

**PELAKSANAAN INSPEKSI LAPISAN PERMUKAAN AREA
PERGERAKAN PESAWAT DAN PERAWATAN FASILITAS
DISABILITAS DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU
KALIMANTAN TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2023 – 29 Februari 2024**



Disusun Oleh :

RISQULLAH DANUARTA MINTARTO
NIT 30721042

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

**PELAKSANAAN INSPEKSI LAPISAN PERMUKAAN AREA
PERGERAKAN PESAWAT DAN PERAWATAN FASILITAS
DISABILITAS DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU
KALIMANTAN TIMUR
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2023 – 29 Februari 2024**



Disusun Oleh :

RISQULLAH DANUARTA MINTARTO
NIT 30721042

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PELAKSANAAN INSPEKSI LAPISAN PERMUKAAN AREA PERGERAKAN PESAWAT DAN PERAWATAN FASILITAS DISABILITAS DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU

Oleh :

Risqullah Danuarta Mintarto

NIT. 30720142

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

Disetujui Oleh :

Supervisor OJT

Dosen Pembimbing

Daniel Randy, S.M.

NIP. 19880803200712 1 001

Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.

NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,

Kepala Kantor BLU UPBU Kelas I Kalimantan



Ferdinand Nordin, S.H., S.Si.T., M.M.Tr.

NIP. 19780623 200012 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 22 Februari 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.



Tim Penguji

Ketua	Sekretaris
	
<u>Linda Winiyasri, S.Psi., M.Sc.</u> NIP. 19781028 200502 2 001	<u>Daniel Randy S.M.</u> NIP. 19880803 200712 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan hidayahdan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan *On the Job Training (OJT)* dengan judul “PELAKSANAAN INSPEKSI LAPISAN PERMUKAAN AREA PERGERAKAN PESAWAT DAN PERAWATAN FASILITAS DISABILITAS DI BANDAR UDARA KALIMATAU BERAU” ini dengan baik. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Kalimantan Berau, Kalimantan Timur.

Selain itu, Laporan *On the Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester V bagi Taruna/i Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI. Bahan-bahan dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Kalimantan Berau dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor dan para staff Bandar Udara Kalimantan. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa karena telah melimpahkan berkah dan karunia-Nya.
2. Kedua Orang Tua dan keluarga yang selalu mendoakan pen ulis, dimanapun penulis berada.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Ferdinan Nurdin, SH, S.SiT, M.M.Tr, selaku Kepala Kantor Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan Berau, Kalimantan Timur.
5. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, ST, MT selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

6. Bapak Budi Sarwanto, S.ST. selaku Kasie Teknik dan Operasi di Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas I Kalimantan.
7. Bapak Daniel Randy, A.Ma selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kalimantan Berau pu sekaligus Supervisor.
8. Ibu Linda Winiasri, S.Psi, M.Sc. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dalam penyusunan laporan *On the Job Training* sehingga laporan dapat selesai dengan baik.
9. Seluruh staff dan karyawan unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kalimantan Berau.
10. Seluruh staff, karyawan dan senior di Bandar Udara Kalimantan Berau.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan Praktek Kerja Lapangan atau *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, 15 Februari 2024

Penulis

Risqullah Danuarta Mintarto

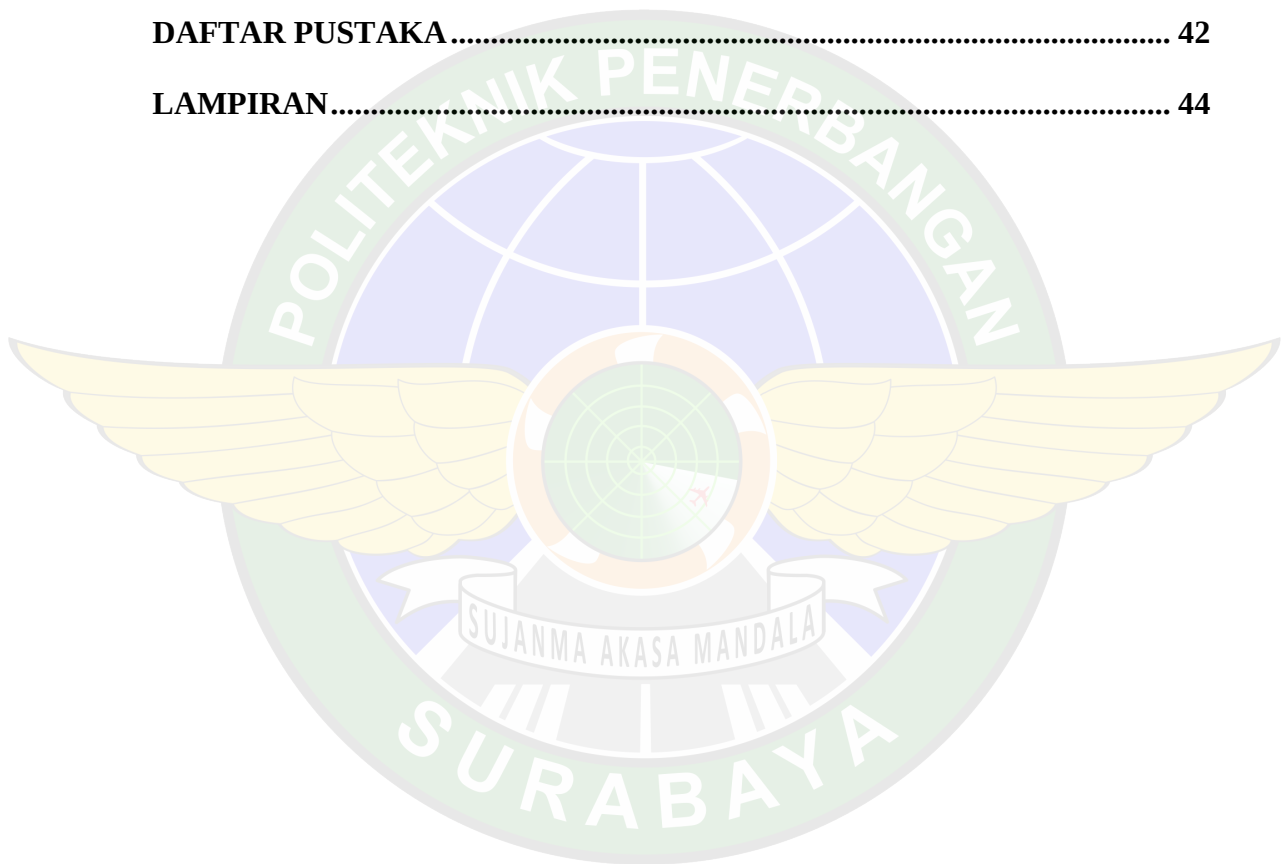
NIT. 30721042

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On the Job Training	2
2.2.1 Maksud Pelaksanaan On The Job Training.....	2
2.2.2 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training	2
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	4
2.1 Sejarah Bandar Udara Kalimantan Berau.....	4
2.2 Data Umum Bandar Udara	6
2.2.1 Aerodrome Data Bandar Udara.....	6
2.2.2 Indikator lokasi bandar udara.....	7
2.2.3 Data geografis dan data administrasi bandar udara.....	7
2.2.4 Jam operasi.....	8
2.2.5 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara	8
2.2.6 Fasilitas penumpang pesawat udara (passenger facilities).....	9
2.2.7 Pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran..	9
2.2.8 Seasonal availability clearing	10
2.2.9 Apron, taxiway dan check location data	10
2.2.10 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu ...	11
2.2.11 Aerodrome Obstacle.....	12
2.2.12 Karakteristik fisik runway.....	12
2.2.13 Declared distance	13

2.2.14 Approach dan runway lighting.....	13
2.2.15 Helicopter Landing Area.....	14
2.2.16 Jarak Intersection – Take Off dari setiap runway	14
2.2.17 Koordinat Intersection – Taxiway.....	15
2.2.18 Tata letak bandar udara	16
2.3 Struktur Organisasi	17
2.4 Tinjauan Pustaka	18
BAB III TINJAUAN TEORI	19
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	19
3.2 Standard Operating Procedur (SOP) Inspeksi.....	19
3.3 Pengertian Marka.....	20
3.4 Struktur Perkerasan	20
3.4.1 Jenis-Jenis Perkerasan.....	20
3.4.2 Lapisan-Lapisan Perkerasan.....	21
3.5 Pengertian Fasilitas Keamanan	22
3.6 Pengertian Ramp.....	22
3.7 Jenis-Jenis Ramp.....	22
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	24
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	24
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	28
4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training	29
4.3 Permasalahan.....	30
4.3.1 Pelaksanaan Inspeksi Lapisan Permukaan Area Pergerakan	30
4.3.2 Pelaksanaan Perawatan Fasilitas Disabilitas	31
4.4 Penyelesaian Masalah	31
4.4.1 Pelaksanaan Inspeksi Permukaan Area Pergerakan	31
4.4.2 Pelaksanaan Perawatan Fasilitas Disabilitas	37
BAB V KESIMPULAN	39

5.1 Kesimpulan	39
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	39
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan On The Job Training (OJT) Secara Keseluruhan.....	40
5.2 Saran.....	40
5.2.1 Saran Permasalahan	40
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan On The Job Training (OJT) Secara Keseluruhan	41
DAFTAR PUSTAKA.....	42
LAMPIRAN.....	44

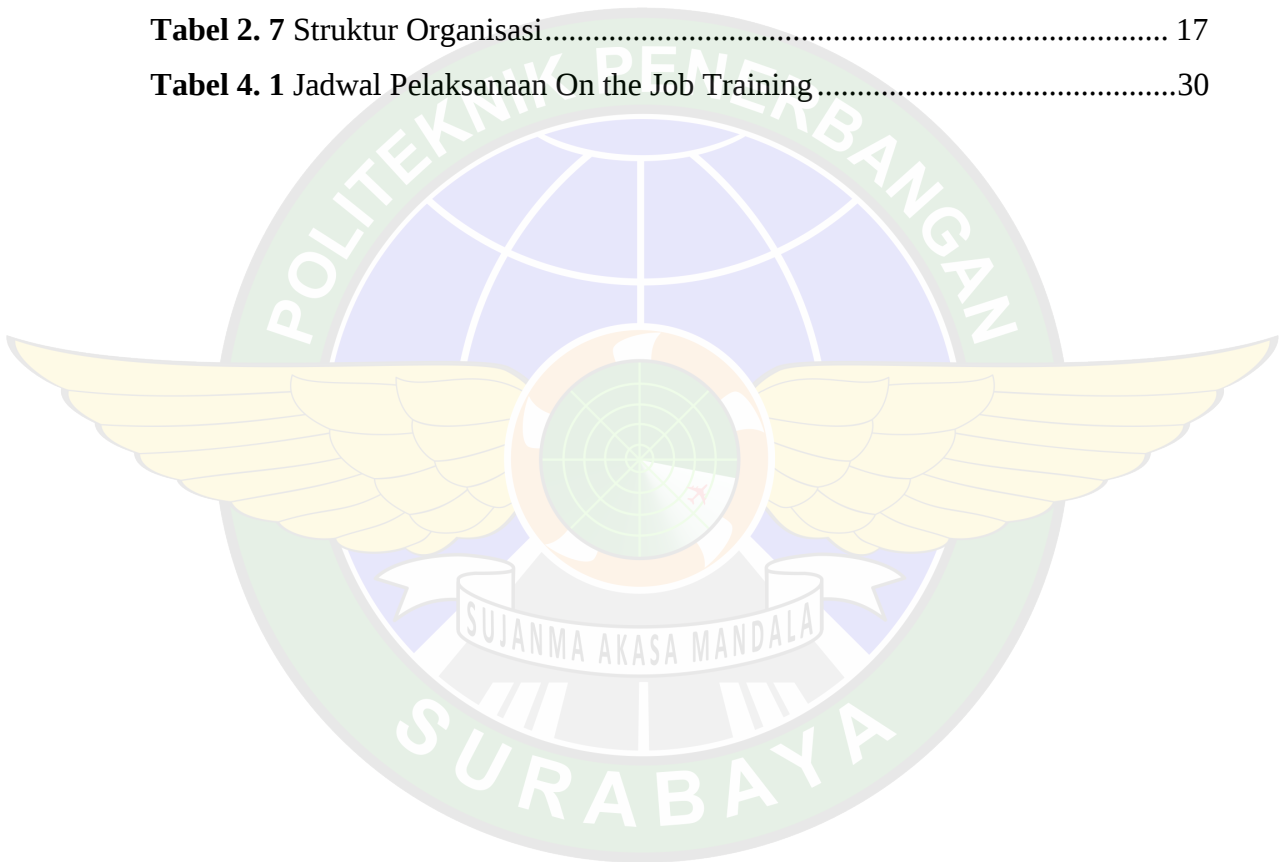


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Kalimantan	4
Gambar 2. 2 BLU UPBU KELAS I KALIMARAN	6
Gambar 2. 3 Tata Letak Bandar Udara	16
Gambar 4. 1 Terminal.....	25
Gambar 4. 2 Gedung Power House	25
Gambar 4. 3 Gedung PKP-PK.....	26
Gambar 4. 4 Gedung Workshop	26
Gambar 4. 5 Terminal cargo	27
Gambar 4. 6 Gedung Bangland	27
Gambar 4. 7 Kantor Administrasi.....	27
Gambar 4. 8 Runway	28
Gambar 4. 9 Taxiway	29
Gambar 4. 10 Apron	29
Gambar 4. 11 Mobil Inspeksi Unit Landasan.....	32
Gambar 4. 12 Inspeksi Apron.....	33
Gambar 4. 13 Inspeksi Taxiway	33
Gambar 4. 14 Inspeksi Runway.....	33
Gambar 4. 15 Form Inspeksi Apron	34
Gambar 4. 16 Form Inspeksi Taxiway	35
Gambar 4. 17 Form Inspeksi Runway	36
Gambar 4. 18 Lubang Ramp yang Dicor.....	37
Gambar 4. 19 Proses pekerjaan	38
Gambar 4. 20 Hasil pekerjaam	38

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Aerodrome Data Bandar Udara.....	6
Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik Runway.....	12
Tabel 2. 3 Declared Distances	13
Tabel 2. 4 Approach dan runway lighting.....	13
Tabel 2. 5 Jarak Intersection.....	15
Tabel 2. 6 Koordinat Intersection.....	15
Tabel 2. 7 Struktur Organisasi.....	17
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training	30



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Form Inspeksi.....	44
Lampiran 2 Form Kegiatan Harian OJT	47



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga penyelenggara pendidikan profesional di bidang penerbangan di bawah Badan Pendidikan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan dituntut menghasilkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan daya saing tinggi dalam rangka memberikan layanan prima bidang transportasi. Sebagai salah satu program studi di Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan dituntut untuk menjadi sumber daya manusia yang berkompeten. Para Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya kelak.

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

On the Job Training atau praktek kerja lapangan di suatu bandar udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya berupa pelatihan khusus dalam jangka waktu tertentu disuatu lingkungan kerja. *On the Job Training* dilaksanakan agar taruna mendapatkan ilmu dan pengalaman yang akan sangat berguna dalam karir di masa depan dan lulusan diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang diperlukan.

Pada tahap ini Taruna diharapkan dapat memperdalam ilmu pengetahuan dan dapat langsung mengaplikasikannya dalam memecahkan masalah yang terjadi di lapangan setelah menjalani pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Saat melaksanakan proses On the Job Training (OJT) di Bandar Udara Kalimantan Berau terdapat permasalahan yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan di area pergerakan dan fasilitas disabilitas. Untuk itu perlu dilakukannya inspeksi permukaan area pergerakan untuk memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan serta perawatan fasilitas disabilitas yang rusak.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

2.2.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training*

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On The Job Training*.
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

2.2.2 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training*

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.

4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Bandar Udara Kalimantan Berau



Gambar 2. 1 Bandar Udara Kalimantan

Bandar Udara Kalimantan didirikan tahun 1976 di Kecamatan Teluk Bayur, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur, sebagai bandara perintis. Nama Kalimantan berasal dari anak sungai yang mengalir di depan terminal bandar udara. Kecamatan ini dahulu adalah sebuah kota yang berjaya pada masa lalu dan menjadi pusat industri batu bara yang ditandai dengan hadirnya perusahaan Stenkollen Matschappy Parapattan (SMP). Perusahaan penambangan batu bara milik Belanda yang berdiri pada 1912.

Sejarah awal berdirinya Bandar Udara Kalimantan memiliki panjang runway pada hanya 650 meter yang mendarat hanya pesawat kecil jenis MAF 506 dengan jumlah penumpang 5 orang dan 2 awak pesawat. Pesawat jenis ini, sering disebut pesawat Capung dan Apron saat itu masih menggunakan plat.

Memasuki periode tahun 1990-an dilakukan peningkatan dengan pesawat yang mendarat dengan jenis Cassa dengan Airlines Deraya, Pelita, Asahi, DAS dengan type 100 dan 200 dengan menggunakan landasan lama. Sehubungan dengan telah banyak dilakukan pengembangan dan renovasi untuk peningkatan fasilitas, jenis pesawat yang mendarat juga mengalami peningkatan pada tahun 2002 yakni jenis ATR 42 milik perusahaan penerbangan yang beroperasi di Kalimantan seperti Deraya, DAS, dan KalStar.

Sejak otonomi daerah terdapat pendanaan yang bersumber dari dana

APBD Provinsi dan Kabupaten, yang sebelumnya hanya mengandalkan APBN, dengan bertambahnya sumber pendanaan wajah Kalimantan terus berubah menjadi lebih baik lagi dan juga didukung perlengkapan navigasi yang turut di benahi pada tahun 2006 serta bandara ini mulai menambah fasilitas pendaratan visual seperti Precision Approach Path Indicator (PAPI).

Pada tahun 2007 dilakukan perpanjangan landasan menjadi 1.850 meter dan pelapisan landasan, semua peningkatan peralatan melalui dana APBN. Pada tahun 2008 Bandar Udara Kelas I Kalimantan naik kelas dari kelas IV menjadi Bandar Udara Kelas II. Dengan ditunjuknya Provinsi Kalimantan Timur sebagai tuan rumah Pekan Olahraga Nasional (PON) pada tahun 2008, aktifitas Bandara Kalimantan semakin pesat.

Pesawat jet pertama yang membuka rute Balikpapan – Berau adalah maskapai Batavia Air dengan menggunakan pesawat Boeing 737-200. Pada mulanya Maskapai Batavia Air hanya mengangkut Atlet dan Official Partner PON 2008. Namun, setelah melihat tingginya minat masyarakat akan kebutuhan transportasi udara maka Batavia Air Resmi membuka rute Berau – Balikpapan PP.

Pada tahun 2010 Bandara Kalimantan dilakukan pengembangan pembangunan gedung terminal baru yang dananya berasal dari APBD Kabupaten Berau dengan nilai Rp. 480 Miliar. Terminal baru dilengkapi dengan gedung terminal 2 lantai dan unit Garabarata. Peletakan batu pertama pembangunan dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Kemudian, pada tahun 2011 dilakukan perpanjangan landas pacu dari 1.850M x 30M menjadi 2.250M x 45M dan diresmikan pada tahun 2012 yang didarati maskapai Trigana Air menggunakan Boeing 737-200 dan Sriwijaya Air menggunakan Boeing 737-300.

Gedung terminal baru Bandara Kalimantan diresmikan secara kolektif oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di Balikpapan. Dengan dibukanya Kabupaten Berau sebagai kota wisata maka pertumbuhan penumpang cukup signifikan dengan ditandai makin banyaknya maskapai penerbangan yang beroperasi. Maskapai yang beroperasi

di Bandara Kelas I Kalimantan saat ini yaitu:

1. Batik Air, dengan menggunakan pesawat Boeing 738/739
2. Wings Air, dengan menggunakan pesawat ATR 72-500/600
3. Citilink, dengan menggunakan pesawat ATR 72-500/600
4. Susi Air (Perintis), dengan menggunakan pesawat C208

2.2 Data Umum Bandar Udara



Gambar 2. 2 BLU UPBU KELAS I KALIMARAU
(Google Earth, di akses tanggal 02 Februari 2024)

Bandar Udara Kalimantan adalah bandar udara yang terletak di Kabupaten Berau, Provinsi Kalimantan Timur dengan kode IATA: BEJ dan kode ICAO: WAQT. Hingga saat ini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Batik Air, Wings Air, Citilink, dan Susi Air. Berikut adalah data umum Bandar Udara Kalimantan yang ditunjukkan pada *aerodrome manual* :

2.2.1 Aerodrome Data Bandar Udara

Tabel 2. 1 Aerodrome Data Bandar Udara

DATA UMUM	
Nama Bandar Udara	: UPBU Kelas 1 kalimarau
Nama Kota/Provinsi	: Teluk Bayur, Kalimantan Timur
Kategori	: <i>Domestic Airport</i>
Kelas Bandara	: Kelas 1
Kode IATA	: BEJ
Kode ICAO	: WAQT
Jarak	: 10 km dari Kabupaten Berau

<i>Runway Designation</i>	: Runway 19/01
<i>Tipe Runway</i>	: <i>Flexible Pavement</i>
Elevasi Bandar Udara (MSL)	: 17,37 mdpl
<i>Aerodrome Reference Code</i>	: 4C
Lokasi <i>Aerodrome Reference Point</i>	: 02° 09'00'' N ; 117° 26' 00'' E
Operator Bandar Udara	: Unit Penyelenggara Bandar Udara
Nomor Telepon	: +62 85262146214
Jenis penerbangan yang dijijinkan	: IFR dan VFR
Alamat Bandar Udara	: Jl. Kalimarau, Kecamatan Teluk Bayur, Kabupaten Berau, Kalimantan Timur
Pelayanan LLU	: ADC
Pelayanan PKP-PK	: Ada
Pelayanan Meteorologi	: Ada
Pelayanan DPPU	: Ada

2.2.2 Indikator lokasi bandar udara

1. Indikator Lokasi : WAQT
2. Nama Bandar Udara : BLU UPBU Kelas I Kalimarau
3. Nama Kabupaten : Berau

2.2.3 Data geografis dan data administrasi bandar udara

1. Koordinator titik referensi : 02° 09'00'' N ; 117° 26' 00'' E
(ARP)
2. Arah dan Jarak Ke Kota : 4,14 *Nautical Miles heading* ke
Kota Tanjung Redep
3. *MAG VAR/AnnualChange* : 0°E (2020) / 0.08° *Inreasing*
4. Elevasi/Referensi : 33 ft / 32°C

Temperatur

5. Elevasi Tertinggi *Touch* : RWY 19 : 16 ft MSL

Down Zone Pada RWY 01 : 33 ft MSL

Precision Approach

Runway

6. Nama Penyelenggara : Kantor Badan Layanan Umum Unit
Bandar Udara Penyelenggara Kelas I Bandar
Udara Kalimantan

7. Alamat Bandar Udara : Jalan Kalimantan, Teluk Bayur –
Berau 77315 Kalimantan Timur

8. Nomor Telephone : (0554) 2741966 / 0812 8940 5611

9. Fax : (0554) 2741966

10. Telex : (0554) 2741966

11. Email : bandara_kalimarau@yahoo.co.id

12. Tipe Lalu Lintas : IFR/VFR

Penerbangan

13. Keterangan : Pia.wilayahbalikpapan@gmail.com

2.2.4 Jam operasi

1. Administrasi Bandar Udara : Senin – Jumat
00.00 – 13.00 UTC
08.00 – 16.30 WITA
2. Pelayanan pesawat udara : 06.00 – 21.00 WITA
22.00 – 13.00 WITA
3. Kesehatan dan Sanitasi : 06.00 – 21.00 WITA
22.00 – 13.00 WITA
2. Handling : 06.00 – 21.00 WITA
22.00 – 13.00 WITA
3. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
4. Keterangan : -

2.2.5 Pelayanan dan fasilitas teknis penanganan pesawat udara

1. Fasilitas kargo dan handling : NIL
2. Bahan bakar/oli/tipe : NIL
3. Fasilitas Pengisian bahan bakar / Kapasitas : NIL
4. Ruang Hangar untuk Kunjungan Pesawat Udara : NIL
5. Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat Udara : NIL
6. Keterangan : NIL

2.2.6 Fasilitas penumpang pesawat udara (passenger facilities)

1. Hotel : Tersedia (di depan Bandara dan kota)
2. Restaurant : Tersedia
3. Transportasi : Tersedia
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia (Klinik dan KKP)
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia
6. Kantor Pariwisata : Tersedia
7. Pelayanan Bagasi : Tersedia
8. Keterangan : -

2.2.7 Pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran

1. Kategori PKP – PK : Kategori 6
2. Peralatan Penyelematan :
 - 2 Unit *Foam Tender* Tipe IV
 - 1 Unit *Foam Tender* Tipe III
 - 1 Unit Tank Car
 - 2 Unit Ambulan
 - 1 Unit Mobil *Comando*
 - 14 personel berlisensi
 - 2 personil bersertifikat
 - 2 personel belum

- berlisensi/bersertifikat
3. Kemampuan untuk Menghilangkan Pesawat Cacat : Soekarno Hatta Airport, Telp. (+6221) 999999
 4. Keterangan : -

2.2.8 Seasonal availibilty clearing

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

2.2.9 Apron, taxiway dan check location data

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 : - Apron A = 125.500 Lbs (Skuadron)
- Apron B = PCN 56 R/B/W/T (Slab Beton/Bandara)
3. Dimensi : - Apron A = 60 m x 100 m
- Apron B = 315 m x 100 m

Taxiway

1. Permukaan : Aspal
2. Kekuatan : - *Taxiway A* = 125.500 Lbs
- *Taxiway B* = 60 F/C/X/T
- *Taxiway C* = 58 F/C/X/T
3. Dimensi
Taxiway A : 108 m x 15 m
Taxiway B : 167 m x 23 m

<i>Taxiway C</i>	: 179 m x 23 m
<i>ACL Location and Elevation</i>	: NIL
<i>VOR / INS Checkpoint</i>	: NIL
<i>Keterangan</i>	: NIL

2.2.10 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu

1. Penggunaan tanda identifikasi *Guide Pesawat Udara, Taxiway Guide Lines, Visual Docking/parking Guidance System* untuk parkir pesawat Udara :
 - *ID Sign of ACFT* (Tersedia)
 - *TWY Guides Lines* (Tersedia)
 - *Visual Docking* (Tersedia)
 - *Parking Guidance By Marshaller* (Tersedia)
2. Sistem *Aircraft Stands* :
 - *ID Sign of ACFT* (Tersedia)
 - *TWY Guides Lines* (Tersedia)
 - *Visual Docking* (Tersedia)
 - *Parking Guidance* (Tersedia)
3. Marka dan Lampu *Runway dan Taxiway* :
 - Marka *RWY* : *RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, Touch down, RWY side stripe, nose wheel guidance;*
 - 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*

4. *Stop Bars* : NIL

5. Keterangan : NIL

2.2.11 Aerodrome Obstacle

Remaks : NIL (Area Pendaratan)

2.2.12 Karakteristik fisik runway

Tabel 2. 2 Karakteristik Fisik Runway
(*Aerodrome Manual* Bandar Udara Kalimantan)

1	2	3	4	5
Nomor Runway	True BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCN) dan Permukaan runway dan stopway	Koordinat Threshold
01	013°	2250 X 45 M	52 F/C/X/T (Asphalt)	02°08'16.26" N
19	193°			117°25'41.99" E
				02°09'27.92" N
				117°25'59.29" E
6	7	8	9	
Elevasi Threshold & ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway	Slope Runway Nomor	Dimensi Stopway	Dimensi Clearway	
33 ft	-0.04%, +0.14%, +0.99%, +0.22% (Longitudinal) 1.19% - 1.92% (Transverse)	NIL	400M X 140M	
16 ft	+0.22% +0.99%, +0.14%, -0.04%, (Longitudinal) 1.19% - 1.92% (Transverse)	NIL	200 M X 140M	
10	11	12	13	
Dimensi Runway Strip	RESA	OFZ	Keterangan	
2850 M X 140 M Grass	90 M X 90 M	NIL	Tidak ditemukan adanya obstacle	
	90 M X 90 M	NIL		

2.2.13 Declared distance

Tabel 2. 3 Declared Distances
(Aerodrome Manual Bandar Udara Kalimantan)

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
01	2250 M	2690 M	2250 M	2250 M
19	2250 M	2450 M	2250 M	2250 M

2.2.14 Approach dan runway lighting

Tabel 2. 4 Approach dan runway lighting
(AM UPBU Kalimantan)

1	2	3	4	5
RWY Designator	AAP LIGHT type LEN	THR Light colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
01	PALS Cat I	Green	Available	NIL
19	MALS	Green	Available	NIL

6	7	8	9	10
RWY Centerline LGT Length Spacing Colour	RWY Edge LGT LEN Spacing Colour	RWY End LGT Colour WBAR	SWY LGT LEN (m) Colour	Remarks
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	
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	

Other lighting, secondary power supply

1. *ABN/IBN* : On Top of Tower building,
Location,Characteristic Green and red
2. *LDI Location and LGT* : Di sebelah DPPU-Pertamina
Anemometer Location and
LGT
3. *TWY Edge and Centre Line* : Edge : TWY : ada
LGT Centre Line : NIL

4. *Secondary Power Supply / Switch* : Genset 3 x 500 Kva/UPS 160
Switch over time : tanpa jeda
5. *Keterangan* : NIL

2.2.15 Helicopter Landing Area

Pada Bandar Udara Kalimantan melayani *temporary* pendaratan *helicopter* dengan menggunakan parking stand 1 dan 2.

1. *Coordinates TLOF of THR FATO* : FATO :
RWY 01: 02°08'16'' N; 117°25'42'' E
Rwy 19 : 02°09'27'' N; 117°25'59'' E
2. *TLOF and/or FATO elevation (M/FT)* : TLOF : parking stand 01 : 21 ft
parking stand 19 : 21 ft
FATO : THR RWY 01 : 33 ft
THR RWY 19 : 16 ft
3. *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking* : TLOF : M. Concrete, 56 R/B/W/T, Aircraft stop line & Aircraft safety Area Marking
: FATO : 2250 x 45 m, Asphalt, 52 F/C/X/T, runway Marking (FATO Runway Type)
4. *True bearing and MAG bearing of FATO* : FATO runway Tipe : 01 - 19
5. *Declared distance available* : NIL
6. *APP and FATO lighting* : NIL
7. *Keterangan* : -

2.2.16 Jarak Intersection – Take Off dari setiap runway

Tabel 2. 5 Jarak Intersection

(Aerodrome Manual Bandar Udara Kalimantan)

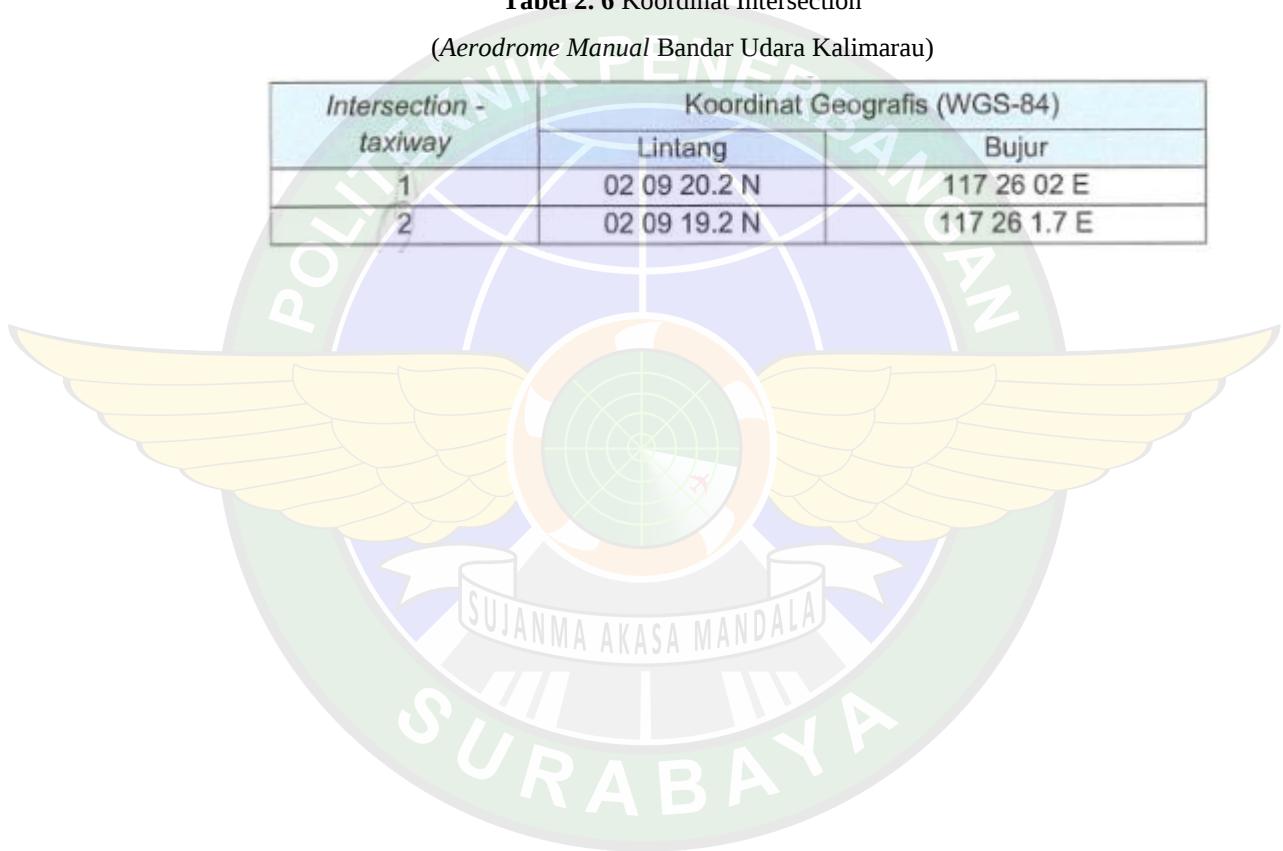
Runway Designation	Intersection Take Off	TODA		
01	NIL	NIL	NIL	NIL
19	NIL	NIL	NIL	NIL

2.2.17 Koordinat Intersection – Taxiway

Tabel 2. 6 Koordinat Intersection

(Aerodrome Manual Bandar Udara Kalimantan)

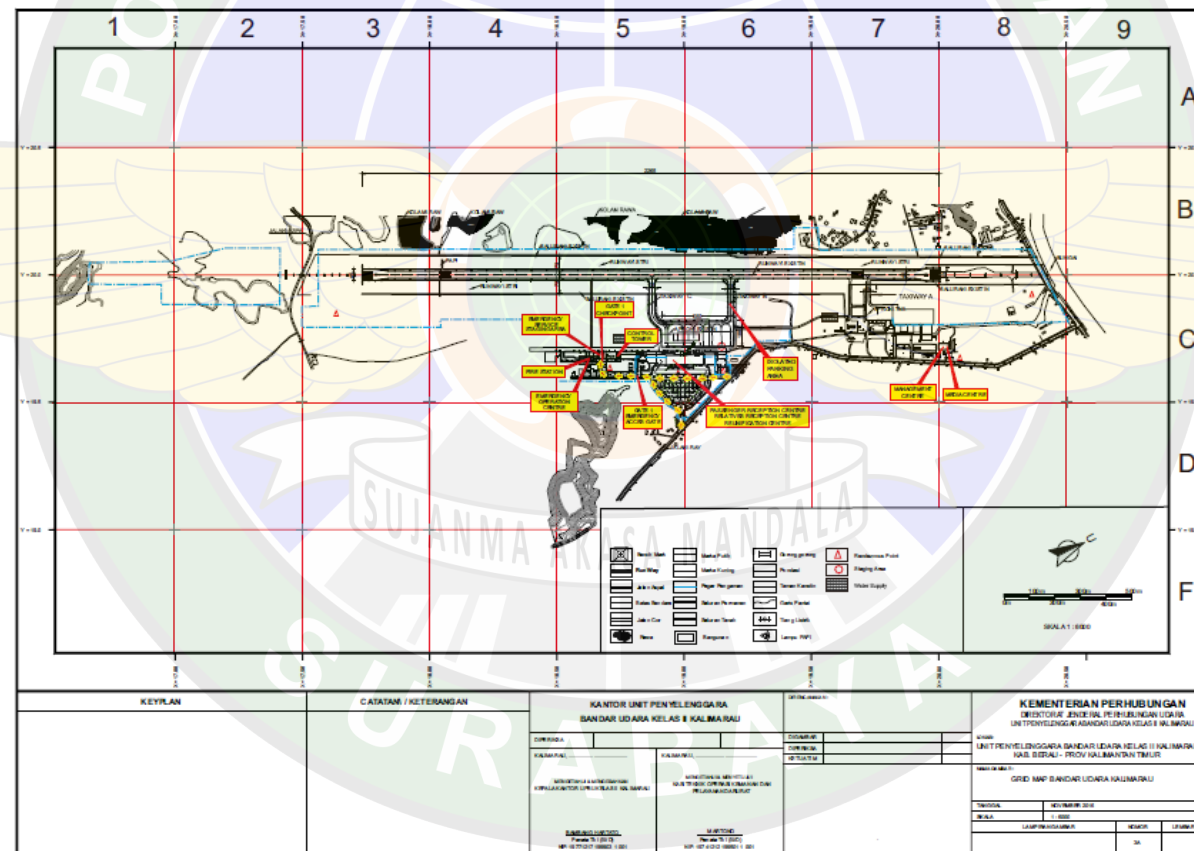
Intersection - taxiway	Koordinat Geografis (WGS-84)	
	Lintang	Bujur
1	02 09 20.2 N	117 26 02 E
2	02 09 19.2 N	117 26 1.7 E



2.2.18 Tata letak bandar udara

Gambar 2. 3 Tata Letak Bandar Udara

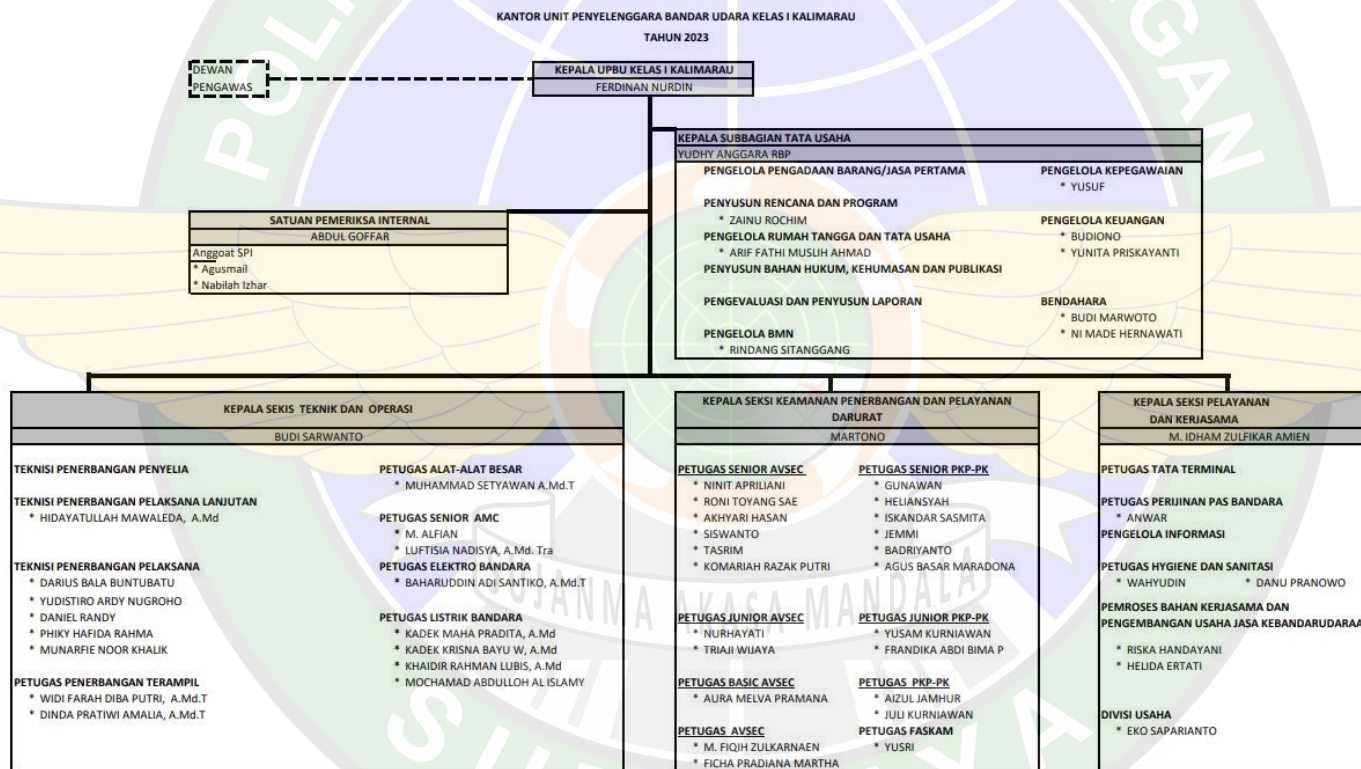
(AM UPBU Kalimantan)



2.3 Struktur Organisasi

Bandar Udara Kalimantan saat ini dikepalai oleh Bapak Supriyono, selebihnya dapat dilihat pada tabel 2.5

Tabel 2. 7 Struktur Organisasi



2.4 Tinjauan Pustaka

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

- a) *Annex 9* Dari ICAO 2017 (*International Civil Aviation Organization*)
- b) *Annex 14* Dari ICAO 2016
- c) KM 31 tentang Pemberlakuan standar nasional Indonesia (SNI 03-7049-2004 mengenai perencanaan fasilitas bagi pengguna khusus di bandar udara sebagai standar wajib (Peraturan Menteri Perhubungan, 2005)
- d) KP 326 tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan volume 1 (Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2019)
- e) Pd T-14-2003 tentang pedoman perencanaan perkerasan jalan beton semen
- f) PM 38 tentang standar pelayanan penumpang angkutan udara dalam negeri (MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, 2015)
- g) PM 36 tentang standarisasi fasilitas Bandar Udara (MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, 2021)
- h) PM 98 tentang penyediaan aksesibilitas pada Pelayanan jasa transportasi publik bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus (MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, 2017)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Disebutkan di dalam Annex 14 dari ICAO 2016 (*International Civil Aviation Organization*) bahwa Bandar Udara diartikan sebagai suatu kawasan baik di daratan maupun perairan (yang di dalamnya mencakup bangunan, instalasi dan peralatan) yang difungsikan secara total atau pun parsial untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan, menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara melalui SKEP/77/VI/2005, lapangan terbang yang didesain lengkap dengan fasilitas keamanan penerbangan untuk menunjang aktivitas-aktivitas seperti lepas landas ataupun mendaratnya pesawat udara, tempat sirkulasi penumpang untuk naik dan turun, tempat bongkar muat kargo dan atau pos serta tempat perpindahan antar moda didefinisikan sebagai bandar udara.

Definisi Bandar Udara juga disebutkan dalam Peraturan Menteri nomor 39 Tahun 2019, dimana Bandar Udara didefinisikan sebagai suatu area yang difasilitasi dengan sarana keselamatan dan keamanan penerbangan, sarana pokok dan sarana pendukung lainnya dan difungsikan sebagai tempat lepas landas ataupun mendaratnya pesawat udara, tempat sirkulasi penumpang untuk naik dan turun, tempat bongkar muat kargo atau barang yang bisa berada di daratan ataupun perairan dengan batasan tertentu.

3.2 Standard Operating Procedur (SOP) Inspeksi

Menurut PM 36 tentang standarisasi fasilitas Bandar Udara(MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, 2021), dalam rangka memastikan kepatuhan Penyelenggara Bandar Udara dalam pengoperasian fasilitas bandar yang memenuhi persyaratan Keselamatan Penerbangan dan Keamanan Penerbangan serta pelayanan jasa kebandarudaraan dilaksanakan pengawasan secara rutin dan berkelanjutan. Pengawasan dilakukan dalam ketentuan teknis dan dalam bentuk:

1. Audit

2. Inspeksi
3. Pengamatan / Surveillance
4. Pemantauan / Monitoring

3.3 Pengertian Marka

Menurut KP 326 tentang standar teknis dan operasional peraturan keselamatan penerbangan volume 1 (Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2019) marka Simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika.

Pada perpotongan runway dan taxiway, marka runway harus ditampilkan dan marka taxiway dihilangkan, kecuali runway side stripe marking dapat dihilangkan.

Marka runway haruslah berwarna putih pada semua beton, aspal atau permukaan runway yang dilapis. Pada permukaan runway yang berwarna terang, marka berwarna putih harus diperjelas dengan memberi warna hitam dipinggirannya. Lebih disukai bahwa resiko tidaksamanya karakteristik friksi pada marka dikurangi sejauh mungkin untuk dilakukan dengan menggunakan jenis cat yang sesuai. Marka bisa terdiri dari bentuk bidang solid atau bentuk garis-garis longitudinal yang memberikan efek seperti sebuah bentuk bidang solid.

3.4 Struktur Perkerasan

Dalam PD T-14-2003, Perkerasan jalan adalah campuran antara agregat dan bahan pengikat yang digunakan untuk melayani beban infrastruktur lalu lintas. Agregat yang digunakan yaitu agregat halus (pasir), agregat kasar (batu pecah, batu kali, batu belah). Bahan pengikat yang dipakai adalah semen, aspal dan tanah liat.

3.4.1 Jenis-Jenis Perkerasan

Berikut merupakan jenis-jenis perkerasan yaitu :

1. Perkerasan jalan lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan jalan lentur adalah jenis perkerasan yang menggunakan aspal sebagai bahan untuk pengikatnya. Dan pada

lapisan-lapisan perkerasannya bersifat memikul dan menyebarkan beban lalu lintas dari atas ke tanah dasar. Ciri dari perkerasan jalan lentur yaitu: menggunakan aspal sebagai bahan pengikatnya, sifat dari perkerasan jalan lentur ini adalah memikul serta menyebarkan beban lalu lintas dari atas hingga ke tanah dasar, dan perubahan temperatur yaitu modulus kekuatan berubah serta timbul tegangan dalam yang kecil.

2. Perkerasan jalan kaku (*Rigid Pavement*)

Perkerasan jalan kaku adalah jenis perkerasan yang menggunakan konstruksi beton atau menggunakan semen (porland semen) sebagai bahan untuk pengikatnya. Plat Beton dengan tulangan atau tanpa tulangan diletakkan di atas tanah dasar dengan atau tanpa lapis pondasi bawah. Berbeda dengan perkerasan lentur beban lalu lintas sebagian besar dipikul oleh plat beton. Ciri dari perkerasan jalan kaku yaitu: menggunakan bahan pengikat semen, pada perkerasan kaku bersifat sebagai balok di atas perletakan, dan perubahan temperatur mengakibatkan modulus ke kekakuan tidak berubah namun timbul tegangan dalam yang besar.

3. Konstruksi perkerasan komposit (*Composite Pavement*)

Konstruksi perkerasan komposit adalah konstruksi yang menggabungkan antara lapisan perkerasan lentur dan perkerasan kaku. Dapat berupa perkerasan lentur di atas perkerasan kaku atau perkerasan kaku di atas perkerasan lentur.

3.4.2 Lapisan-Lapisan Perkerasan

Berikut merupakan lapisan-lapisan perkerasan yaitu :

a. Lapisan permukaan (*surface course*)

Lapisan permukaan adalah lapisan paling atas dari konstruksi jalan raya.

b. Lapisan pondasi atas (*base course*)

Lapisan pondasi atas adalah lapisan yang terletak di bawah lapisan permukaan

- c. Lapisan pondasi bawah (*Sub base course*)

Lapisan pondasi bawah adalah lapisan yang berada di bawah lapisan pondasi atas

- d. Lapisan tanah dasar (*subgrade*)

Lapisan tanah dasar adalah lapisan yang terletak dibagian terbawah dari konstruksi perkerasan jalan

3.5 Pengertian Fasilitas Keamanan

Fasilitas kewanan bandara atau airport security adalah fasilitas yang digunakan untuk pengamanan baik yang berfungsi sebagai alat bantu personal pengamanan bandara dalam melaksanakan pemeriksaan calon penumpang pesawat udara termasuk barang bawaan (cabin, bagasi dan cargo) dengan cepat.

3.6 Pengertian Ramp

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 17 03-7049-2004 Mengenai Perancangan Fasilitas Bagi Pengguna Khusus di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib, bahwa setiap jalan yang tidak rata/ada perubahan ketinggian harus dilengkapi dengan ramp.

Ramp adalah jalur sirkulasi yang memiliki bidang dengan kemiringan tertentu, sebagai alternatif bagi orang yang tidak dapat menggunakan tangga. Ramp juga dapat diartikan sebagai salah satu sarana bagi penyandang keterbatasan fisik yang ada di jalur pejalan kaki pada titik-titik perubahan level lantai dengan kelandaian tertentu atau mendatar yang terletak pada ruas atau jalan yang direncanakan baik untuk lalu lintas kendaraan maupun untuk jalur pejalan kaki.

3.7 Jenis-Jenis Ramp

1. Ramp Rendah

Ramp rendah memiliki kemiringan sampai dengan 5-8%. Ramp jenis low atau landai ini tidak perlu menggunakan anti selip untuk lapisan permukaan lantainya. Ramp ini baik digunakan untuk area perancangan yang luas, serta baik untuk jalur troli atau jalur kursi roda karena tidak akan menyebabkan penggunanya lelah melewati ramp ini.

2. Ramp Sedang

Ramp sedang atau medium dengan kemiringan sampai dengan 8-15% dianjurkan menggunakan bahan penutup lantai anti selip. Ramp sedang digunakan sebagai jalan naik turun kendaraan bermotor.

3. Ramp Curam

Ramp curam atau steep dengan kemiringan antara 30-45% yang dipersyaratkan harus menggunakan bahan anti selip pada permukaan lantai yang dibuat kasar. Ramp curam hanya digunakan untuk parkir dan akses darurat.



BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

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

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan Timur. Pelaksanaan *On the Job Training* berlangsung selama kurang lebih 5 bulan kerja berdasarkan pembagian jadwal yang diberikan oleh Unit Bangunan Landasan di Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan. Jam kerja bagi Taruna *On the Job Training* (OJT) dimulai pada pukul 08.00 WIB – 16.30 WIB. Wilayah kerja Taruna *On the Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Pembagian tugas dalam bekerja disesuaikan oleh Unit Bangunan Landasan di Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Menurut KM no. 47 tentang sertifikasi operasi bandar udara (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2002) menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu bandar udara (di darat) yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan bandar udara. Bagian bandar udara yang termasuk ke dalam sisi darat adalah:

A. Terminal Bandar Udara

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi,

dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Pihak bandar udara menyediakan area dengan luas 16.162 meter persegi.

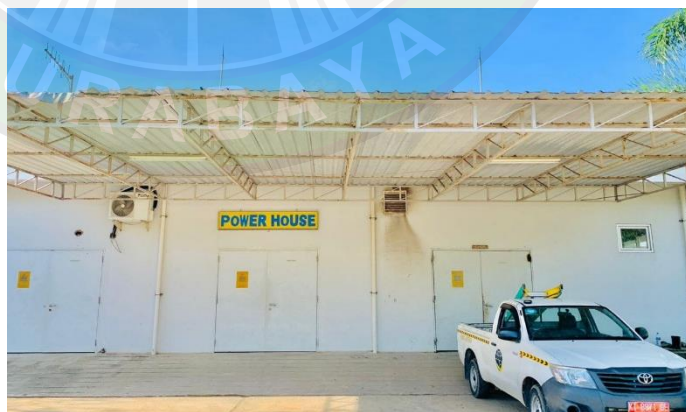


Gambar 4. 1 Terminal

B. Gedung Operasional

a) Gedung *Power House* (PH)

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



Gambar 4. 2 Gedung *Power House*

b) Gedung PKP-PK (*Fire Station*)

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau gedung yang terletak di lokasi yang penempatannya strategis, yang berfungsi sebagai

pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4. 3 Gedung PKP-PK

c) Gedung Workshop

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



Gambar 4. 4 Gedung Workshop

d) Terminal Kargo

Terminal kargo digunakan sebagai tempat penyimpanan barang-barang untuk didistribusikan.



Gambar 4. 5 Terminal cargo

e) Gedung Bangunan dan Landasan



Gambar 4. 6 Gedung Bangland

C. Kantor Administrasi

Kantor Administrasi adalah gedung yang mengurus semua tentang administrasi bandara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di BLU UPBU Kalimantan.



Gambar 4. 7 Kantor Administrasi

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan public dimana setiap orang, barang dan kendaraan yang akan memasuki sisi udara harus melalui pemeriksaan keamanan atau memiliki izin khusus atau biasa disebut dengan *Sterile Area*.

A. *Runway* atau Landas Pacu

Runway adalah area yang menjadi tempat lepas landas dan pendaratan pesawat. Pada ujung *runway* terdapat angka yang menunjukkan sudut dan arah mata angin, biasanya disebut dengan *runway designator*, *runway* pada UPBU Kalimantan memiliki panjang 2.250 m dengan lebar 45 m, *runway* pada bandara ini memiliki nilai PCN 52/F/C/Y/T.



Gambar 4. 8 *Runway*

(Google Earth, di akses tanggal 08 Januari 2024)

B. *Taxiway*

Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan apron, terminal atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Pada UPBU Kalimantan terdapat tiga *Taxiway* yang memiliki ukuran masing masing adalah 63 x 18 m dengan nilai PCN 15 F/C/Y/T.



Gambar 4. 9 Taxiway

(Google Earth, di akses tanggal 08 Januari 2024)

C. Apron

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Selain untuk parkir, *apron* juga di gunakan peralatan pendukung pesawat untuk melayani pesawat yang berada di *apron*. *Apron* pada UPBU Kalimantan memiliki ukuran 167 x 47 m menggunakan konstruksi *Flexible Pavement* dengan nilai PCN 15 F/C/Y/T.



Gambar 4. 10 Apron

(Google Earth, di akses tanggal 08 January 2024)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan Landasan Angkutan VI B Politeknik Penerbangan Surabaya di Badan Layanan Umum Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan selama 5 bulan adalah sebagai berikut:

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

No.	Hari, Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1.	1 Oktober 2023	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> dan Menghadap Kepala UPBU Kalimantan	-
2.	2 Oktober 2023 – 22 Februari 2024	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah disepakati
4.	22 Februari 2024	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i>	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di kantor UPBU Kalimantan secara daring

4.3 Permasalahan

Untuk meningkatkan pelayanan penerbangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan dan untuk mengurangi risiko kecelakaan pada pesawat udara yang melakukan proses lepas landas (*Take-Off*) maupun mendarat (*Landing*) maka Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan menyediakan fasilitas yang berfungsi sebagai penunjang pesawat udara yang melakukan pelayanan dengan standar yang dipersyaratkan.

Selama taruna melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan, taruna menemukan permasalahan pada fasilitas *Air Side* (Sisi Udara) dan *Land Side* (Sisi Darat), permasalahan yang diangkat adalah seperti penjelasan di bawah ini :

4.3.1 Pelaksanaan Inspeksi Lapisan Permukaan Area Pergerakan

Untuk meningkatkan pelayanan keselamatan dan kemanan penerbangan, menurut PM 36 tentang standarisasi fasilitas Bandar Udara (MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, 2021), dalam rangka memastikan kepatuhan Penyelenggara Bandar Udara dalam

pengoperasian fasilitas bandar yang memenuhi persyaratan Keselamatan Penerbangan dan Keamanan Penerbangan serta pelayanan jasa kebandarudaraan dilaksanakan pengawasan secara rutin dan berkelanjutan.

Maka dari itu perlu dilaksanakan inspeksi lapisan permukaan area pergerakan di Bandar Udara Kalimantan Berau untuk memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan. Sehingga perlu dilakukan inspeksi rutin sebelum dan sesudah jam operasional penerbangan. Inspeksi rutin ini dilakukan untuk memastikan apakah terdapat kerusakan dan FOD yang terbawa masuk oleh kendaraan di area pergerakan yang bisa menimbulkan bahaya untuk keselamatan dan keamanan penerbangan.

4.3.2 Pelaksanaan Perawatan Fasilitas Disabilitas

Selain permasalahan di atas dalam pelaksanaan *On the Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan juga ditemukan permasalahan di sisi darat yaitu fasilitas ramp yang kurang miring untuk fasilitas disabilitas. Oleh karena itu, pemeliharaan fasilitas bandar udara perlu dilakukan

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pelaksanaan Inspeksi Permukaan Area Pergerakan

1. Tahap-tahap inspeksi area pergerakan meliputi sebagai berikut :
 - a. Waktu pelaksanaan

Di bandar udara Kalimantan untuk jam pelayan pesawat yaitu pada pukul 22.00 – 13.00 UTC atau sama dengan 06.00 – 21.00 WITA. Sehingga untuk pelaksanaan inspeksi area pergerakan dilakukan sebelum mulai jam operasional penerbangan untuk inspeksi pagi, sedangkan untuk inspeksi malam bisa dilakukan sebelum penerbangan terakhir, yaitu sebelum pukul 06.00 pada pagi hari dan setelah pukul 21.00 WITA. Inspeksi dilaksanakan setiap hari.

- b. Kesiapan kendaraan

Untuk kesiapan kendaraan petugas inspeksi harus mempersiapkan kendaraan untuk inspeksi yaitu memakai mobil

patroli dan mobil operasional *Bangland*. Sebelum berangkat petugas harus memastikan kendaraan dengan kondisi baik sehingga tidak terjadi kendala saat dilakukannya pelaksanaan inspeksi.

c. Kelengkapan inspeksi

Petugas harus mempersiapkan peralatan dan keperluan inspeksi rompi, pass bandara, HT untuk komunikasi dengan unit ATC, handphone untuk dokumentasi, serta form inspeksi untuk mencatat hasil inspeksi.



Gambar 4. 11 Mobil Inspeksi Unit Landasan

2. Prosedur dan Frekuensi Inspeksi *serviceability*

Menurut CASR part 139 Aerodrome (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2009) pemeriksaan di daerah pergerakan dan obstacle limitation surface harus dilakukan oleh personel Bangunan dan landasan sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan harian sebelum dan setelah jam operasional dilaksanakan pada jam 23:00 s/d 09:00 UTC.
- b. Setelah hujan deras, angin keras atau fenomena signifikan lain yang diperkirakan dapat mempengaruhi *serviceability* suatu bandar udara;
- c. Jika diminta oleh Kasi Teknik Operasi misal: setelah suatu pendaratan abnormal
- d. Jika disarankan oleh suatu sumber yang dapat dipercaya seperti ground staff, pilot atau perwakilan maskapai penerbangan, bahwa kemungkinan ada masalah di movement area.

Berikut merupakan dokumentasi inspeksi landasan Bandar Udara

Kalimaraau Berau :

- a. Pelaksanaan inspeksi area apron.



Gambar 4. 12 Inspeksi Apron

- b. Pelaksanaan inspeksi area *taxiway*.



Gambar 4. 13 Inspeksi Taxiway

- c. Pelaksanaan inspeksi area *runway*.



Gambar 4. 14 Inspeksi Runway

3. Hasil Inspeksi

Gambar 4. 15 Form Inspeksi *Apron*

[illegible]

[illegible]

Gambar 4. 16 Form Inspeksi *Taxiway*

[illegible]

Gambar 4. 17 Form Inspeksi *Runway*

4.4.2 Pelaksanaan Perawatan Fasilitas Disabilitas

1. Waktu pelaksanaan

Waktu perbaikan *ramp* dilaksanakan pada tanggal 12 Desember 2023, malam hari setelah penerbangan terakhir. Hal ini dilakukan agar tidak mengganggu aktivitas penumpang. Pelaksanaan pekerjaan dilakukan dalam 1 malam, sampai jam satu dini hari.

2. Perbaikan *ramp drop zone*

a. Pekerjaan Persiapan

1) Pengecekan lokasi

Untuk ukuran *ramp* belum sesuai dengan ketentuan, menurut Permenparekraf nomor 3 tentang petunjuk operasional pengelolaan dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata (PERATURAN MENTERI PARIWISATAI DAN EKONOMI KREATIF, 2022) *ramp* untuk pengguna kursi roda memiliki kemiringan 5% - 8%. Kemudian disesuaikan dengan tinggi kurang lebih 30 cm dan panjang kurang lebih 6 meter.

2) Persiapan bahan dan alat

Bahan yang disiapkan yaitu semen, pasir, dan air. Untuk alat yang digunakan yaitu ember, selang, sekop, dan cetok.



Gambar 4. 18 Lubang Ramp yang Dicor

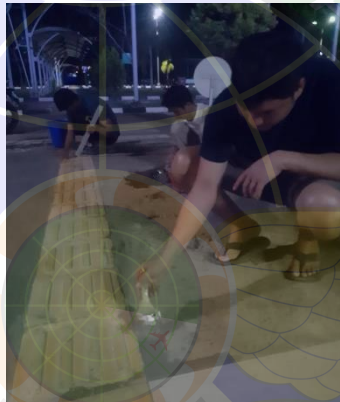
b. Pelaksanaan Pekerjaan

1) Pembersihan permukaan ramp

Pembersihan permukaan ramp dengan menggunakan sapu dan kuas.

2) Pengecoran

Pengecoran dilakukan dengan campuran beton 1:2:3. Dimana terdapat 1 bagian semen, 2 bagian pasir, dan 3 bagian kerikil. Untuk mencampurkannya, digunakan air secukupnya sesuai dengan Pd T-14-2003 tentang Pedoman Perencanaan Perkerasan Jalan Beton Semen.



Gambar 4. 19 Proses pekerjaan

c. Hasil Pekerjaan



Gambar 4. 20 Hasil pekerjaam

BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan oleh penulis di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan Timur. Penulis dapat memberikan beberapa kesimpulan terkait dengan permasalahan yang dibahas sebagai berikut :

1. Pelaksanaan inspeksi area pergerakan pesawat
 - a. Pekerjaan inspeksi dilakukan dalam rangka memenuhi keamanan dan keselamatan penerbangan, serta mencegah terjadinya potensi bahaya.
 - b. Inspeksi dilaksanakan setiap hari, sejumlah dua kali, yaitu pada pagi hari sebelum penerbangan, sebelum jam enam pagi dan pada malam hari setelah penerbangan terakhir, setelah jam 9 malam.
 - c. Hasil pelaksanaan inspeksi yaitu keadaan area pergerakan pesawat yang baik selama proses inspeksi dan ditemukannya kerusakan kecil akibat dari *one wheel lock* pada ujung *runway* 19 yang kemudian dilaksanakan pelaporan terhadap kerusakan tersebut.
2. Perawatan fasilitas disabilitas pada terminal penumpang Bandar Udara Kalimantan Berau
 - a. Dilaksanakan dalam rangka memenuhi keamanan dan keselamatan penumpang disabilitas dan pemenuhan hak untuk penumpang disabilitas.
 - b. Dilaksanakan pada malam hari tanggal 12 Desember 2023, mulai dari selesai penerbangan terakhir sampai jam satu dini hari. Dilaksanakan selama 1 malam
 - c. Hasil pelaksanaan perawatan yaitu pelaksanaan perawatan yang baik dengan dimensi ramp disabilitas dengan panjang kurang lebih 6 meter dan tinggi kurang lebih 30 cm, melancarkan proses

pergerakan penumpang disabilitas.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Secara Keseluruhan

On The Job Training (OJT) merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Kegiatan *On The Job Training* dimaksudkan untuk menunjang peningkatan pendidikan, meningkatkan wawasan berpikir dan pengetahuan yang lebih luas.

Setelah melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, Kalimantan Timur. Maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa :

1. Kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini dapat menambah pengetahuan, pengalaman, keterampilan kerja dan gambaran sebagai teknisi bangunan dan landasan.
2. Kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini digunakan oleh taruna agar siap dalam menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya setelah menyelesaikan studi nantinya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Dari beberapa analisa temuan permasalahan yang telah penulis paparkan pada bab IV maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di Bandar Udara Kalimantan Berau maka dilaksanakan identifikasi sedini mungkin (inspeksi dan pelaporan) akan adanya potensi kerusakan permukaan area runway.
2. Melakukan pengamatan dan perencanaan lebih lanjut untuk kajian perbaikan fasilitas sisi darat bandar udara, dalam hal ini pemenuhan standar ramp untuk penyandang disabilitas agar dapat memenuhi standar yang sesuai guna untuk meningkatkan keselamatan

penerbangan.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Secara Keseluruhan

Selama 5 (lima) bulan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan Berau mendapat banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang tentunya bermanfaat bagi kedepannya.

Selain ucapan terima kasih, kami juga ingin memberikan saran dan masukan kepada Bandar Udara Kalimantan Berau. Adapun saran dan masukan sebagai berikut:

1. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja, dan mengoperasikan sebuah peralatan (machine) untuk keamanan alat dan tentunya yang lebih penting teknisi/ orang lain yang memungkinkan terkena dampaknya (human).
2. Melakukan perawatan dan pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara secara berkala yang disesuaikan dengan tugas dan kewajiban bagi para teknisi.
3. Diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan yang sebanyak banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2020). *Pedoman On The Job Training Tahun 2020*.

Aeronautical Information Publication (AIP) Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan 2023.

Aerodrome Manual(AM) Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan 2023.

Annex 9 Dari ICAO 2017 (*International Civil Aviation Organization*)

Annex 14 Dari ICAO 2016 (*International Civil Aviation Organization*)

Pd T-14-2003 Tentang Pedoman Perencanaan Perkerasan Jalan Beton Semen

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 326/2019 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR-Part 139) Volume I Bandar Udara(Aerodrome)

Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nomor : PM 3 Tahun 2022 Tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata Tahun Anggaran 2022

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 31 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI 03-7049-2004 mengenai perencanaan fasilitas bagi pengguna khusus di bandar udara sebagai standar wajib

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 47 tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 38 Tahun 2015
Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Dalam
Negeri

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 98 Tahun 2017
Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi
Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus



LAMPIRAN

Lampiran 1. Form Inspeksi

[illegible]

LAMPIRAN 1									
Formulir Pencatatan Perkerasan Lentur									
LEMBAR DATA SURVEY									
KONDISI KONTRUKSI PERKERASAN LENTUR									
Bandar Udara : KALIMARAU-BERAU			Tanggal : 31 January 2024			Unit Kerja : BANGUNAN DAN LANDASAN			
No. Lembar : 01			Area Pengamatan : RUNWAY			Personil pemeriksa: Randy			
Jenis Kerusakan : 11. retak memanjang dan melintang 12. retak seperti kulit buaya (alligator/fatigue crack) 13. retak setempat (block cracking) 14. retak melengkung (slippage crack) 15. retak cermin (reflection crack) 21. lepas/terurai (ravelling) 22. lubang (potholes) 23. mengelupas (asphalt stripping) 24. erosi akibat jet blast (jet blast erosion) 25. kerusakan pada tepi paving yang tidak sempurna 26. retak rambut (scaling) 31. penurunan permukaan pada jalur roda dua (rutting) 32. Permukaan yang mengulung (corrugation and shoving) 33. penurunan setempat (depression) 34. permukaan bergelombang dan retak akibat tanah dasar yang kurang baik (swilling) 41. agregat yang aus (polished agregat) 42. kontaminasi minyak, oil, dan rubber deposit (contaminat) 43. keluarnya material aspal ke permukaan (bleeding) 44. genangan air (water ponding)							SKETSA LOKASI RW 01 RW 02		
Jenis Kerusakan Di Daerah Eksiting									
No	Jenis	Tingkat Kerusakan			No	Jenis	Tingkat Kerusakan		
Plas	Kerusakan	R	S	B	Plas	Kerusakan	R	S	B
	retak akibat one wheel lock								
Catatan dan Komentar									
Kesimpulan :									
						MENGETAHUI KANIT BANGLAND RANDY KASI TO BUDI SARWANTO			
						PARAF 			

Lampiran 2 Form Kegiatan Harian OJT

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Risqullah Danuarta Mintarto
 NIT : 30721042
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Kelas I Kalimantan

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Senin, 2 Oktober 2023	Menghadap Kepala Bandara dan Pembuatan Pass Bandara		
2.	Selasa, 3 Oktober 2023	Zoom Pembukaan OJT		
3.	Rabu, 4 Oktober 2023	Perbaikan kebocoran air tenant		
4.	Kamis, 5 Oktober 2023	Perbaikan guiding block Pemasangan rambu sisi darat		

5.	Jumat, 6 Oktober 2023	Lanjutan perbaikan guiding block		
6.	Senin, 9 Oktober 2023	penyemprotan rumput runway strip		
7.	Selasa, 10 Oktober 2023	lanjutan penyemprotan rumput runway strip		
8.	Rabu, 11 Oktober 2023	perbaikan pintu kantor penyemprotan pada area drainase		
9.	Kamis, 12 Oktober 2023	perbaikan pintu toilet dan saluran waterjet		

10.	Jumat, 13 Oktober 2023	kegiatan jumat sehat		
11.	Senin, 16 Oktober 2023	-pemeliharaan rumput runway strip -perbaikan rembesan air pada tenant	 	
12.	Selasa, 17 Oktober 2023	Pemeliharaan pagar perimeter		

13.	Rabu, 18 Oktober 2023	lanjutan pemeliharaan perimeter		
14.	Kamis, 19 Oktober 2023	lanjutan pemeliharaan perimeter		
15.	Jumat, 20 Oktober 2023	-Program Jum'at bersih -Perbaikan plafon terminal keberangkatan akibat badai		
16.	Senin, 23 Oktober 2023	Perbaikan keramik pecah terminal keberangkatan Pelapisan resin pada talang air terminal Pemasangan kanopi gedung administrasi		

			 	
17.	Selasa, 24 Oktober 2023	Lanjutan Pemasangan kanopi gedung administrasi		
18.	Rabu, 25 Oktober 2023	Penyemprotan area drainase dan lampu runway 19 Pemeliharaan pagar perimeter		

				
19.	Kamis, 26 Oktober 2023	Pengawasan pemasangan kaca di terminal Lanjutan pemeliharaan pagar perimeter	 	
20.	Jumat, 27 Oktober 2023	-Jum'at religi -Lanjutan pengawasan pemasangan kaca di terminal		
21.	Senin, 30 Oktober 2023	Pemasangan kanopi portal keluar-masuk		

22.	Selasa, 31 Oktober 2023	Pemeliharaan pagar perimeter		
-----	----------------------------	---------------------------------	--	---

Supervisor
Kepala Unit Landasan



- Daniel Randy, S.M.
NIP : 19880803 200712 1 001



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Risqullah Danuarta Mintarto
 NIT : 30721042
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Kelas I Kalimantan

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Rabu, 1 November 2023	Lanjutan pemeliharaan pagar perimeter		
2.	Kamis, 2 November 2023	Normalisasi drainase sisi udara Lanjutan pemasangan atap portal	 	

3.	Jumat, 3 November 2023	Pemasangan keramik dan karpet yang terangkat		
4.	Senin, 6 November 2023	Lanjutan pemasangan atap portal		
5.	Selasa, 7 November 2023	Lanjutan pemeliharaan pagar perimeter		
6.	Rabu, 8 November 2023	Lanjutan pemasangan atap portal		

7.	Kamis 9 November 2023	Lanjutan pemasangan atap portal		
8.	Jumat, 10 November 2023	pengawasan pemasangan kaca terminal bagian belakang		
9.	Senin, 13 November 2023	Perbaikan kaca terminal kedatangan		
10.	Selasa, 14 November 2023	pemotongan dan penyemprotan rumput area pagar depan dan SN cargo		

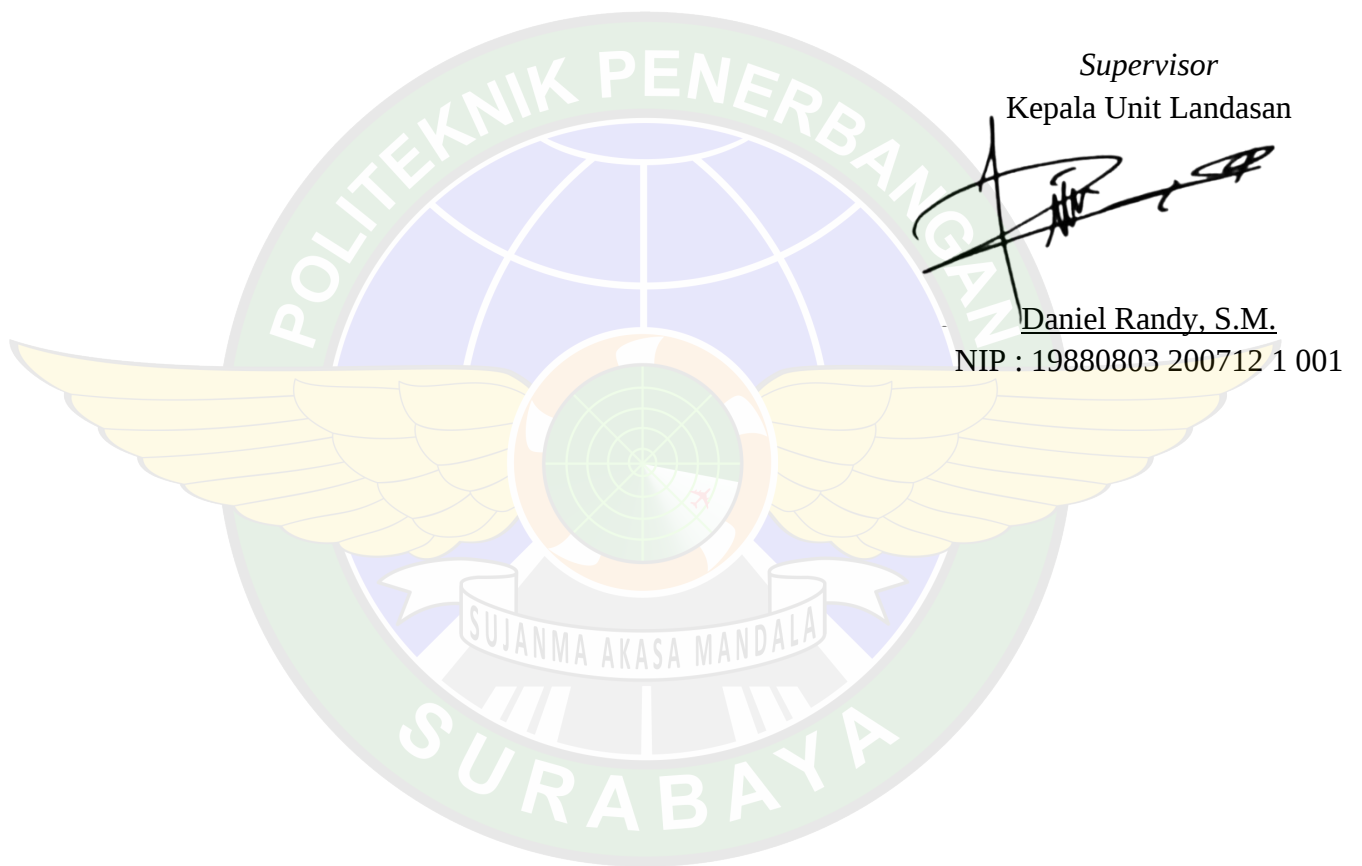
11.	Rabu, 15 November 2023	Lanjutan perbaikan kaca terminal kedatangan		
12.	Kamis, 16 November 2023	Pemotongan rumput area lampu		
13.	Jumat, 17 November 2023	Jumat religi Penggantian kaca yang retak di VIP		

14.	Senin, 20 November 2023	Pemasangan keramik di tenant Pemotongan pohon rawan roboh	 	
15.	Selasa, 21 November 2023	Pengukuran marka apron		

16.	Rabu, 22 November 2023	Pengecekan dan perbaikan kebocoran terminal Normalisasi saluran air terminal	 	
17.	Kamis, 23 November 2023	Pemotongan rumput sekitar lampu area runway 01		
18.	Jumat, 24 November 2023	Perbaikan guilding block untuk disabilitas		

19.	Senin, 27 November 2023	Penggantian kaca retak di ruang VIP Persiapan peresmian masjid	 	
20.	Selasa, 28 November 2023	Perbaikan pagar perimeter yang rebah Perbaikan pintu ruang kabandara	 	
21.	Rabu, 29 November 2023	Lanjutan perbaikan pagar perimeter yang rebah		

22.	Kamis, 30 November 2023	Pemotongan rumput samping skadron		
-----	-------------------------------	--------------------------------------	--	---

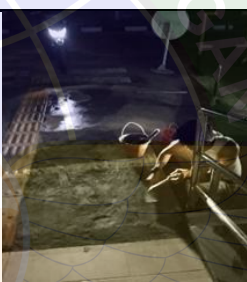


FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Risqullah Danuarta Mintarto
 NIT : 30721042
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Kelas I Kalimantan

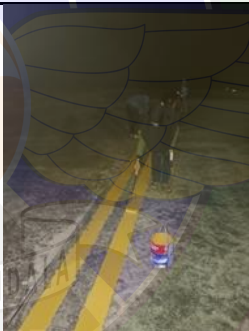
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Jumat, 1 Desember 2023	pengecatan rumah dinas kasi KPD		
2.	Senin, 4 Desember 2023	Penyemprotan rumput area drainase dan taxiway B		
3.	Selasa, 5 Desember 2023	Perbaikan pintu kantor Kasi TU		

4.	Rabu, 6 Desember 2023	Penyemprotan rumput area taxiway C dan drainase		
5.	Kamis, 7 Desember 2023	Perbaikan pintu ruang Sekpim Kabandara		

6.	Jumat, 8 Desember 2023	Pemasangan CCTV di tangki solar Pemasangan wastafel di tenant	 	
7.	Senin, 11 Desember 2023	Pengecoran dan pengacian pada ramp depan terminal		
8.	Selasa, 12 Desember 2023	Penyemprotan rumput area acces PKP-PK, depan VIP dan gedung TO		

9.	Rabu, 13 Desember 2023	Penyemprotan dan pemotongan rumput area drainase		
10.	Kamis, 14 Desember 2023	Pengecatan bekas perbaikan dinding tenant		
11.	Jumat, 15 Desember 2023	Perbaikan guiding block terminal		
12.	Senin, 18 Desember 2023	Perbaikan saluran wastafel		

13.	Selasa, 19 Desember 2023	Pemasangan kaca dan pembersihan		
14.	Rabu, 20 Desember 2023	Pemasangan kanopi aab		
15.	Kamis, 21 Desember 2023	Perbaikan saluran air di kedatangan dan perbaikan urinaria	 	

16.	Jumat, 22 Desember 2023	Jumat bersih		
17.	Senin, 25 Desember 2023	Lanjutan pemasangan kanopi aab		
18.	Selasa, 26 Desember 2023	Pengecatan marka apron		
19.	Rabu, 27 Desember 2023	Penyemprotan area runway strip Lanjutan pengecatan marka apron		

				
20.	Kamis, 28 Desember 2023	Lanjutan pengecatan marka apron		
21.	Jumat, 29 Desember 2023	Lanjutan pengecatan marka apron		

Supervisor
Kepala Unit Landasan



Daniel Randy, S.M.
NIP : 19880803 200712 1 001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Risqullah Danuarta Mintarto
 NIT : 30721042
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Kelas I Kalimantan

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Senin, 1 Januari 2024	Libur	-	
2.	Selasa, 2 Januari 2024	pembuatan bekisting penutup drainase kantor administrasi Pengecatan Apron dan Taxiway	 	

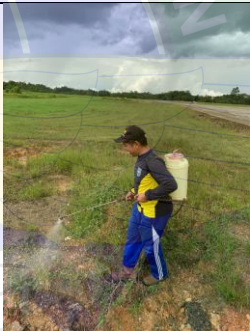
3.	Rabu, 3 Januari 2024	Pembersihan dan kerja bakti masjid Pengecoran jalan di depan masjid Pengecatan Apron dan Taxiway		
4.	Kamis, 4 Januari 2024	Pengecatan marka drop zone Pengecatan dan pemberian Silicon kaca masjid		

5.	Jumat, 5 Januari 2024	Peninjauan kebocoran di fasilitas kesehatan Pengecoran penutup drainase kantor administrasi		
-----------	----------------------------------	--	---	--

6.	Senin, 8 Januari 2024	Pemasangan wastafel, exhaust dan closed di terminal internasional	 	
7.	Selasa, 9 Januari 2024	Pemeliharaan dan pembersihan area dak terminal		

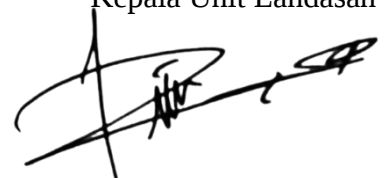
8.	Rabu, 10 Januari 2024	Pemasangan plafon depan terminal keberangkatan		
9.	Kamis, 11 Januari 2024	Pengecoran tiang kanopi AAB		
10.	Jumat, 12 Januari 2024	Perbaikan rembesan air		
11.	Senin, 15 Januari 2024	Perbaikan pintu kargo		

12.	Selasa, 16 Januari 2024	Lanjutan perbaikan pintu kargo		
13.	Rabu, 17 Januari 2024	Pemeliharaan area access road		
14.	Kamis, 18 Januari 2024	Pembuatan penutup parit masjid		
15.	Jumat, 19 Januari 2024	Pengukuran elevasi drainase bandara		
16.	Senin, 22 Januari 2024	Pembuatan bekisting dan papan untuk pengecoran di PKP-PK		

17.	Selasa, 23 Januari 2024	Pengecoran drainase di PKP-PK		
18.	Rabu, 24 Januari 2024	Lanjutan pengecoran drainase di PKP-PK		
19.	Kamis, 25 Januari 2024	Penyemprotan area taxiway		
20.	Jumat, 26 Januari 2024	Pemeliharaan pagar parimeter		

21.	Senin, 29 Januari 2024	-silicon pada saluran tempat cuci tangan tenant - pengecatan no drop pada area luar tenant yang retak		
22.	Selasa, 30 Januari 2024	-Pemasangan ulang plafon terminal internasional		
23.	Rabu, 31 Januari 2023	Perbaikan saluran air terminal kedatangan		

Supervisor
Kepala Unit Landasan



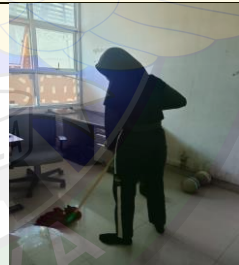
Daniel Randy, S.M.
NIP : 19880803 200712 1 001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Risqullah Danuarta Mintarto
 NIT : 30721042
 PRODI : Teknik Bangunan dan Landasan 6 Bravo
 Lokasi OJT : Bandar Udara Kelas I Kalimantan

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Kamis, 1 Februari 2024	Pemotongan dan penyemprotan rumput area PK-PPK		
2.	Jumat, 2 Februari 2024	Jum'at sehat		
3.	Senin, 5 Februari 2024	Pemasangan rubber speed bump di portal masuk		

4.	Selasa, 6 Februari 2024	Lanjutan pemasangan rubber speed bump di portal masuk		
5.	Rabu, 7 Februari 2024	Pemotongan rumput samping runway strip		
6.	Kamis, 8 Februari 2024	Libur Isra' Mi'raj	-	
7.	Jumat, 9 Februari 2024	Cuti Bersama	-	
8.	Senin, 12 Februari 2024	Penyemprotan area drainase		

9.	Selasa, 13 Februari 2024	Pemotongan rumput samping runway dan lampu		
10.	Rabu, 14 Februari 2024	Libur Pemilu	-	
11.	Kamis, 15 Februari 2024	Pengukuran elevasi drainase untuk proyek		
12.	Jumat, 16 Februari 2024	Jumat bersih		
13.	Senin, 19 Februari 2024	pemotongan rumput runway strip		

14.	Selasa, 20 Februari 2024	perbaikan exhaust terminal		
15.	Rabu, 21 Februari 2024	Penyemprotan rumput runway strip		
16.	Kamis, 22 Februari 2024	Sidang OJT		

Supervisor
Kepala Unit Landasan



Daniel Randy, S.M.
NIP : 19880803 200712 1 001