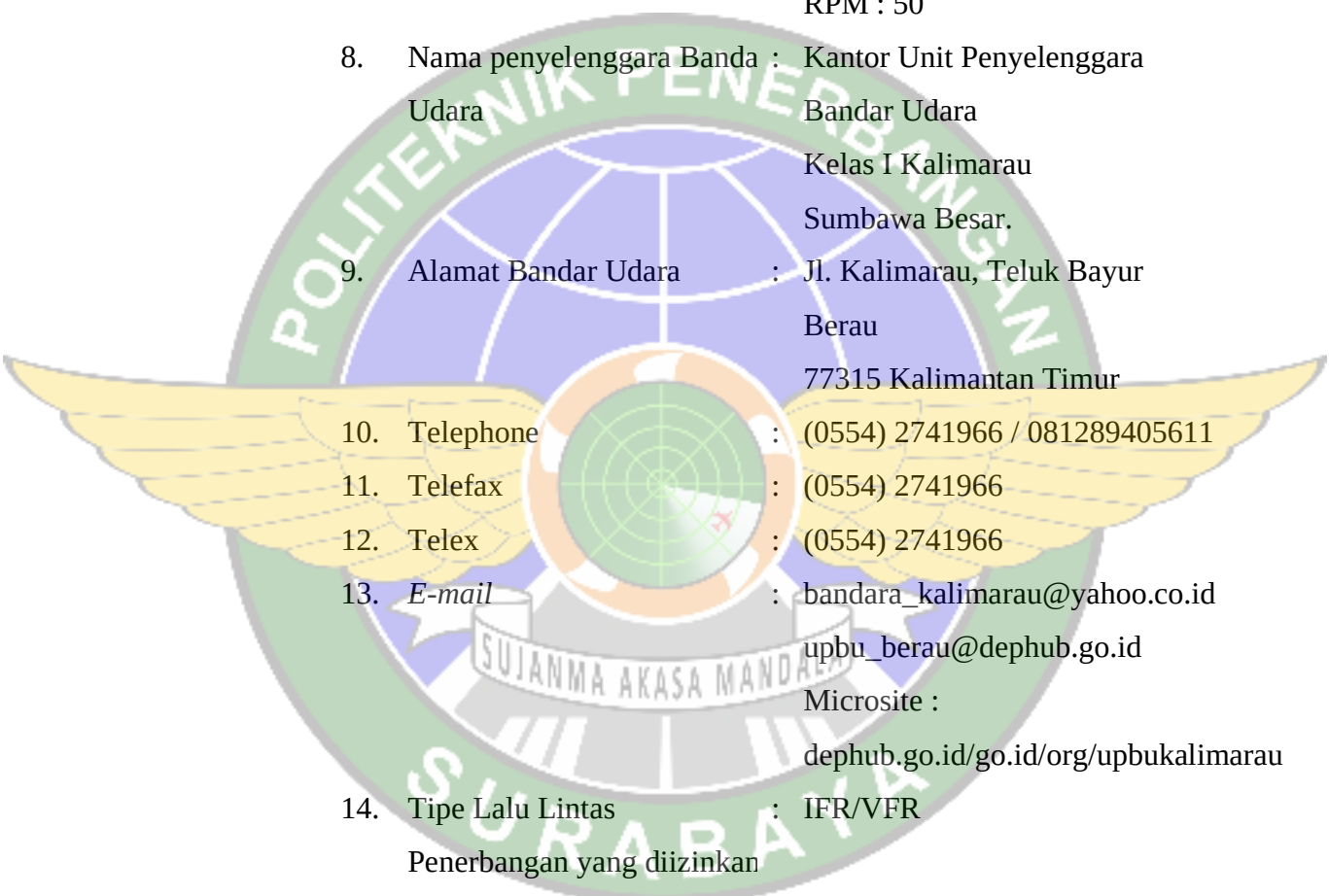
2.2.1 Aerodrome Manual

A. Indikator Lokasi Bandat Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WAQT
2. Nama Bandar Udara : Kalimantan
3. Kabupaten/Kota : Berau
4. Kode IATA : BEJ

B. Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara

1. Koordinat ARP Aerodrome : $02^{\circ}09'00''\text{ N} ; 117^{\circ}26'00''\text{ E}$
2. Arah dan Jarak : 4,14 *Nautical Miles heading*
ke Kota *89,03 degrees ke kota Tanjung Redeb*
3. Magnetik Var / : $0^{\circ}\text{ W (2020) / }0.08^{\circ}\text{ Increasing}$
Tahun Perubahan
4. Elevasi / Referensi : 33 ft (MSL) / 32° C
Temperature
5. Elevasi masing-masing : Threshold Rwy 19 : 16 ft
threshold Threshold Rwy 01 : 33 ft

- 
6. Elevasi tertinggi *Touch Down* : 33 ft (MSL)
Zone pada precision approach runway
 7. Rincian Rotating Beacon : Merk : Hali-Brite Inc
Type : HBM 150-3
Warna : Red / White
RPM : 50
 8. Nama penyelenggara Banda : Kantor Unit Penyelenggara
Udara Bandar Udara
Kelas I Kalimantan
Sumbawa Besar.
 9. Alamat Bandar Udara : Jl. Kalimantan, Teluk Bayur
Berau
77315 Kalimantan Timur
 10. Telephone : (0554) 2741966 / 081289405611
 11. Telefax : (0554) 2741966
 12. Telex : (0554) 2741966
 13. *E-mail* : bandara_kalimarau@yahoo.co.id
upbu_berau@dephub.go.id
Microsite :
dephub.go.id/go.id/org/upbukalimarau
 14. Tipe Lalu Lintas : IFR/VFR
Penerbangan yang diizinkan
 15. KODE IATA : BEJ

C. Jam Operasi

1. Pelayanan pesawat udara : 07.00 – 20.00 WITA / 23.00 – 12.00
UTC
2. Administrasi Bandar Udara : 08.00 – 16.30 WITA / 00.00 – 08.30
UTC
3. Bea Cukai, Imigrasi dan : Tersedia (*On Call*)
Karantina

4. Handling : 07.00 – 20.00 WITA / 23.00 – 12.00 UTC
5. Keamanan Bandar : H-24 jam
Udara

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

1. 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)
2. Bahan bakar / oli / tipe : Tersedia (JET A1 AVTUR)
3. Fasilitas pengisian bahan bakar / kapasitas : Tersedia
(1 truck 45 000L)
4. Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara : Tidak Tersedia
5. Fasilitas perbaikan untuk pesawat : Perbaikan ringan tersedia untuk pesawat hingga tipe ATR 72 dan Boeing 737-800
6. Keterangan : -

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

1. Hotel : Tersedia
(di depan Bandara dan kota)
2. Restoran : Tersedia
3. Transportasi : Tersedia
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia
(Klinik dan KKP)
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia
6. Kantor Pariwisata : Tersedia
(Perwakilan dinas Kabupaten Berau)
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia

8. Keterangan : -

F. Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

1. Kategori Bandar Udara : Kategori 6
Untuk PKP-PK

2. 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.

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

4. Keterangan : -

G. Availability Clearing

1. *Type of clearing equipment* : Water Blusting Truck
2. *Clearence* : Per 6 Bulan / sesuai kebutuhan
3. *Keterangan* : -

H. Apron, Taxiway dan Check Location Data

1. APRON

1. Permukaan : - *Apron A = Asphalt*
(27 M X 100 M, dikelola skuadron)
- *Apron B = Rigid*
(318 M X 100 M, milik Bandara)
2. Kekuatan (*Strength*) : - *Apron B = 540 R/C/X/U*
(Slab Beton/Bandara)
3. Dimensi : - *Apron A = 100 m x 60 m*
- *Apron B = 315 m x 100 m*

2 TAXIWAY

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (*Strength*) : - *Taxiway A = 310 F/C/X/T*
- *Taxiway B = 500 F/C/X/T*
- *Taxiway C = 500 F/C/X/T*
3. Dimensi
Taxiway A : 108 M X 15 M
Taxiway B : 167 M X 23 M
Taxiway C : 179 M X 23 M
ACL Location and elevation : NIL
VOR/ Ins Check Point : NIL
Keterangan : -

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

1. Penggunaan tanda : - *ID Sign Of ACFT : Available*
Identifikasi pesawat udara, - *TWY Guide Line : Available*
taxiway guide lines, visual - *Visual Docking : ADGS*
docking/parking guidance *Parking stand 6 and 7*
system untuk parkir pesawat - *Parking Guidance : A/C Stop line*
udara *parking Available (By Marshaller)*
2. Sistem Aircraft Stands : - *ID Sign Of ACFT : Available*

- TWY Guide Line : Available
 - Visual Docking : Available
 - Parking Guidance : Available
3. Marka Runway dan lampu : - Marka RWY : RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, touch down, RWY side stripe, nose wheel guidance turn pad RWY
- Marka TWY : centerline, holdi 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
3. Stop bars : -
4. Keterangan : -

J. Lokasi dan *Designation Of Standard Taxi Routes*

- Military : Take off/landing Runway 01/19 via Taxiway A
- Umum : Take off/landing Runway 01/19 via Taxiway B dan C

K. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 1 Pesawat Udara dan Koordinas

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1.	1	02 08 59.866 N	117 26 01.495 E	AT 72
2.	2	02 08 58.724 N	117 26 01.243 E	A320/B738
3.	3	02 08 57.580 N	117 26 00.968 E	A320/B738
4.	4	02 08 56.442 N	117 26 00.714 E	AT 72
5.	5	02 08 55.296 N	117 26 00.547 E	A320/B738
6.	6	02 08 53.978 N	117 26 00.065 E	A320/B738
7.	7	02 08 52.083 N	117 26 59.634 E	A320/B738
8.	8	02 08 50.983 N	117 26 59.477 E	AT 72

(Sumber: *Aerodrome Manual* (AM) Bandar Udara Kalimantan)

L. Aerodrome Obstacle

Remaks : NIL (Area Pendaratan)

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

Asstociated MET Office : Aerodrome Meteorological and
Geophysical Station
KALIMARAU AIRPORT

Hours of service MET : H-24

office Outside Hours

Office responsible for TAF : MET Station Sultan Aji

preparation period of Muhammad Sulaiman

validity Sepinggan

Type of landing forecasts : QAM/Half Hour

interval of issuance

Briefing/ consultion : Personal Consultation,
provided Telephone and Self-Briefing
display

Flight documentation- : Chart/English
languange used

Charts and other information available for Providing Information

- : S, W, T, SWM, SWL
- S = surface analysis (current chart)
 - U = upper air analysis (current chart)
 - P = prognostic upper air chart
 - W =significant weather chart
 - T = tropopause chart
 - SWM = significant weather medium (chart)
 - SWL = significant weather low (chart)

ATS units provided with information

: Kalimantan TWR

Additional information (limitation of service etc)

: Address – Bandara Kalimantan – Berau
Telp. +6285248758682

N. Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik Runway

1	2	3	4	5
Nomor Runway	True BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCR) dan Permukaan runway dan stopway	Koordinat Threshold
01	013 °	2250 X 45 M	470 F/C/X/T (Asphalt)	02° 08' 16.26" N 117° 25' 41.99" E
19	193 °			02° 09' 27.92" N 117° 25' 59.29" E

6	7	8	9
<i>Elevasi Threshold & ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway</i>	<i>Slope Runway Nomor</i>	<i>Dimensi Stopway</i>	<i>Dimensi Clearway</i>
33 ft	-0.04%, +0.14%, +0.99%, +0.22% (Longitudinal) 1.19% - 1.92% (Transverse)	NIL	400 M X 140 M
16 ft	+0.22%, +0.99%, +0.14%, -0.04% (Longitudinal) 1.19% - 1.92% (Transverse)	NIL	200 M X 140 M

10	11	12	13
<i>Dimensi Runway Strip</i>	<i>RESA</i>	<i>OFZ</i>	<i>Keterangan</i>
2370 M X 140 M	90 M X 90 M	NIL	Tidak ditemukan
Grass	90 M X 90 M	NIL	adanya obstacle

(Sumber : Aerodrome Manual (AM) Bandar Udara Kalimantan.)

N. Declared Distance

Tabel 2. 3 Declared Distance

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
01	2250 M	2650 M	2250 M	2250 M
19	2250 M	2650 M	2250 M	2250 M

(Sumber: Aerodrome Manual (AM) Bandar Udara Kalimantan)

O. Approach and Runway Lighting

Tabel 2. 4 Approach and Runway Lighting

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	<i>APP LIGHT type LEN</i>	<i>THR Light colour WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ LGT LEN</i>
01	PALS Cat I 900 m, LIH	Green	PAPI, Left/3°	NIL
19	MALS, 420 m, LIH	Green	PAPI, Left/3°	NIL

6	7	8	9	10
<i>RWY Centreline LGT Lngth, Spacing Colour</i>	<i>RWY Edge LGT LEN, Spacing Colour</i>	<i>RWY End LGT Colour WBAR</i>	<i>SWY LGT LEN (m) Colour</i>	<i>Remarks</i>
Length 2250 M Spacing 30 M Colour Red and White	Length 2250 M Spacing 60 M Colour Yellow and White	7-7-7 Config Spacing 1.25 M Colour Red	NIL NIL NIL	NIL
Length 2250 M Spacing 30 M Colour Red and White	Length 2250 M Spacing 60 M Colour Yellow and White	7-0-7 Config Spacing 1.25 M Colour Red	NIL NIL NIL	REIL

(Sumber : Aerodrome Manual (AM) Bandar Udara Kalimantan.)

P. Other Lighting, Secondary Power Supply

- ABN/IBN Location, : ABN : On top of Tower building

Characteristic and Hours : (020845.40N, 1172559.72E ,

Operation : Flashing Red/Green every 4 seconds, 2300 - 1300
- LDI location and LGT : NIL
- Anemometer location : 800 m from THR 01, not lighted and LGT

4. TWY edge / Centerline : Twy Edge : TWY B. C
LGT : Twy Center LGT : Not Availble
5. Secondary power : Secondary power supply to all
supply/switch over time : lighting at AD
6. Keterangan : Windsock available

Q. Helicopter Landing Area

Pada Bandar Udara Kalimantan melayani temporary pendaratan helicopter (*Charter Flight* komersial / pemerintahan) dengan menggunakan *parking stand* 1 dan 2.

1. Coordinates TLOF of THR : TLOF : 02°09'02" N 117° 25'53" E
FATO : FATO 01 : 02°08'16.26" N 117° 25'41.99" E
FATO 19 : 02°09'27.92" N 117° 25'59.29" E
2. TLOF and/or FATO : Rwy 19 : 16 ft
elevation (M/FT) : Rwy 01 : 33 ft
3. TLOF and FATO area : TLOF : Circle with diameter 18 M, Concrete,
dimensions, surface, 540 R/C/X/U, Dash line yellow.
strength, marking : FATO : 2250 x 45 M, Asphalt, 470 F/C/X/T,
runway Marking (FATO Runway Type)
4. True baring and MAG brg : FATO runway Tipe : 01 - 19
of FATO
5. Declared distance : NIL
available
6. APP and FATO lighting : NIL
7. Keterangan : -

R. Jarak Intersection – Take Off dari setiap runway

Tabel 2. 5 Jarak Intersection – Take Off dari setiap Runway

Runway Designation	Intersection Take Off	TODA		
01	NIL	NIL	NIL	NIL
19	NIL	NIL	NIL	NIL

(Sumber : *Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Kalimantan)

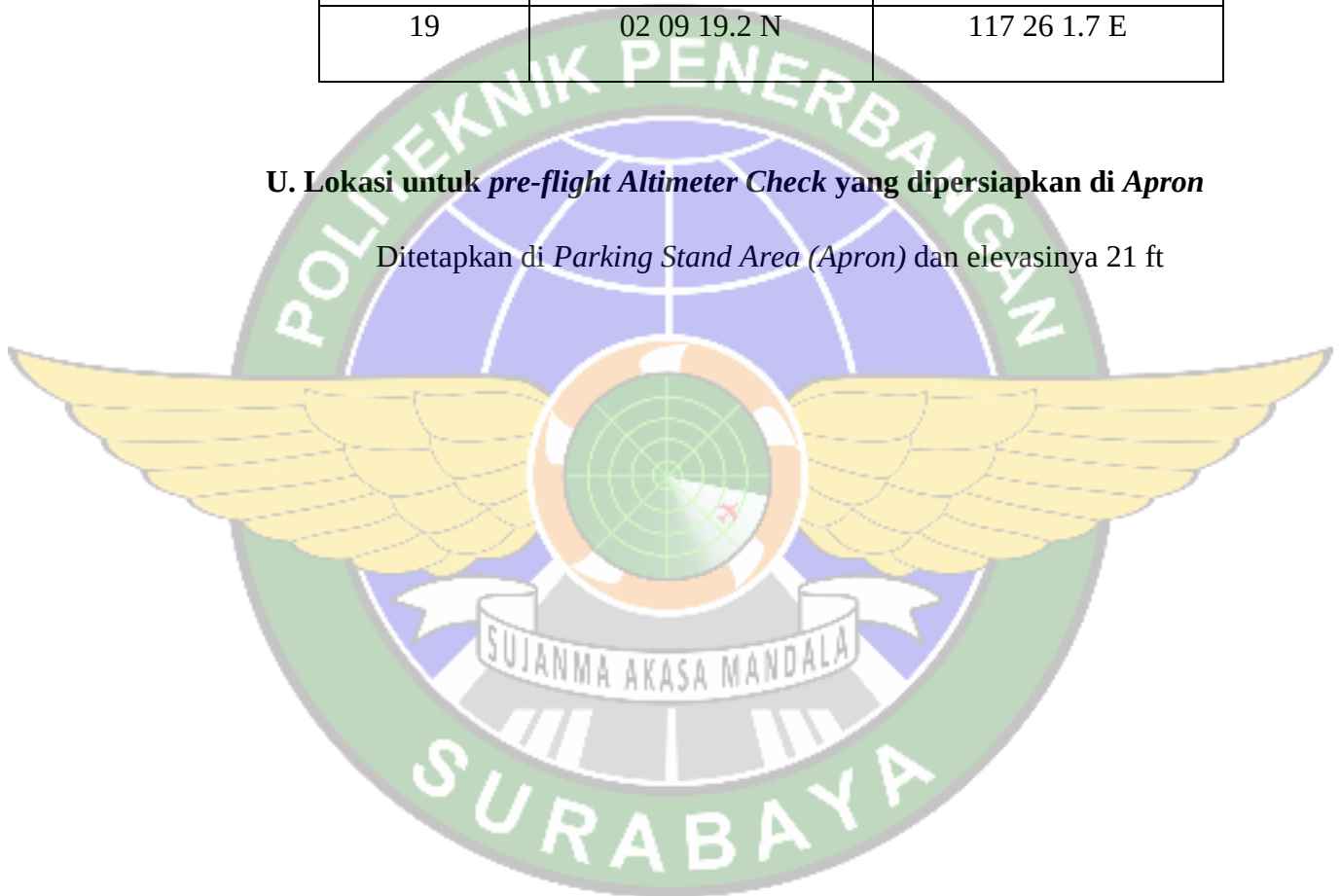
T. Koordinat *Intersection* – *Taxiway*

Tabel 2. 6 Koordinat *Intersection* - *Taxiway*

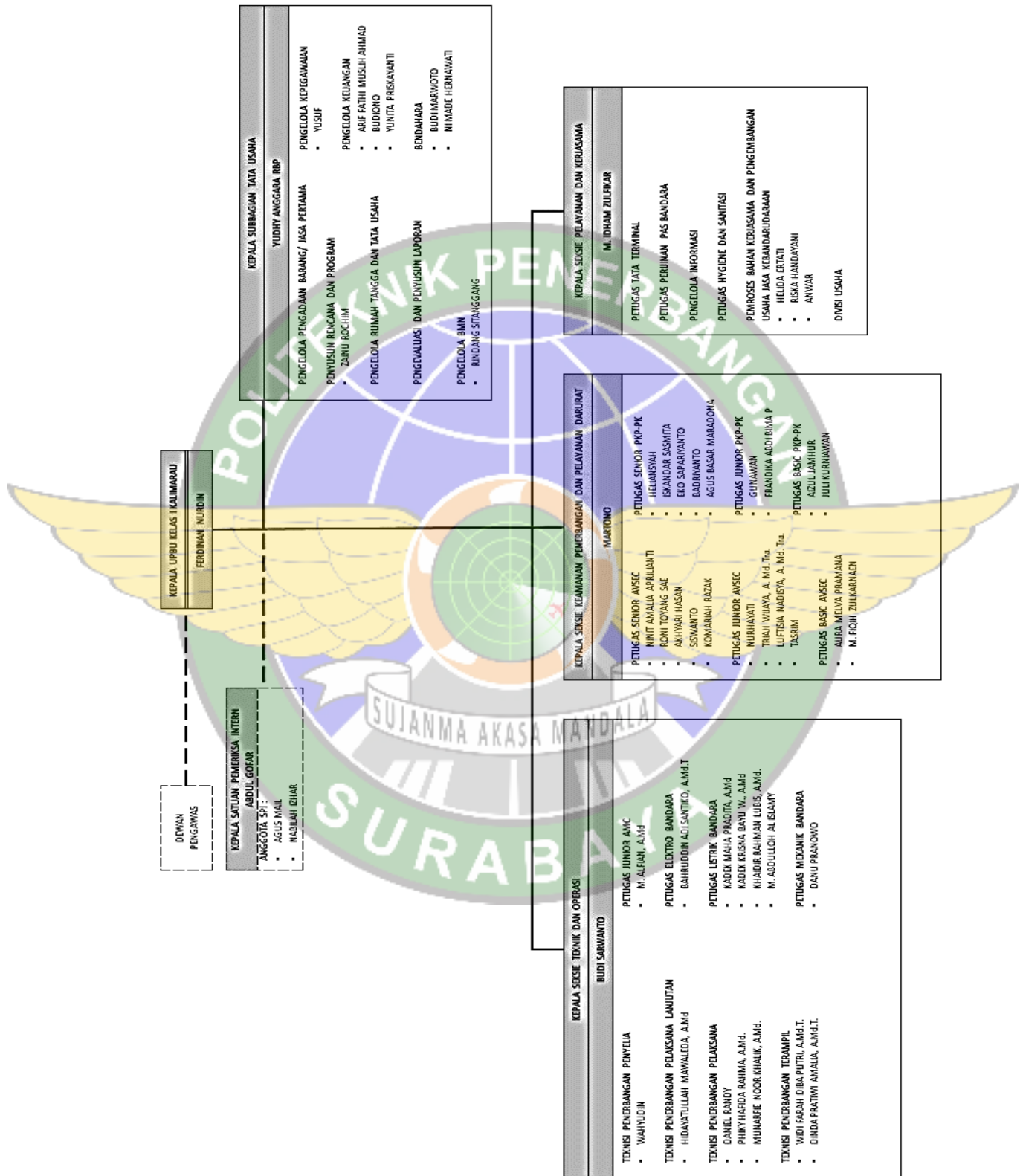
<i>Intersection - Taxiway</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)	
	Lintang	Bujur
01	02 09 20.2 N	117 26 02 E
19	02 09 19.2 N	117 26 1.7 E

U. Lokasi untuk *pre-flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*

Ditetapkan di *Parking Stand Area (Apron)* dan elevasinya 21 ft



2.3 Struktur Organisasi



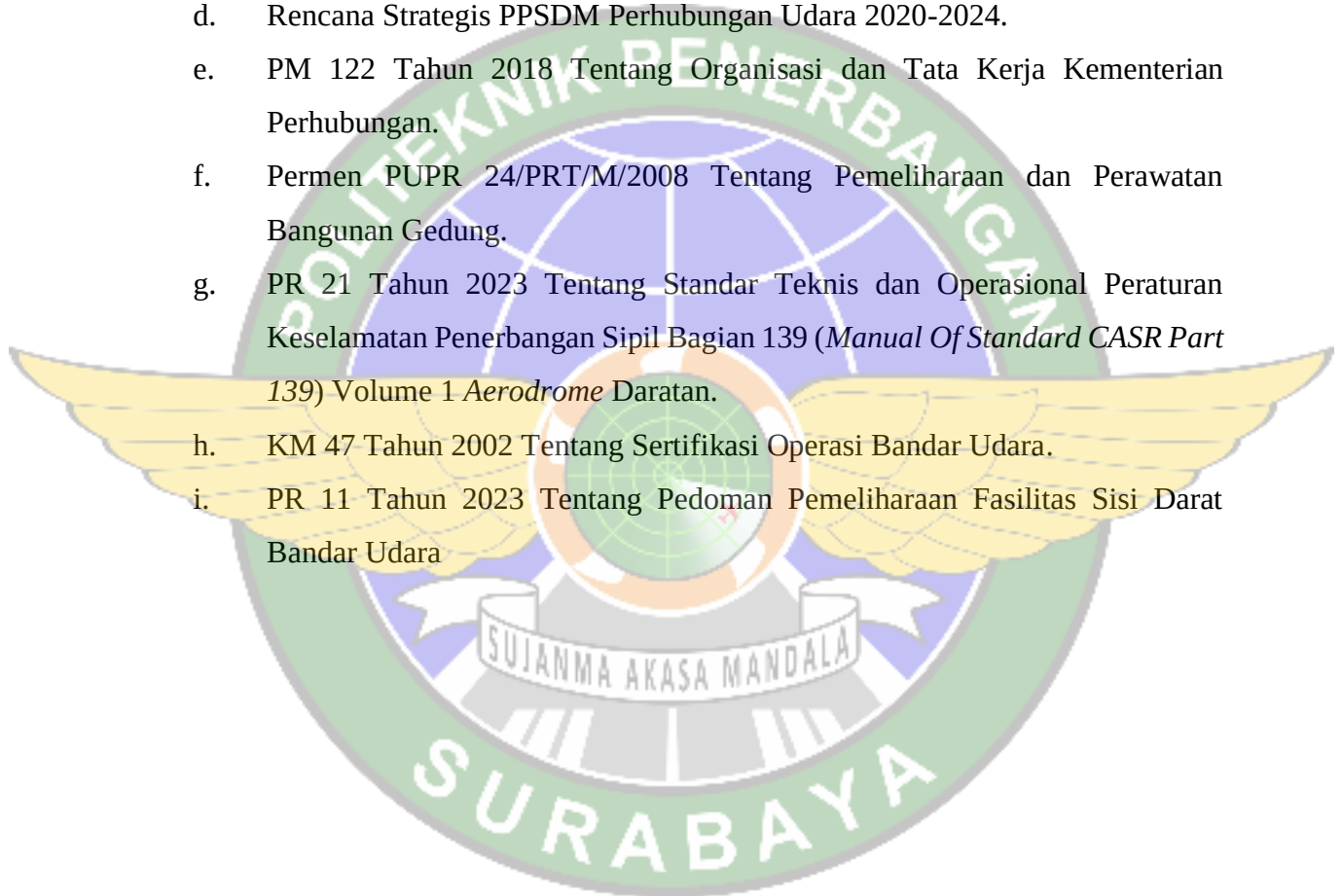
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimarau

(Sumber: Arsip Bandar Udara Kalimarau, Tahun 2024)

2.4 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan OJT ini, penulis menggunakan beberapa peraturan yang dapat dijadikan pedoman sebagai berikut.

- a. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara.
- c. PM 69 Tahun 2013 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.
- d. Rencana Strategis PPSDM Perhubungan Udara 2020-2024.
- e. PM 122 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- f. Permen PUPR 24/PRT/M/2008 Tentang Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung.
- g. PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume 1 *Aerodrome* Daratan.
- h. KM 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
- i. PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 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 keselamatan dan fasilitas penunjang lainnya.

Bandar Udara memiliki peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara, dengan cara mempertemukan beberapa titik pertemuan jaringan dan rute angkutan udara (PM 69 Tatanan Kebandarudaraan Nasional, 2013).

Sebagai pusat transportasi udara, bandar udara terdiri atas beberapa fasilitas untuk membantu kelancaran operasional penerbangan. Fasilitas ini meliputi fasilitas sisi darat dan sisi udara.

3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi operasi bandar udara sisi udara bandar udara adalah wilayah 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.

Dalam KM 47 tahun 2002 disebutkan pula fasilitas pokok sisi udara bandar udara meliputi:

- a. *Runway* (landas pacu), adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas
- b. *Taxiway* adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu

maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.

- c. Apron, adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi operasi bandar udara sisi darat bandar udara yaitu wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan, Adapun Fasilitas Sisi Darat terdiri dari :

- a. Terminal bandar udara adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan.
- b. *Cargo*, adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c. Fasilitas penunjang bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang juga termasuk

3.2 Pemeliharaan

Dalam PR 21 Tahun 2023 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, system 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*) (Riandi, Novalia, & Purnama, 2022).

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*) (Riandi, Novalia, & Purnama, 2022).

3.2.1 Pemeliharaan Marka Apron

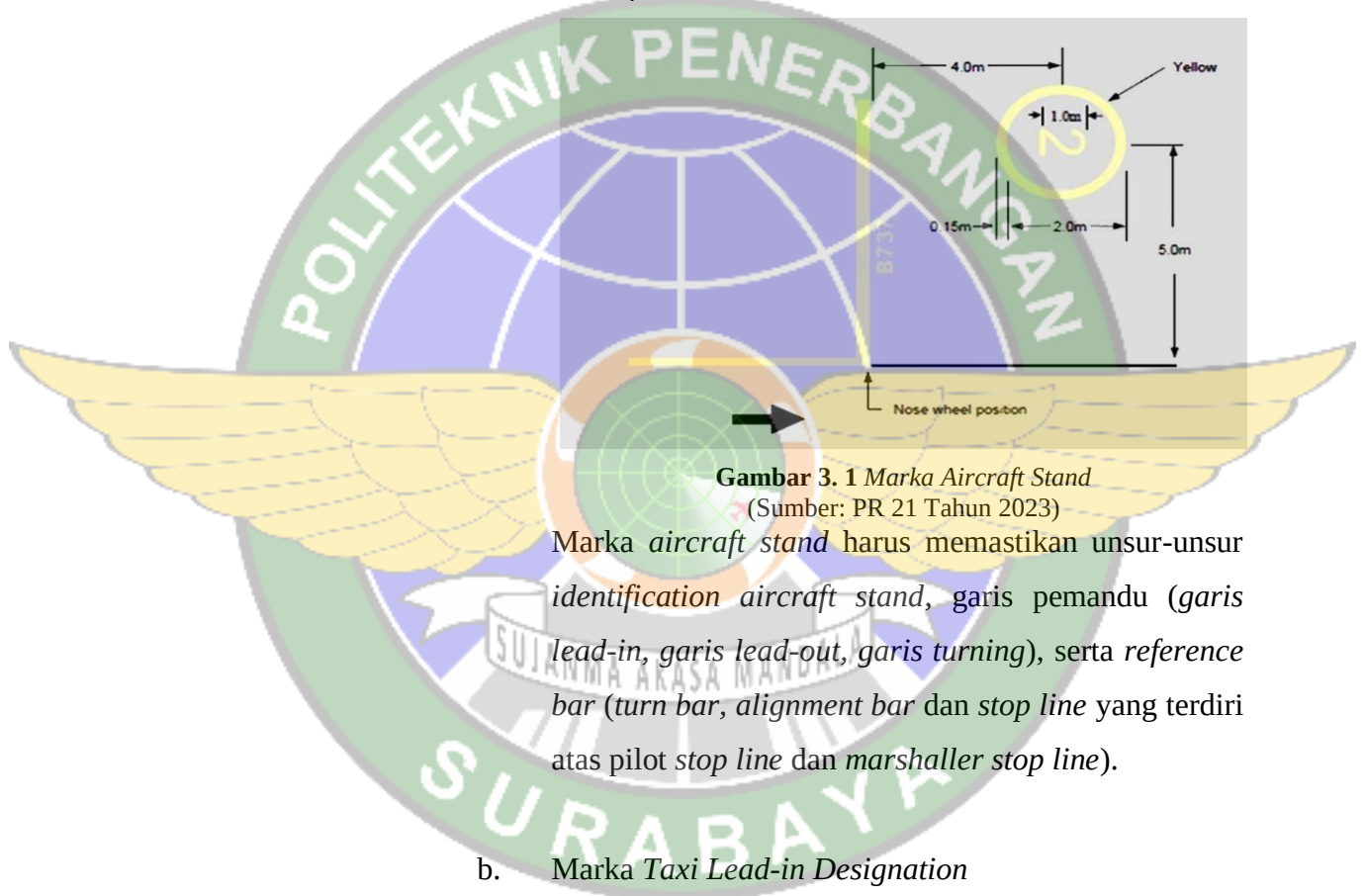
Menurut PR 21 Tahun 2023 marka atau marking merupakan simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika. Pemeliharaan marka apron Bandar Udara Kalimantan ini dilakukan dengan tujuan mencegah terjadinya potensi bahaya keselamatan dan operasi pesawat dikarenakan marka *apron* yang telah pudar. Hal ini terjadi karena Lalu Lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca, membuat marka *apron* cepat pudar

3.2.1.1 Jenis – jenis Marka Apron

Dalam PR 21 Tahun 2023 *Manual of Standar CASR 139 Volume 1 Aerodrome* Daratan marka *apron* terdiri dari Marka *Aircraft Stand*, Marka *Taxi Lead-in Designation*, Marka *Apron Safety Lines* dan Marka *Apron Edge*.

a. Marka Aircraft Stand

Marka *aircraft stand* harus disediakan untuk posisi parkir yang telah ditetapkan pada *apron* yang diperkeras. Marka *aircraft stand* pada *apron* yang diperkeras harus diposisikan untuk dapat memberikan jarak aman dan Ketika *nose wheel* mengikuti Marka *aircraft stand*.



Gambar 3. 1 Marka Aircraft Stand
(Sumber: PR 21 Tahun 2023)

Marka *aircraft stand* harus memastikan unsur-unsur *identification aircraft stand*, garis pemandu (*garis lead-in*, *garis lead-out*, *garis turning*), serta *reference bar* (*turn bar*, *alignment bar* dan *stop line* yang terdiri atas *pilot stop line* dan *marshaller stop line*).

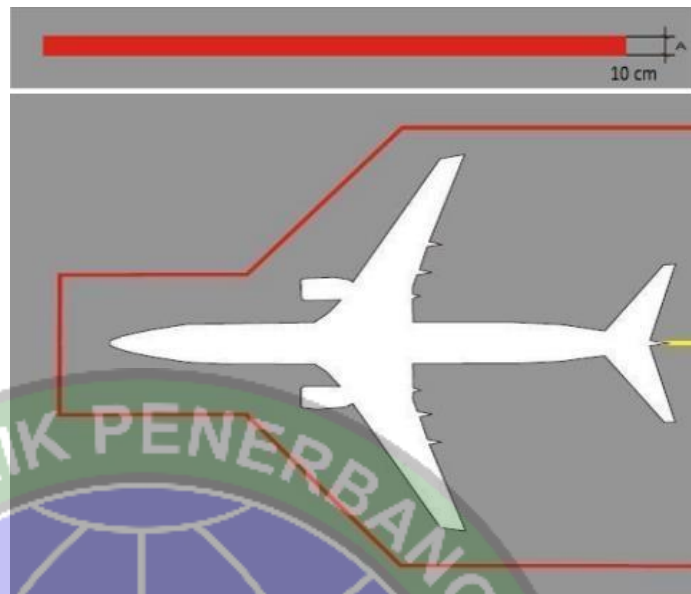
b. Marka Taxi Lead-in Designation

Taxi lead-in designation harus disesuaikan di *apron* yang mempunyai lebih dari satu *aircraft stand*. Marka *lead-in* harus terletak di awal setiap garis *taxi guideline* yang bercabang. Ada tiga jenis *lead-in line* yaitu *aircraft stand number designation*, *aircraft type limit designation* dan *aircraft weight limit designation*.

c. Marka *Apron Safety Lines*

Apron safety lines harus disediakan di *apron* perkerasan seperti di persyaratan dalam konfigurasi parkir dan fasilitas darat. *Apron safety lines* harus ditempatkan untuk mendefinisikan area yang diperuntukan untuk digunakan kendaraan darat dan peralatan layanan pesawat darat lainnya untuk menyediakan jarak yang aman dari pesawat udara. *Apron safety lines* meliputi unsur antara lain seperti *wing tip clearance lines* dan *service road boundary lines*. *Apron safety lines* tidak boleh putus, mempunyai lebar 10 cm dan berwarna merah. Garis batasnya mempunyai lebar 10 cm.

Marka yang termasuk kedalam marka *apron safety lines* yaitu *wing tip clearance lines*, *parking clearance line*, *aircraft type limit line*, *parking weight limit line*, *equipment clearance line*, marka *equipment storage*, marka *aerobridge safety*, *no parking area*, marka *equipment parking area*, marka *fuel hydrant*, marka *tug parking position lines*, marka *apron service road*, dan *passanger path*.



Gambar 3. 2 Marka Aircraft Stand

(Sumber: PR 21 Tahun 2023)

d. Marka Apron Edge

Marka *apron edge* harus disediakan jika batas antara perkerasan dengan kekuatan tinggi tidak dapat dibedakan dengan daerah sekitarnya, dan parkir pesawat udara yang tidak dibatasi pada posisi parkir tetap. Marka *apron edge* terdiri oleh dua garis kuning tak terputus dengan lebar 0.15 m dan terpisah sejauh 0.15 m.

Marka yang termasuk kedalam marka *apron edge* yaitu marka *road-holding position*, marka *mandatory instruction*, dan marka informasi.



Gambar 3. 3 Marka Apron Edge

(Sumber: PR 21 Tahun 2023)

3.2.1.2 Jenis – jenis Cat Marka

Ada beberapa jenis cat untuk marka, masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan yang berbeda tergantung pada tujuan penggunaannya.

a. *Thermoplastic*

Adalah jenis plastik yang menjadi lunak jika dipanaskan dan akan mengeras jika didinginkan dan proses ini bisa dilakukan berulang kali. Unsur yang terkandung dalam cat ini yaitu resin hidrokarbon dan manik-manik kaca yang memberikan kinerja reflektif.

b. *Coldplastic*

Adalah jenis plastic yang terdiri atas dua komponen bahan yang terpisah. *Coldplastic* setelah dihampar dan bisa juga disemprot dengan tekanan kuat, ia akan cepat mongering dan menghasilkan kepadatan yang tinggi.

c. *Pre-formed thermoplastic*

Adalah jenis plastik yang terbuat dari bahan yang sama seperti thermoplastic yaitu plastik yang jika dipanaskan bisa mengeras dengan kuat dan mampu menahan beban lalu lintas berat.

d. Cat berbasis pelarut

Cat berbasis pelarut atau solvent base paint ini bisa digunakan untuk penandaan marka jalan, bahan tersebut cenderung mengandung kadar VOC yang tinggi, berbau kuat, dan hasil mengkilap. Cat roadline cocok digunakan untuk apron karena cepat kering dann hasil lebih mengkilap.

e. Cat berbahan dasar air

Cat berbahan dasar air pada dasarnya hamper sama dengan cat marka berbahan dasar pelarut/minyak. Cat berbahan dasar air tidak mengandung kadar VOC tinggi dan pengeringannya dipengaruhi oleh udara sehingga membutuhkan waktu lebih lama dari bahan pelarut minyak. (Erwin Kusnandar, 2016)

3.2.2 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa pemeliharaan bangunan gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu layak fungsi (*preventive maintenance*). Sementara perawatan bangunan gedung adalah kegiatan memperbaiki dan atau mengganti bagian bangunan gedung, komponen, bahan bangunan, dan atau prasarana dan sarana agar bangunan gedung tetap layak fungsi (*corrective maintenance*).

3.2.2.1 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa Lingkup Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung terdiri atas:

- a. Rehabilitas Memperbaiki bangunan yang telah rusak Sebagian dengan maksud menggunakan sesuai dengan fungsi tertentu yang tetap, baik arsitektur maupun struktur bangunan gedung tetap dipertahankan seperti semula, sedangkan utilitas dapat berubah.
- b. Renovasi Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat Sebagian dengan maksud menggunakan sesuai fungsi tertentu yang dapat tetap atau berubah, baik, arsitektur, struktur maupun utilitas bangunannya.
- c. Restorasi Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat sebagian dengan maksud menggunakan untuk fungsi tertentu yang dapat tetap atau berubah dengan tetap mempertahankan arsitektur bangunannya sedangkan struktur dan utilitas bangunannya dapat berubah.

3.2.2.2 Tingkat Kerusakan Bangunan

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa Intensitas kerusakan bangunan dapat digolongkan atas tiga tingkat kerusakan, yaitu :

- a. Kerusakan ringan. Kerusakan ringan adalah kerusakan terutama pada komponen nonstruktural, seperti penutup atap, langit-langit, penutup lantai, dan dinding pengisi. Perawatan untuk tingkat kerusakan ringan, biayanya maksimum adalah sebesar 35% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.
- b. Kerusakan sedang. Kerusakan sedang adalah kerusakan pada Sebagian komponen non struktural, dan atau komponen struktural seperti struktur atap, lantai dan lain-lain. Perawatan untuk tingkat kerusakan sedang, biayanya maksimum adalah sebesar 45 % dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.
- c. Kerusakan berat. Kerusakan berat adalah kerusakan pada sebagian besar komponen bangunan, baik struktural maupun non-struktural yang apabila setelah diperbaiki masih dapat berfungsi dengan baik sebagaimana mestinya. Biaya maksimum adalah sebesar 65% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

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

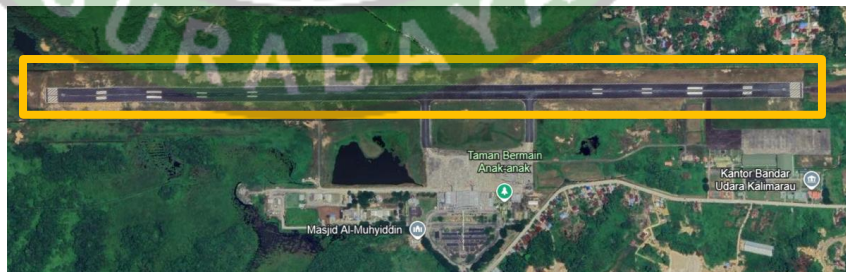
Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan memiliki lingkup sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

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

a. Landas Pacu (*Runway*)

Landas pacu merupakan daerah berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan memiliki *runway* dimensi panjang 2250 x 45 m dengan perkerasan *flexible* dan *strength* PCR 470 F/C/X/T (asphalt). Letak *runway* 01 pada arah selatan dan *runway* 19 pada arah utara.



Gambar 4. 1 Runway Bandar Udara Kalimantan
(Sumber: Google Earth, diakses tanggal 02 Desember 2024)

b. Landas Hubung (*Taxiway*)

Taxiway (landas hubung) adalah jalan yang digunakan sebagai jalan keluar masuk pesawat dari runway serta sarana penghubung apron dengan runway maupun beberapa fasilitas lain seperti aircraft parking position taxiline, apron taxiway dan rapid exit taxiway. Terdapat dua taxiway Bandar Udara Kalimantan dengan permukaan asphalt, taxiway B memiliki dimensi 167 x 23 dengan strength 500 F/C/X/T, dan taxiway C memiliki dimensi 179 x 23 m dengan strength 500 F/C/X/T.



Gambar 4. 2 *Taxiway*

(Sumber: Google Earth, diakses tanggal 02 Desember 2024)

c. *Apron*

Apron adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar dan perawatan pesawat. Apron Bandar Udara Kalimantan memiliki dimensi 315 m x 100 m dengan permukaan Rigid (318 M x 100 M) dan Strength 540 R/C/X/U (Slab Beton)



Gambar 4.3 Apron

(Sumber: Google Earth, diakses tanggal 02 Desember 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

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 dikawasan bandar udara.

a. Terminal Penumpang

Tempat penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan.



Gambar 4. 4 Terminal Penumpang

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

b. Gedung Operasional

Gedung Operasional merupakan Gedung penunjang kegiatan operasional pada sebuah bandara. Berikut Gedung operasional yang ada di Bandara Kalimantan yaitu:

1. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) atau disebut juga rumah pembangkit adalah gedung yang mendistribusikan listrik ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara Kalimantan berau.



Gambar 4. 5 Power House

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2024)

2. PK-PPK

Fire Station adalah bangunan Gedung pada sisi udara yang berlokasi di posisi strategis yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PK-PPK



Gambar 4. 6 Gedung Fire Station Bandara Kalimantan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

3. Gedung Maintenance

Gedung maintenance adalah Gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan alat-alat berat dan banglad maupun kendaraan penunjang kegiatan operasional bandar udara erta tempat untuk perbaikan alat-alat yang digunakan dalam bekerja.



Gambar 4. 7 Gedung Maintenance Bandara Kalimarau
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

4. Cargo

Cargo adalah ruang yang digunakan sebagai proses pelayanan bongkar muat barang dalam bandara.



Gambar 4. 8 Gedung Cargo
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

5. Menara *Air Traffic Controller* (ATC)

Fungsi Menara pengawas (*control tower*) di suatu bandar udara untuk mempermudah kinerja dari *Air Traffic Controller* (ATC). Seorang ATC berada di bawah Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau Airnav Indonesia. Dengan adanya Menara pengawas, ATC lebih leluasa Ketika hendak memandu ataupun mengawasi pergerakan pesawat di area udara bandara ataupun di apron. Berikut merupakan control tower di Bandar Udara Kalimantan.



Gambar 4. 9 Menara *Air Traffic Controller* (ATC)

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

6. Gedung Administrasi

Gedung ini digunakan sebagai tempat pengelola keuangan, mengurus administrasi bandara seperti perizinan, dan koordinasi dengan instansi terkait. Biasa juga digunakan pertemuan antara pihak bandara juga otoritas penerbangan.

Gedung administrasi bandara memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional, manajemen, dan keamanan di bandara. Dengan adanya fasilitas ini,

bandara dapat beroperasi secara efisien dan terkoordinasi dengan baik.



Gambar 4. 10 Gedung Administrasi
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 (Lima) bulan terhitung sejak tanggal 02 Oktober 2024 – 31 Maret 2024 dan jadwal pelaksanaan kegiatan-kegiatan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan secara umum dapat dilihat pada tabel dibawah.

Untuk waktu pelaksanaan dinas bandar udara dimulai dari pukul 07.30 – 16.30 WITA. Selama proses *On the Job Training* OJT berlangsung seluruh taruna dibimbing dan diawasi oleh Koordinator, Penanggungjawab dan Senior yang ada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

Taruna D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	02 Oktober 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) sampai di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan	
2	03 Oktober 2024 – 28 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.	
3	05– 07 Maret 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang OJT 2	

(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2025)

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut.

4.3.1 Pudarnya Marka Apron

Bandar Udara Kalimantan memiliki *apron* luas 315 x 100 m dengan kapasitas 8 *parking stand*. Lalu lintas penerbangan yang cukup padat,

faktor cuaca, keausan membuat marka *apron* cepat pudar. Pada Nomor PM 36 tahun 2021 Pasal 21, dalam rangka mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas Bandar Udara wajib dilakukan pemeliharaan dengan menggunakan peralatan pemeliharaan. Pemeliharaan berupa pengecatan ulang marka *apron* agar marka *apron* dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat maupun kendaraan lain yang beroperasi di *apron*.



Gambar 4. 11 Kondisi Marka *Apron* Sebelum Dilakukan Pengecatan
(Sumber: Dokumentasi Penulis Tahun 2024)

4.3.2 Retaknya Kaca Koridor Terminal Keberangkatan

Terminal Bandar Udara Kalimantan memiliki luas sebesar 16.667 m² yang terdiri atas dua lantai. Pergerakan penumpang yang cukup padat ditambah dengan faktor cuaca dan faktor Perbedaan suhu antara bagian dalam dan luar terminal dapat menyebabkan kaca memuai atau menyusut tidak merata, sehingga retak. Sinar matahari yang terik di satu sisi kaca sementara sisi lainnya tetap dingin bisa menyebabkan tekanan dan retakan. Pada PR 11 Tahun 2023, dengan tujuan untuk memastikan seluruh fasilitas sisi darat bandar udara terpelihara dengan baik sehingga dapat mempertahankan tingkat pelayanan yang ditetapkan setiap kerusakan agar dilakukan perbaikan sementara dan/atau perbaikan permanen. Perbaikan berupa perbaikan permanen

dengan mengganti kaca yang baru dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang juga staff yang melaluinya.



Gambar 4. 12 Retaknya Kaca Koridor Terminal
(Sumber: Dokumen Penulis Tahun 2024)

4.4 Penyelesaian

4.4.1 Pelaksanaan Perawatan Permukaan Apron

a. Lokasi Apron dari Bandar Udara Kalimantan



Gambar 4. 13 Lokasi Pengecatan Marka Apron

(Sumber: Google Earth, diakses tanggal 02 Desember 2024)

b. Tahapan Persiapan

- a. Mempersiapkan pekerja dan pengawas pekerjaan
- b. Mempersiapkan alat dan bahan

Tabel 4. 2 Alat dan Bahan Pengecatan Marka Apron

No	Alat	Jumlah
1.	Ember Cat	6
2.	Kuas Cat	10

No	Alat	Jumlah
3.	Thinner	6
4.	Mixer Pengaduk Cat	1
5.	Cat Kuning	6
6.	Cat Hitam	6
7.	Cat Merah	6



Gambar 4. 14 Alat Pencampuran Cat dengan Thinner
(Sumber: id.pinterest.com, Tahun 2025)



Gambar 4. 15 Ember cat
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



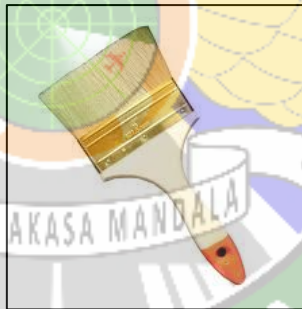
Gambar 4. 16 Merk Cat yang digunakan
(Sumber: Google Diakses 02 Desember 2024)



Gambar 4. 17 Merk Thinner yang Digunakan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 18 Kuas Roll yang Digunakan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 19 Kuas cat tembok
(Sumber: id.pinterest.com, Tahun 2025)

c. Tahap Pelaksanaan

Pengecatan dilakukan setelah penerbangan off, dimulai jam 21.00 hingga 23.00 – 01.00 waktu setempat dengan koordinasi pihak lain seperti Avsec dan AMC guna menghindari kesalahpahaman antar pihak. Pengecatan ulang marka apron berlangsung selama 5 hari terhitung sejak tanggal 17 Oktober 2024 hingga 21 Oktober 2024.

1. Tahap pertama yaitu mencampur cat dan thinner dengan perbandingan 3:1. Pastikan cat tercampur rata dan tidak menggumpal.
2. Tahap kedua yaitu mengecat marka menggunakan kuas roll. Kuas cat tembok digunakan untuk mengecat area yang tidak bisa dicat menggunakan kuas roll seperti marka yang bertumpuk dengan marka *aerobridge safety*.
3. Pada area yang tidak bisa dilakukan pengecatan dikarenakan basah, maka pengecatan dilanjutkan besok menunggu area tersebut kering terlebih dahulu.

Berikut adalah beberapa foto dokumentasi proses pencampuran cat dengan thinner dan pelaksanaan pengecatan ulang marka *apron*.





Gambar 4. 20 Proses Pencampuran Cat dengan Thinner dan Proses Pengecatan
(Sumber: Dokumen Penulis)

4.4.2 Pemeliharaan dan Perawatan Kaca Terminal Keberangkatan

Pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan Ketika penerbangan keberangkatan sudah off agar tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang. Pekerjaan pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan selama 1 hari pada tanggal 04 November 2024 dimulai pukul 20.00 – 23.00 waktu setempat. Berikut Langkah-langkah dari pekerjaan pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan :

a. Tahap Persiapan

Alat dan Bahan yang digunakan untuk pekerjaan pemeliharaan dan perawatan Kaca Terminal keberangkatan:

Alat : Gunting, Kop kaca, Selotip, Gun Sealant.

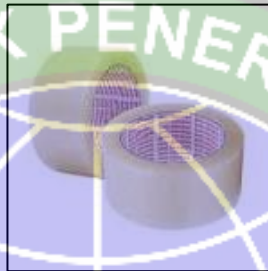
Bahan : Kaca Film, Solar Flat 12 ml, *Silicone Sealant*



Gambar 4. 21 Gunting
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



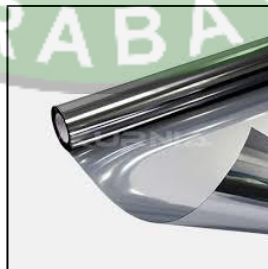
Gambar 4. 22 Kop Kaca
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



Gambar 4. 23 Solasi Bening Besar
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



Gambar 4. 24 Gun Sealant
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



Gambar 4. 25 Kaca Film
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



Gambar 4. 26 Solar Flat
(Sumber: google.com, Tahun 2025)



Gambar 4. 27 Silicone Sealant
(Sumber: google.com, tahun 2025)

b. Tahap Pelaksanaan

1. Pertama, dilakukan pembongkaran kaca dengan cara menempelkan solasi pada kaca yang retak, agar waktu pembongkaran pecahan kaca tidak berceceran dan menyelakai.



Gambar 4. 28 Pembongkaran Kaca yang Retak
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2024)

2. Tahap kedua, Solar Tuff 12 ml dilapisi kaca film yang fungsinya mengurangi panas juga sinar matahari masuk.



Gambar 4. 29 Pemasangan Kaca Film pada Solar Tuff
(Sumber: Dokumentasi Penulis, tahun 2024)

3. Tahap ketiga, selesai diberi kaca film, solar tuff bisa mulai dipasang di rangka kaca.



Gambar 4. 30 Pemasangan Kaca
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

4. Tahap keempat, Kaca dipasang dibantu dengan alat kop kaca



Gambar 4. 31 Pemasangan Kaca dibantu dengan Alat Kop Kaca
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

5. Terakhir Kaca diberi Silicone Sealant dan kaca selesai dipasang



Gambar 4. 32 Setelah Kaca Terpasang
(Sumber: Dokumentasi Penulis 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan uraian dan hasil pengamatan penulis dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, penulis mencoba menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

a. Pengecatan Ulang Marka *Apron*

Bandar Udara Kalimantan memiliki *apron* luas 315 x 100 m dengan kapasitas 8 *parking stand*. Lalu lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca membuat marka *apron* cepat pudar. Dalam rangka mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas Bandar Udara wajib dilakukan pemeliharaan berupa pengecatan ulang marka *apron* agar marka dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat maupun kendaraan lain yang beroperasi di *apron*.

Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, maka pengecatan dilakukan setelah penerbangan off, dengan koordinasi pihak lain seperti Avsec dan AMC. Pengecatan ulang marka *apron* berlangsung selama 5 hari.

Proses pengecatan marka *apron* dilakukan dalam tiga tahap utama. Pertama, cat dicampur dengan thinner. Kedua, pengecatan dilakukan menggunakan kuas roll, sementara kuas cat tembok digunakan untuk area yang sulit dijangkau. Ketiga, area yang basah, pengecatan ditunda untuk memastikan hasil yang optimal.

b. Perbaikan Kaca Terminal

Terminal Bandar Udara Kalimantan memiliki luas sebesar 16.667 m² terdiri atas dua lantai. Faktor cuaca dan perbedaan suhu antara bagian dalam dan luar terminal dapat menyebabkan kaca memuai atau menyusut tidak merata, sehingga retak. Untuk memastikan

seluruh fasilitas sisi darat bandar udara terpelihara dengan baik sehingga setiap kerusakan dilakukan perbaikan sementara dan/atau perbaikan permanen. Perbaikan permanen dilakukan dengan mengganti kaca yang baru dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang juga staff yang melaluinya.

Pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan Ketika penerbangan keberangkatan sudah off agar tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang. Pekerjaan pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan selama 1 hari

Proses perbaikan kaca terminal dilakukan dalam lima tahap. Pertama, kaca yang retak dibongkar. Kedua, Solar Tuff 12 ml dilapisi kaca film. Ketiga, kaca yang telah dilapisi dipasang pada rangka. Keempat, pemasangan kaca dibantu dengan alat kop kaca. Terakhir, kaca diberi *Silicone Sealant* untuk memastikan kekuatan dan kestabilannya.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Kesimpulan dari *On the Job Training* (OJT) berdasarkan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh penulis, antara lain:

1. Memahami keadaan lapangan secara nyata.
2. Memahami cara kerja yang baik antar sesama pekerja.
3. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama unit karena di Bandar Udara Kalimantan antar unit saling ada keterkaitan dalam setiap kegiatan pemeliharaan dan perawatan fasilitas yang ada.
4. Memahami lebih luas akan fasilitas-fasilitas yang ada pada bandar udara.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

a. Pengecatan Ulang Marka *Apron*

Dalam pelaksanaan perawatan permukaan *Apron*, diharapkan dilaksanakan pemeliharaan rutin, termasuk inspeksi berkala, sehingga apabila marka *apron* dirasa sudah mulai pudar dan tidak terlihat jelas dapat dilakukan pengecatan ulang jika diperlukan.

b. Perbaikan Kaca Terminal

Inspeksi rutin terhadap kondisi kaca terminal perlu dilakukan untuk mendeteksi potensi kerusakan sejak dini dan mencegah terjadinya insiden yang tidak diinginkan. Tindakan perbaikan tidak seharusnya menunggu hingga kaca mengalami kerusakan total. Jika ditemukan tanda-tanda kerusakan, segera laporkan agar dapat dilakukan penanganan lebih awal.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) secara keseluruhan

Selama 5 bulan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, mendapat banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang tentunya bermanfaat bagi kedepannya, diharapkan para taruna/I dapat mengambil pengalaman dan pelajaran dengan lebih aktif dan selalu bertanya kepada narasumber yang berpengalaman dalam hal tersebut.

Sangat diharapkan bagi peserta *On the Job Training* (OJT) untuk berani bertanya dan belajar lebih luas. Belajar bukan hanya seputar teknis akan tetapi juga mempelajari seputar manajerial yang mungkin hanya didapat di tempat *On the Job Training* (OJT). Dengan demikian, ilmu yang didapat selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) akan semakin banyak dan begitupun dengan pengalaman yang didapatkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Erwin Kusnandar, S. (2016). *Marka Jalan*. Bandung: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Badan Penelitian dan Pengembangan.
- Indonesia, P. R. (2009). *Undang - undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Presiden Republik Indonesia.
- Kalimarau, B. (2024). *Aerodrome Manual*.
- Kalimarau, B. U. (2024). *Struktur Organisasi 2024*. Bandar Udara Kalimarau.
- KM 47 Tahun . (2002). *Sertifikasi Operasi Bandar Udara*.
- PM 122 Tahun . (2018). *Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan*.
- PM 69 Tahun . (2013). *Tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional*.
- PR 11 Tahun . (2023). *Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara*.
- PR 36 Tahun . (2021). *Standarisasi Fasilitas Bandar Udara*.
- Presiden. (2009). *Undang - Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*.
- Riandi, R., Novalia, N., & Purnama, A. (2022). *Evaluasi Pemeliharaan Runway Di Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung*.
- Udara, D. J. (2023). PR 21 Tahun 2023. *Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Aerodrome Daratan*.
- Umum, M. P. (2008). Permen PUPR 24/PRT/M/2008. *Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Gedung*.

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

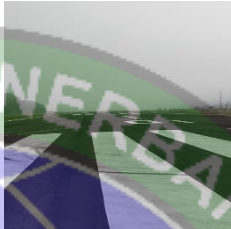
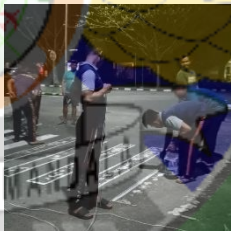
Nama : SHINDY MAYANG SHARI

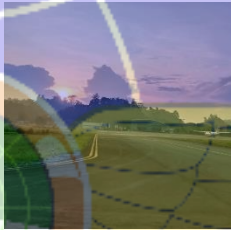
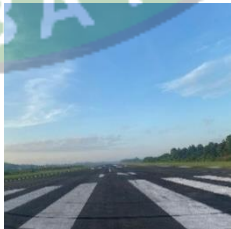
NIT : 30722070

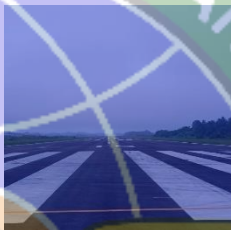
PRODI : D-III TBL 7C

Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

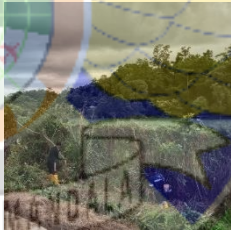
No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Rabu, 2 Oktober 2024	- Perkenalan kepada Bapak Kepala Bandara		
2.	Kamis, 3 Oktober 2024	- Melaksanakan <i>Patching</i>		
3.	Jum'at, 4 Oktober 2024	- Melaksanakan Pengecatan Jalan Akses Bandara		
4.	Sabtu, 5 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

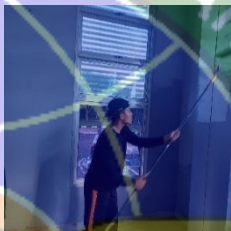
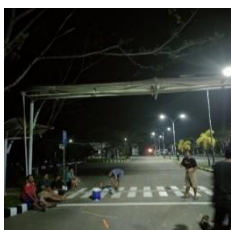
5.	Minggu, 6 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		
6.	Senin, 7 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Penyemprotan Rumput - Pengecatan Jalan Akses Bandara	  	
7.	Selasa, 8 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemasangan Stiker Area Terminal	 	

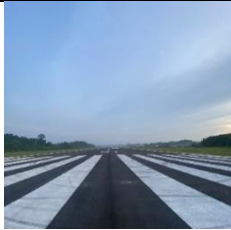
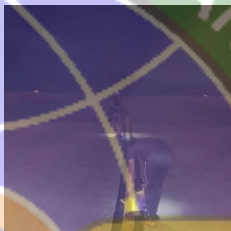
8.	Rabu, 9 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara	 	
9.	Kamis, 10 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara	 	
10.	Jum'at, 11 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara - Pemotongan Rumput dengan alat mower	 	

				
11.	Sabtu, 12 Oktober 2024	LIBUR	LIBUR	
12.	Minggu, 13 Oktober 2024	LIBUR	LIBUR	
13.	Senin, 14 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Perbaikan Keramik Terminal - Pengecatan Area Parkir	  	
14.	Selasa, 15 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecatan Marka Parkir - Perbaikan Keramik Terminal		

			 	
15.	Rabu, 16 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecatan Marka Area Parkir	 	
16.	Kamis, 17 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara - Pengecatan Marka Apron	 	

				
17.	Jum'at, 18 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Kerja Bakti setiap Unit - Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara	  	
18.	Sabtu, 19 Oktober 2024	LIBUR	LIBUR	
19.	Minggu, 20 Oktober 2024	LIBUR	LIBUR	
20.	Senin, 21 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Pagar Parimeter Sisi Udara - Memotong Rumput		

		dengan Alat Mower. - Pengecatan Area Cargo	  	
21.	Selasa, 22 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara - Pengecatan Marka Area Parkir	  	
22.	Rabu, 23 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

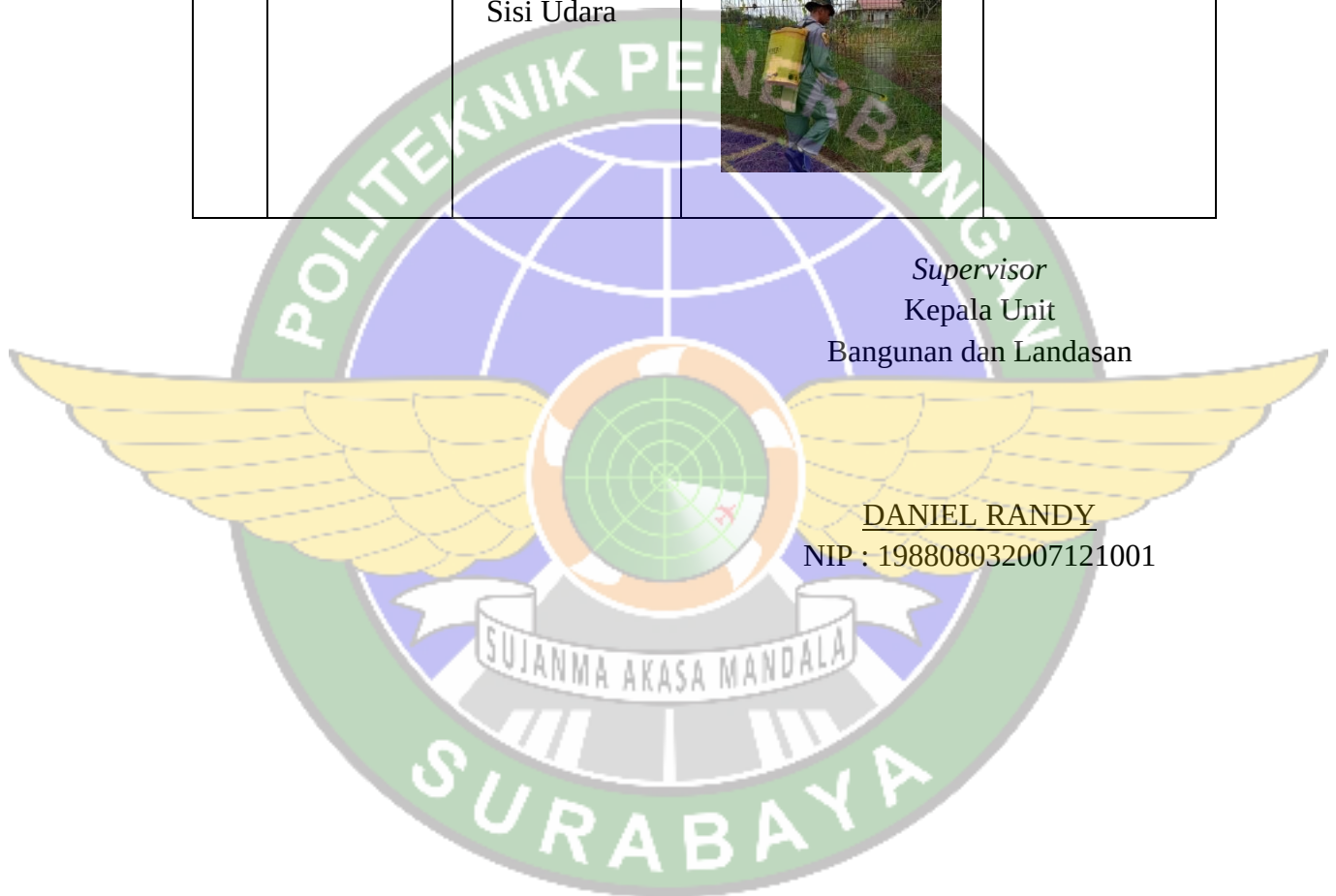
		- Pemeliharaan Pagar Perimeter Sisi Udara - Pengecatan Marka Apron	  	
23.	Kamis, 24 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecatan Marka Service Road	 	
24.	Jum'at, 25 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemotongan Rumput dengan alat mower		

25.	Sabtu, 26 Oktober 2024	LIBUR	LIBUR	
26.	Minggu, 27 Oktober 2024	LIBUR	LIBUR	
27.	Senin, 28 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Rumput area Sisi Udara	 	
28.	Selasa, 29 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Rumput area Sisi Udara	 	

29.	Rabu, 30 Oktober 2024	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemeliharaan Rumput area Sisi Udara	 	
-----	-----------------------	---	---	--

Supervisor
Kepala Unit
Bangunan dan Landasan

DANIEL RANDY
NIP : 198808032007121001



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : SHINDY MAYANG SHARI
 NIT : 30722070
 PRODI : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

No.	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	Jumat, 1 November 2024	- Jaga posko pakta integritas WBBM		
2	Senin, 4 November 2024	- Perbaikan pintu tenan di terminal lantai 2		
3	Selasa, 5 November 2024	- Pemasangan stiker bak sampah		
4	Rabu, 6 November 2024	- Perbaikan pintu exit terminal keberangkatan		
5	Kamis, 7 November 2024	- Pembersihan pipa air kotor dengan <i>rooter drain cleaner</i>		

6	Jumat, 8 November 2024	- Pengecoran pipa air bersih		
7	Sabtu, 9 November 2024	- Pemasangan pagar perimeter sementara		
8	Senin, 11 November 2024	- Penyemprotan herbisida di area kantor UPBU		
9	Selasa, 12 November 2024	- Penyemprotan herbisida di area tepi drainase		
10	Rabu, 13 November 2024	- Penyemprotan herbisida di area tepi drainase		
11	Kamis, 14 November 2024	- Pekerjaan timbunan di area rumah dinas		

12	Jumat, 15 November 2024	- Pekerjaan timbunan di area rumah dinas		
13	Senin, 18 November 2024	- Pekerjaan timbunan di area rumah dinas		
14	Selasa, 19 November 2024	- Pekerjaan timbunan di area rumah dinas		
15	Rabu, 20 November 2024	- Penambalan dak atap terminal kargo		
16	Kamis, 21 November 2024	- Perbaikan atap plafon kantor GTA		
17	Selasa, 26 November 2024	- Penyemprotan herbisida area tepi service road		
18	Rabu, 27 November 2024	- Penyemprotan herbisida di area papi light		

19	Kamis, 28 November 2024	- Penyemprotan herbisida di area tepi runway		
----	-------------------------	--	--	--

Supervisor
Kepala Unit
Bangunan dan Landasan

DANIEL RANDY
NIP : 198808032007121001

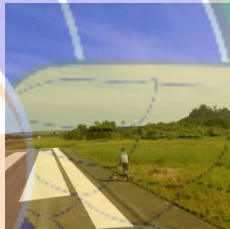


FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : SHINDY MAYANG SHARI
 NIT : 30722070
 PRODI : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

No.	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	Senin, 2 Desember 2024	- Penambalan atap kanopi pada area portal masuk bandara		
2	Selasa, 3 Desember 2024	- Pemeliharaan saluran drainase pada area Drop zone		
3	Rabu, 4 Desember 2024	- Membantu penyembelihan sapi		
4	Kamis, 5 Desember 2024	- Pemotongan besi tulangan untuk kolom pembuatan kamar mandi		

5	Jum'at, 6 Desember 2024	- Pembuatan rangka tulangan tiang beton untuk pembangunan kamar mandi 2x2		
6	Minggu, 8 Desember 2024	- pengecatan area gedung kargo		
7	Senin, 9 Desember 2024	- Pemasangan gorden		
8	Selasa, 10 Desember 2024	- Pembangunan toilet 2x2		
9	Rabu, 11 Desember 2024	- pengecatan parking stand GSE		

10	Kamis, 12 Desember 2024	- Pengecatan Parking stand GSE		
11	Jumat, 13 Desember 2024	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
12	Senin, 16 Desember 2024	- Penyemprotan herbisida pada area shoulder		
13	Selasa, 17 Desember 2024	- Penyemprotan herbisida di area shoulder		
14	Kamis, 19 Desember 2024	- Pemasangan dekorasi hiasan natal dan tahun baru 2025 pada area terminal		
15	Jumat, 20 Desember 2024	- Perbaikan Plafon pada terminal keberangkatan		

				
16	Sabtu, 21 Desember 2024	- Pekerjaan Patching pada runway 19		
17	Minggu, 22 Desember 2024	- Posko Terpadu Natal dan Tahun Baru		
18	Senin, 23 Desember 2024	- Penyemprotan herbisida pada area pagar perimeter		
19	Selasa, 24 Desember 2024	- Penyemprotan herbisida pada area pagar perimeter		
20	Rabu, 25 Desember 2024	- Pengecatan pada area terminal bandara		

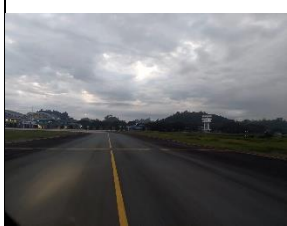
21	Kamis, 26 Desember 2024	- Pengecatan pada area terminal bandara		
22	Jum'at, 27 Desember 2024	- Pengecatan pada area terminal bandara		
23	Sabtu, 28 Desember 2024	- Penyemprotan herbisida di area lampu PAPI		

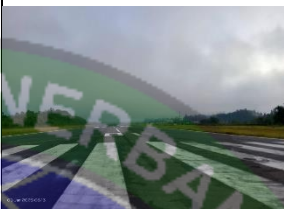
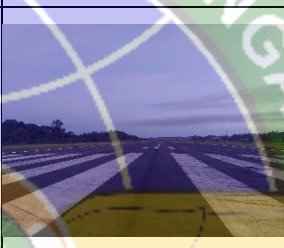
Supervisor
Kepala Unit
Bangunan dan Landasan

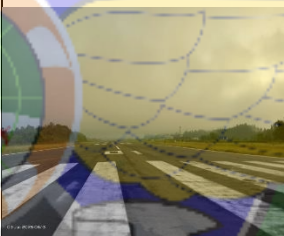
DANIEL RANDY
NIP : 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : SHINDY MAYANG SHARI
 NIT : 30722070
 PRODI : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

No.	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	Rabu, 1 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
2	Kamis, 2 Januari 2025	- Perbaikan plafon kantor BLU UPBU kelas 1 kalimaranau		
3	Jumat, 3 Januari 2025	- Mengisi form inspeksi bulanan		
4	Senin, 6 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
5	Selasa, 7 januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		

6	Rabu, 8 Januari 2025	- Pemotongan Pohon di Area pagar perimeter		
7	Kamis, 9 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
8	Jumat, 10 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
9	Senin, 13 Januari 2025	- Pemotongan Rumput di area Shoulder runway		
10	Selasa, 14 Januari 2025	- Penyemprotan herbisida di area tepi drainase		
11	Rabu, 15 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		

12	Kamis, 16 Januari 2025	- Penyemprotan herbisida di area tepi drainase		
13	Jumat, 17 Januari 2025	- Penyemprotan herbisida di access road		
14	Senin, 20 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
15	Selasa, 21 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
16	Rabu, 22 Januari 2025	- Pemotongan Rumput di area pagar perimeter		
17	Kamis, 23 Januari 2025	- Penyemprotan herbisida area tepi pagar perimeter		
18	Jumat, 24 Januari 2025	- Penyemprotan herbisida di area papi light		

19	Senin, 27 Januari 2025	- Pemotongan rumput di area tepi runway		
20.	Selasa, 28 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		
21	Rabu, 29 Januari 2025	- Penambalan Dak atap terminal penumpang		
22	Kamis, 30 Januari 2025	- Penyemprotan herbisida di area <i>papi light</i>		
23	Jumat, 31 Januari 2025	- Inspeksi rutin runway, taxiway, dan apron		

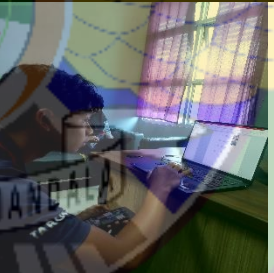
Supervisor
Kepala Unit
Bangunan dan Landasan

DANIEL RANDY
NIP : 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : SHINDY MAYANG SHARI
 NIT : 30722070
 PRODI : D-III TBL 7C
 Lokasi OJT : Bandara Kalimarau Berau

No.	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1	Senin, 3 Februari 2025	- <i>Patching runway 19</i>		
2	Selasa, 4 Februari 2025	- Permotongan rumput tepi pagar perimeter		
3	Rabu, 5 Februari 2025	- Permotongan rumput tepi pagar perimeter		
4	Kamis, 6 Februari 2025	- Penyemprotan herbisida tepi <i>runway</i>		
5	Jumat, 7 Februari 2025	- Pemotongan rumput tepi <i>runway</i>		

6	Senin, 10 Februari 2025	- Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan internasional		
7	Selasa, 11 Februari 2025	- Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan internasional		
8	Rabu, 12 Februari 2025	- Perbaikan plafon toilet terminal kedatangan internasional		
9	Kamis, 13 Februari 2025	- Pengerjaan laporan OJT		
10	Jumat, 14 Februari 2025	- Pengerjaan laporan OJT		
11	Senin, 17 Februari 2025	- Bimbingan laporan OJT		

12	Selasa, 18 Februari 2025	- Bimbingan laporan OJT		
----	--------------------------------	----------------------------	--	--

Supervisor
Kepala Unit
Bangunan dan Landasan

DANIEL RANDY
NIP : 198808032007121001

