

**PERBAIKAN PLAFON RUANG KANTOR PT. GARUDA
TAWAKAL ABADI DAN PEMELIHARAAN MARKA
RUNWAY DI BANDAR UDARA KALIMARAU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 14 April – 12 September 2025



**Disusun Oleh :
ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

**PERBAIKAN PLAFON RUANG KANTOR PT. GARUDA
TAWAKAL ABADI DAN PEMELIHARAAN MARKA
RUNWAY DI BANDAR UDARA KALIMARAU**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 14 April – 12 September 2025



**Disusun Oleh :
ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002**

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

LEMBAR PERSETUJUAN

PERBAIKAN PLAFON RUANG KANTOR PT. GARUDA TAWAKAL ABADI DAN PEMELIHARAAN MARKA *RUNWAY* DI BANDAR UDARA KALIMARAU

Oleh

ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002

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

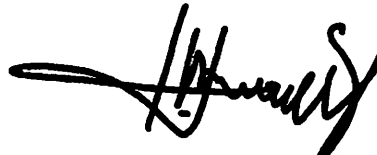
Disetujui oleh:

Supervisor OJT



DANIEL RANDY, S.M.
NIP. 19880803 200712 1 001

Dosen Pembimbing



Dr. WIWID SURYONO, S.Pd., M.M
NIP. 19611130 198603 1 001

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* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 11 Agustus 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

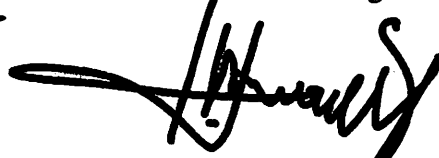
Tim Penguji,

Supervisor OJT



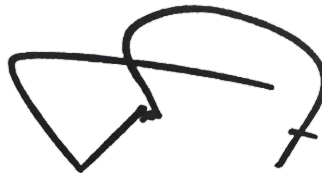
DANIEL RANDY, S.M.
NIP. 19880803 200712 1 001

Dosen Pembimbing



Dr. WIWID SURYONO, S.Pd., M.M
NIP. 19611130 198603 1 001

Mengetahui,
Ketua Kantor BLU UPBU Kelas I Kalimantan



PATAH ATABRI, S.Si. T, M.M
NIP. 19770716 200212 1 002

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 **“PERBAIKAN PLAFON RUANG KANTOR PT. GARUDA TAWAKAL ABADI DAN PEMELIHARAAN MARKA RUNWAY DI BANDAR UDARA KALIMARAU”** dengan baik tanpa adanya kendala suatu apapun.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini disusun sebagai syarat kelulusan Taruna/i program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan selama pembelajaran pada semester 4 (empat). 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.

Dalam penyusunan penulisan tugas laporan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis banyak mendapatkan bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak baik material maupun spiritual. Menyadari akan hal tersebut, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih 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 Patah Atabri, S.Si.T, M.M 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 Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Kalimantan serta sekaligus Supervisor dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).
6. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. Selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya serta Dosen

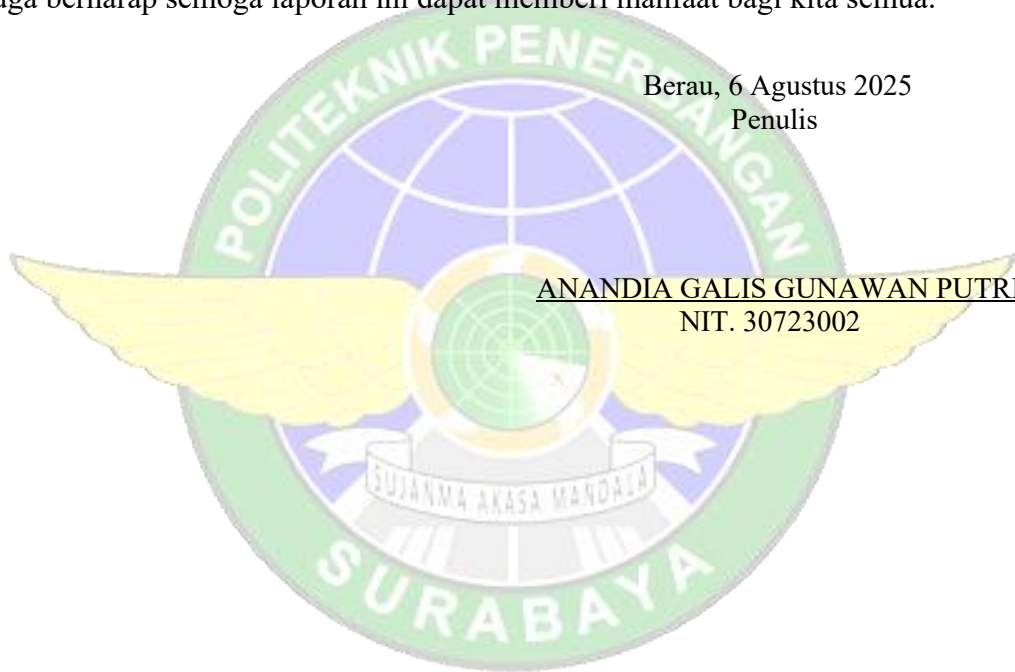
Pembimbing.

7. Seluruh Pegawai/Staff di Bandar Udara Kalimantan.
8. Para senior yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini.
9. Rekan Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dan berbagi ilmu selama masa kegiatan *On the Job Training* (OJT) serta dalam penyusunan laporan ini.

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, 6 Agustus 2025
Penulis

ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002



DAFTAR ISI

PERBAIKAN PLAFON RUANG KANTOR PT. GARUDA TAWAKAL ABADI DAN PEMELIHARAAN MARKA <i>RUNWAY</i> DI BANDAR UDARA KALIMARAU	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB II.....	4
PROFIL LOKASI OJT.....	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.2 Data Umum.....	5
2.2.1 <i>Aerodrome Manual</i>	5
2.3 Struktur Organisasi	19
2.4 Tinjauan Pustaka.....	20
BAB III	21
TINJAUAN TEORI	21
3.1 Bandar Udara	21
3.2 Fasilitas Sisi Udara.....	21
3.2.1 Landasan Pacu (<i>Runway</i>)	22
3.2.2 Landasan Hubung (<i>Taxiway</i>)	24
3.2.3 Tempat parkir pesawat (<i>Apron</i>)	24
3.3 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.....	24
3.3.1 Terminal Penumpang	25
3.3.2 Terminal Kargo	26
3.3.3 Jalan dan Parkir Kendaraan.....	27

3.4 Marka Area Pergerakan Pesawat	28
3.4.1 Marka Runway	28
3.5 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat	30
3.6 Pemeliharaan Gedung	30
BAB IV	32
PELAKSANAAN OJT	32
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	32
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	32
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	36
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	39
4.3 Permasalahan	39
4.3.1 Pudarnya Marka Runway	39
4.3.2 Perbaikan Plafon Ruang Kantor PT. Garuda Tawakal Abadi	40
4.4 Penyelesaian Masalah	41
4.4.1 Pemeliharaan Marka Runway	41
4.4.2 Perbaikan Plafon Ruang Kantor PT. Garuda Tawakal Abadi	44
BAB V	49
PENUTUP	49
5.1 Kesimpulan	49
5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV	49
5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	49
5.2 Saran	50
5.2.1 Saran terhadap BAB IV	50
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	51
DAFTAR PUSTAKA	52
LAMPIRAN	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Kalimantan.....	5
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimantan	19
Gambar 3. 1 Runway Side Strip Marking.....	28
Gambar 3. 2 Runway Designation Marking	28
Gambar 3. 3 Runway Side Strip Marking.....	28
Gambar 3. 4 Runway Designation Marking	28
Gambar 3. 5 Threshold Marking.....	28
Gambar 3. 6 Runway Designation Marking	28
Gambar 3. 7 Runway Side Strip Marking.....	28
Gambar 3. 8 Runway Designation Marking	28
Gambar 3. 9 Runway Side Strip Marking.....	28
Gambar 3. 10 Runway Designation Marking	29
Gambar 3. 11 Threshold Marking.....	29
Gambar 3. 12 Center Line Marking	29
Gambar 3. 13 Aiming Point Marking	30
Gambar 3. 14 Touchdown Zone Marking.....	30
Gambar 4. 1 Terminal Bandar Udara Kalimantan	33
Gambar 4. 2 Gedung Administrasi.....	33
Gambar 4. 3 Gedung Teknik Operasi	34
Gambar 4. 4 Terminal Kargo	34
Gambar 4. 5 Gedung PKP-PK	35
Gambar 4. 6 Area Parkir	35
Gambar 4. 7 Menara Air Traffic Controller (ATC)	36
Gambar 4. 8 Gedung Power House.....	36
Gambar 4. 9 Runway Bandar Udara Kalimantan	37
Gambar 4. 10 Taxiway Bandar Udara Kalimantan.....	38
Gambar 4. 11 Apron Bandar Udara Kalimantan	38
Gambar 4. 12 Ukuran Marka Threshold	38
Gambar 4. 13 Ukuran Marka Aiming Point.....	38
Gambar 4. 14 Ukuran Marka Centerline.....	38
Gambar 4. 15 Dokumentasi Runway Sebelum Perawatan.....	40
Gambar 4. 16 Dokumentasi Kerusakan Plafon	40
Gambar 4. 17 Lampu.....	41
Gambar 4. 18 Genset.....	41
Gambar 4. 19 Kuas Cat	42
Gambar 4. 20 Roll Cat	42
Gambar 4. 21 Tongkat Roll Cat	42
Gambar 4. 22 Alat Pengaduk Cat.....	42
Gambar 4. 23 Thinner	42
Gambar 4. 24 Cat Marka.....	43
Gambar 4. 25 Ember Cat.....	43
Gambar 4. 26 Proses Pencampuran Cat	44
Gambar 4. 27 Proses pengecatan	44
Gambar 4. 28 Proses pengecatan	44

Gambar 4. 29 Proses Pengecatan	44
Gambar 4. 30 Hasil Akhir Pemeliharaan	44
Gambar 4. 31 Tangga	45
Gambar 4. 32 Cutter	45
Gambar 4. 33 Kalsiboard	45
Gambar 4. 34 Meteran.....	46
Gambar 4. 35 Penggaris	46
Gambar 4. 36 Bor Listrik	46
Gambar 4. 37 Sekrup Gypsum	46
Gambar 4. 38 Pengukuran Kerusakan Plafon	46
Gambar 4. 39 Pengukuran Kalsiboard	47
Gambar 4. 40 Pemotongan Kalsiboard	47
Gambar 4. 41 Pemasangan Kalsiboard	47
Gambar 4. 42 Pengeboran Kalsiboard	47
Gambar 4. 43 Hasil Pengerjaan.....	48



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama	6
Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	6
Tabel 2. 3 Jam Operasi.....	7
Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	8
Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat	8
Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran	9
Tabel 2. 7 Availability Clearing.....	9
Tabel 2. 8 Apron	10
Tabel 2. 9 Taxiway.....	10
Tabel 2. 10 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu	11
Tabel 2. 11 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes.....	12
Tabel 2. 12 Parking Stands Pesawat Udara dan Koordinat.....	12
Tabel 2. 13 Ketersediaan Informasi Meteorologi	13
Tabel 2. 14 Karakter Fisik Runway	13
Tabel 2. 15 Declared Distance	15
Tabel 2. 16 Approach and Runway Lighting	15
Tabel 2. 17 Jarak Intersection-Take Off dari setiap Runway.....	17
Tabel 2. 18 Koordinat Intersection – Taxiway.....	17
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training.....	39
Tabel 4. 2 Alat dan Bahan.....	41
Tabel 4. 3 Alat dan Bahan.....	45

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksanaan Teknis di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Tugas pokok sebagai penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang berkompetensi dalam dunia transportasi udara yaitu tenaga-tenaga terampil yang siap pakai karena menerapkan program pendidikan khusus/kejuruan untuk mendapatkan kecakapan khusus yang bersifat operasional/praktikal dengan sertifikasi kecakapan tertentu.

Salah satu program studi yang ditawarkan oleh Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki tujuan untuk melahirkan teknisi bangunan dan landasan yang berkualitas di industri penerbangan. Para taruna/i program studi ini mempelajari pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk merancang, membangun, dan memelihara infrastruktur bandara, termasuk *runway*, *taxiway*, *apron*, dan bangunan pendukung lainnya. Dalam menjalankan program pendidikan, Politeknik Penerbangan Surabaya mengacu pada peraturan terkini seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2020 tentang Standar Teknis Bandar Udara.

On the Job Training atau praktik kerja lapangan di suatu Bandar Udara merupakan salah satu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya yang dilaksanakan pada semester IV dan V. Dengan adanya praktik kerja lapangan / *On the Job Training* (OJT), diharapkan Taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Dengan demikian praktik kerja lapangan / *On the Job Training* (OJT) sangat mutlak untuk diselenggarakan kepada seluruh taruni-taruni yang sedang menempuh pendidikan, agar setelah mendapat segala materi dan kurikulum yang terdapat dalam silabus masing-masing program studi, para Taruna/i memiliki

kemampuan praktik yang cukup mumpuni dan siap untuk dipakai pada berbagai industri penerbangan yang membutuhkan.

Diharapkan untuk mewujudkan hal tersebut, maka salah satu faktor yang perlu diperhatikan adalah sarana dan prasarana. Untuk dapat menunjang tersedianya sarana dan prasarana yang memadai, maka dibutuhkan pula Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompeten sesuai bidangnya. Sehingga profesi yang berperan penting di sini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan atau yang sering kali disebut sebagai Teknisi Bangland. Teknisi Bangunan dan Landasan memiliki peran yang sangat penting dalam mengadakan sarana dan prasarana yang mumpuni di bandar udara di seluruh Indonesia, contohnya seperti yang ada di bandara yaitu fasilitas – fasilitas yang menunjang berjalannya operasi penerbangan agar dapat digunakan dengan baik dan nyaman oleh pesawat, maka sarana dan prasarana tersebut harus di bangun sesuai dengan regulasi pada *ICAO (International Civil Aviation Organization)* dan *FAA (Federal Aviation Administration)* serta Undang – Undang No. 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan Sipil.

Dengan adanya SK Direktur Poltekbang Surabaya KP Poltekbang.Sby No. 960 Tahun 2025, tentang pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan dimana didalamnya berisikan tentang pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)* Selama 5 bulan yang dimulai dari tanggal 14 April sampai dengan 12 September 2025 penulis menemukan permasalahan yaitu perbaikan plafon ruang kantor PT. Garuda Tawakal Abadi dan pelaksanaan perawatan marka *runway* di terminal Bandar Udara Kalimantan. Maka dari itu penulis mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul laporan *On The Job Training (OJT)*.

1.2 Maksud dan Manfaat

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

Adapun maksud dari pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)* yaitu memberikan kesempatan pada Taruna/i untuk menerapkan atau melihat bagaimana keadaan dan kondisi yang sesungguhnya di dunia kerja yang akan datang serta dapat menerapkan apa yang sudah di

dapat sewaktu masih belajar di dalam kampus atau yang biasa disebut dengan pembelajaran teori.

1.2.2 Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dilaksanakannya *On The Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Mendapatkan gambaran nyata tentang situasi dan kondisi di dunia kerja
2. Memiliki pengalaman bekerja/terlibat langsung dengan kontraktor.
3. Mengaplikasikan dan meningkatkan ilmu yang diperoleh selama menempuh Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.



BAB II PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Kalimantan mulai beroperasi pada tahun 1976 sebagai bandara perintis, dilengkapi dengan *runway* sepanjang 650 meter serta *apron* berlapis pelat logam yang hanya dapat didarati oleh pesawat kecil seperti MAF 506 atau yang dikenal sebagai pesawat *cessna*, berkapasitas 5 penumpang dan 2 awak. Nama "Kalimantan" diambil dari nama sungai kecil yang mengalir tepat di depan terminal bandara.

Pada dekade 1990-an, aktivitas penerbangan mulai meningkat dengan beroperasinya pesawat jenis Cassa dari maskapai seperti Deraya, Pelita Asahi, serta DAS tipe 100 dan 200, yang saat itu masih menggunakan landasan yang lama. Perkembangan signifikan terjadi pada tahun 2002, ketika sejumlah peningkatan fasilitas dilakukan, sehingga bandara mampu melayani pesawat jenis ATR 42 milik maskapai Deraya, DAS, dan Kal Star. Dengan adanya dukungan dana dari APBN provinsi dan kabupaten, fasilitas navigasi ditambah, salah satunya adalah pemasangan sistem PAPI (*Precision Approach Path Indicator*) pada tahun 2006.

Tahun 2007, *runway* diperpanjang menjadi 1.850 meter dan diperkuat dengan pelapisan ulang. Peralatan bandara juga ditingkatkan melalui pendanaan pemerintah pusat. Pada tahun berikutnya, status bandara resmi naik dari kelas IV menjadi kelas II. Momentum penting lainnya terjadi pada tahun 2008, ketika Kalimantan Timur menjadi tuan rumah Pekan Olahraga Nasional (PON). Untuk mendukung kelancaran mobilitas atlet dan ofisial, Batavia Air mengoperasikan pesawat jet Boeing 737-200 di rute Balikpapan–Berau. Karena tingginya permintaan, rute ini pun dikembangkan menjadi rute reguler pulang-pergi.

Pada tahun 2010, pembangunan gedung terminal baru dimulai dengan desain dua lantai dan dua unit garbarata, yang dibiayai melalui APBN Kabupaten Berau dengan total nilai Rp480 miliar. Peletakan batu pertama dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Setahun kemudian, landasan pacu diperpanjang lagi menjadi 2.250 meter dengan lebar 45 meter, dan diresmikan pada tahun 2012.

Perpanjangan *runway* ini memungkinkan pesawat berbadan sedang seperti

B737-200 milik Trigana Air dan B737-300 dari Sriwijaya Air mendarat di Kalimantan. Terminal baru kemudian diresmikan secara simbolis oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di Balikpapan. Berbagai pembenahan dan pengembangan yang dilakukan secara bertahap menjadikan Bandar Udara Kalimantan naik status menjadi Bandara Kelas I pada tahun 2018.

Saat ini, sejumlah maskapai telah melayani penerbangan reguler dari dan ke Kalimantan, antara lain:

- Wings Air (ATR 72-600) untuk rute Berau–Samarinda dan Berau–Balikpapan
- Batik Air (A320 dan B737-800) dengan rute Berau–Surabaya dan Berau–Jakarta
- Citilink (ATR 72-600) melayani rute Balikpapan–Berau–Balikpapan
- Susi Air (C208B) untuk rute Maratua–Berau–Maratua.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Kalimantan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

2.2 Data Umum

2.2.1 Aerodrome Manual

A. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Berikut adalah tabel mengenai indikator lokasi dan nama Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Indikator Lokasi	: WAQT
Nama Bandar Udara	: Kalimantan
Kabupaten/Kota	: Berau
Kode IATA	: BEJ

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Berikut adalah tabel mengenai Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	: 02° 09' 00"N ; 117° 26' 00"E
Arah dan Jarak ke Kota	: 4,14 <i>Nautical Miles heading</i> 89,03 <i>degrees</i> ke Kota Tanjung Redeb
Magnetik Var/Tahun Perubahan	: 0°W (2020) / 0.08° <i>Increasing</i>
Elevasi/Referensi Temperatur	: 33 ft (MSL)/32°C
Elevasi masing masing <i>threshold</i>	: <i>Threshold Rwy 19</i> : 16 ft (MSL) <i>Threshold Rwy 01</i> : 33 ft (MSL)
Elevasi Tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>precision approach runway</i>	: 33 ft (MSL)
Rincian <i>Rotating Beacon</i>	Merk : Hali-Brite Inc Type : HBM 150-3 Warna : Red/White RPM : 50
Penyelenggara Bandar Udara	: Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Kalimantan
Alamat	: Jl. Kalimantan, Teluk Bayur – Berau 77315 Kalimantan Timur

Telepon	: (0554) 2741966 / 0821 1300 0867
Telefax	: (0554) 2741966
Telex	: (0554) 2741966
Email	: bandara_kalimarau@yahoo.co.id upbu_berau@dephub.go.id
Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan	: IFR/VFR
Keterangan	: pia.wilayahbalikpapan@gmail

C. Jam Operasi

Berikut adalah tabel mengenai Jam Operasional Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 3 Jam Operasi

Pelayanan Pesawat Udara	: 07.00-21.00 WITA / 23.00-13.00 UTC
Administrasi Bandar Udara	: 08.00-16.30 WITA / 00.00-08.30 UTC
Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina	: Tersedia (On Call)
Kesehatan dan Sanitasi	: 07.00-21.00 WITA / 23.00-13.00 UTC
Handling	: 07.00-21.00 WITA / 23.00-13.00 UTC
Keamanan Bandar Udara	: H-24
Keterangan	: -

D. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Berikut adalah tabel mengenai Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Fasilitas penanganan kargo	: Tersedia (Sebelah Utara Terminal)
Bahan bakar / oil / tipe	: Tersedia (DPPU Pertamina)
Fasilitas pengisian bahan bakar / kapasitas	: Tersedia (Fuel Truck)
Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara	: Tidak Tersedia
Fasilitas perbaikan untuk pesawat udara	: Tidak Tersedia
Keterangan	: -

E. Fasilitas Penumpang Pesawat

Berikut adalah tabel mengenai Fasilitas Penumpang Pesawat Udara Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat

Hotel	: Tersedia (di depan bandar udara)
Restauran	: Tersedia
Transportasi	: Tersedia
Fasilitas Kesehatan	: Tersedia (Klinik dan KKP)
Bank dan Kantor Pos	: Tersedia
Kantor Pariwisata	: Tersedia (Perwakilan Dinas Kabupaten Berau)
Pelayanan Bagasi	: Tersedia
Keterangan	: -

F. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

Berikut adalah tabel mengenai Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK	: Kategori 6
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
Ketersediaan peralatan pemindahan pesawat udara rusak	: Supadio Airport Telp. (+62 560) 721560, 721002, 721003
Keterangan	: -

G. Availability Clearing

Berikut adalah tabel mengenai *Availability Clearing* Bandar Udara Kalimarau:

Tabel 2. 7 Availability Clearing

Type of Clearing Equipment	: Water Blusting Truck
Clearance	: Per 6 bulan / sesuai kebutuhan

Keterangan	: -
------------	-----

H. *Apron, Taxiway dan Check Location Data*

Berikut adalah tabel mengenai *Apron, Taxiway*, dan *Check Location* Data Bandar Udara Kalimantan:

1. **APRON**

Tabel 2. 8 Apron

Permukaan	: - Apron A = <i>Asphalt</i> (27m x 100m, dikelola Skadron) - Apron B = <i>Rigid</i> (318m x 100m, milik bandara)
Kekuatan (<i>Strenght</i>)	: - Apron A = 125.500 Lbs (47844.47 kg) (Skadron) - Apron B = PCN 56 R/B/W/T (Slab Beton/Bandara)
Dimensi	: - Apron A = 100m x 60m - Apron B = 318m x 100m

2. **TAXIWAY**

Tabel 2. 9 Taxiway

Permukaan	: <i>Asphalt</i>
Kekuatan (<i>strenght</i>)	: - Taxiway A = 125.500 Lbs - Taxiway B = 60 F/C/X/T - Taxiway C = 58 F/C/X/T
Dimensi	: - Taxiway A = 108m x 15m - Taxiway B = 167m x 23m - Taxiway C = 179m x 23m
<i>ACL Location and elevation...</i>	: NIL
<i>VOR/Ins Check Point</i>	: NIL
Keterangan	: NIL

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

Berikut adalah tabel mengenai Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 10 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu

Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara, <i>taxiway guide lines, visual docking / parking guidance system</i> untuk parkir pesawat udara	: - <i>ID Sign Of ACFT : Available</i> - <i>TWY Guide Line : Available</i> - <i>Visual Docking : ADGS Parking Stand 6 and 7</i> - <i>Parking Guidance : A/C Stop line parking Available (By Marshaller)</i>
Sistem <i>Aircraft Stands</i>	: - <i>ID Sign Of SCFT : Available</i> - <i>TWY Guide Line : Available</i> - <i>Visual Docking : Available</i> - <i>Parking Guidance : Available</i>
Marka <i>Runway</i> dan Lampu <i>Runway</i> dan <i>Taxiway</i>	: - Marka <i>RWY : RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, touch down, RWY side strip, nose wheel guidance;</i> - Marka <i>TWY : centerline, holding position, nose wheel guidance, TWY edge;</i> - Lampu <i>RWY : Pals Cat / RWY 01, Mals RWY 19, THR, RWY end, RWY centerline, RWY edge, RTIL RWY 19;</i> - Lampu <i>TWY : TWY edge;</i> - Lampu <i>Apron : Apron edge; flood light;</i> - <i>Rotating Beacon</i>
<i>Stop bars</i>	: -

Keterangan	: -
------------	-----

J. Lokasi dan *Designation of Standard Taxi Routes*

Berikut adalah tabel mengenai Lokasi dan *Designation of Standard Taxi Routes* Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 11 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes

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

K. *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat

Berikut adalah tabel mengenai *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat Bandar Udara Kalimantan:

*Tabel 2. 12 *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat*

<i>Parking Stand</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
1	02 08 59.866 N	117 26 01.495 E	AT 72
2	02 08 58.724 N	117 26 01.243 E	A320/B738
3	02 08 57.580 N	117 26 00.968 E	A320/B738
4	02 08 56.442 N	117 26 00.714 E	AT 72
5	02 08 55.296 N	117 26 00.547 E	A320/B738
6	02 08 53.978 N	117 26 00.065 E	A320/B738
7	02 08 52.083 N	117 25 59.634 E	A320/B738
8	02 08 50.983 N	117 25 59.477 E	AT 72

L. *Aerodrome Obstacle*

Remarks : NIL (Area Pendaratan)

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

Berikut adalah tabel mengenai Ketersediaan Informasi Meteorologi

Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 13 Ketersediaan Informasi Meteorologi

<i>Associated MET Office</i>	: <i>Aerodrome Meteorological and Geophysical Station Kalimantan Airport</i>
<i>Hours of service MET Office outside hours</i>	: H-24
<i>Office responsible for TAF preparation period of validity</i>	: NIL
<i>Type of landing forecasts interval of issuance</i>	: <i>QAM / Half Hour</i>
<i>Briefing / Consultation Provided</i>	: NIL
<i>Flight documentation-language used</i>	: <i>Chart / English</i>
<i>Charts and other information available for Providing Information</i>	: NIL
<i>ATS units provided with information</i>	: TWR
<i>Additional Information (limitation of service etc)</i>	: Address-Bandara Kalimantan-Berau Telp. (0554) 8811123

N. Karakter Fisik Runway

Berikut adalah tabel mengenai Karakter Fisik Runway Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 14 Karakter Fisik Runway

1	2	3	4	5
Nomor Runway	<i>True BRG</i>	Dimensi Runway	Kekuatan (<i>PCN</i>) dan Permukaan Runway dan	Koordinat <i>Threshold</i>

			<i>Stopway</i>	
01	013°	2250 x 45 M	52 F/C/X/T (<i>Asphalt</i>)	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
Elevasi <i>Threshold & Ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Approach Runway</i>	<i>Slope Runway Nomor</i>	Dimensi <i>Stopway</i>	Dimensi <i>Clearway</i>
33 ft	-0.04%, +0.14%, +0.99%, +0.22% (<i>Longitudinal</i>) 1.19% - 1.92% (<i>Transverse</i>)	NIL	400 M x 140 M
16 ft	+0.22%, + 0.99%, +0.14%, - 0.04% (<i>Longitudinal</i>) 1.19% - 1.92% (<i>Transverse</i>)	NIL	200 M x 140 M

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

O. Declared Distance

Berikut adalah tabel mengenai *Declared Distance* Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 15 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	2450 M	2250 M	2250 M

P. Approach and Runway Lighting

Berikut adalah tabel mengenai *Approach and Runway Lighting* Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 16 Approach and Runway Lighting

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 900 m, LIH	Green	PAPI, Left/3°	NIL
19	MALS, 420 m, LIH	Green	PAPI, Left/3°	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	Length 2250 M	7-7-7 Config	NIL	NIL
Spacing 30 M	Spacing 60 M	Spacing 1,25 M	NIL	
Colour Red and	Colour	Colour Red	NIL	

<i>White</i>	<i>Yellow and White</i>			
<i>Length 2250 M</i>	<i>Length 2250 M</i>	7-0-7 Config	NIL	REIL
<i>Spacing 30 M</i>	<i>Spacing 60 M</i>	Spacing 1,25 M	NIL	
<i>Colour Red and White</i>	<i>Colour Yellow and White</i>	Colour Red	NIL	

Other Lighting, Secondary Power Supply

ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation : *ABN : On top of Tower building (020845.40N, 1172559.72E), Flashing Red/Green every 4 seconds, 2300-1300*

LDI location and LGT : *NIL*

Anemometer location and LGT : *800 m from THR 01, not lighted*

TWY edge / Centerline LGT : *Twy Edge : TWY B, C
Twy Center LGT : Not Available*

Secondary power supply/switch over time : *Secondary power supply to all lighting at AD*

Keterangan : *Windsock available*

Q. Helicopter Landing Area

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

- Coordinates TLOF of THR FATO* : *FATO : 02°09'02"N
117°25'.53"E*
- TLOF and/or FATO elevation (M/FT)* : *33 ft*

3. *TLOF and FATO area dimensions, surface, strenght, marking* : TLOF : Circle with diameter 18 M, Concrete, 540 R/C/X/U, Dash line yellow. FATO : 2250 x 45 M, Asphalt, 470 F/C/X/T, runway Marking (FATO Runway Type)
4. *True baring and MAG bearing of FATO* : FATO runway Tipe : 01 - 19
5. *Declared distance available* : NIL
6. *APP and FATO lighting* : NIL
7. *Keterangan* : -

R. Jarak *Intersection-Take Off* dari setiap *Runway*

Berikut adalah tabel mengenai *Jarak Intersection-Take Off* dari setiap *Runway* Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 17 Jarak Intersection-Take Off dari setiap Runway

<i>Runway Designation</i>	<i>Intersection Take Off</i>	TODA		
01	NIL	NIL	NIL	NIL
19	NIL	NIL	NIL	NIL

S. Koordinat *Intersection – Taxiway*

Berikut adalah tabel mengenai Koordinat *Intersection – Taxiway* Bandar Udara Kalimantan:

Tabel 2. 18 Koordinat Intersection – Taxiway

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

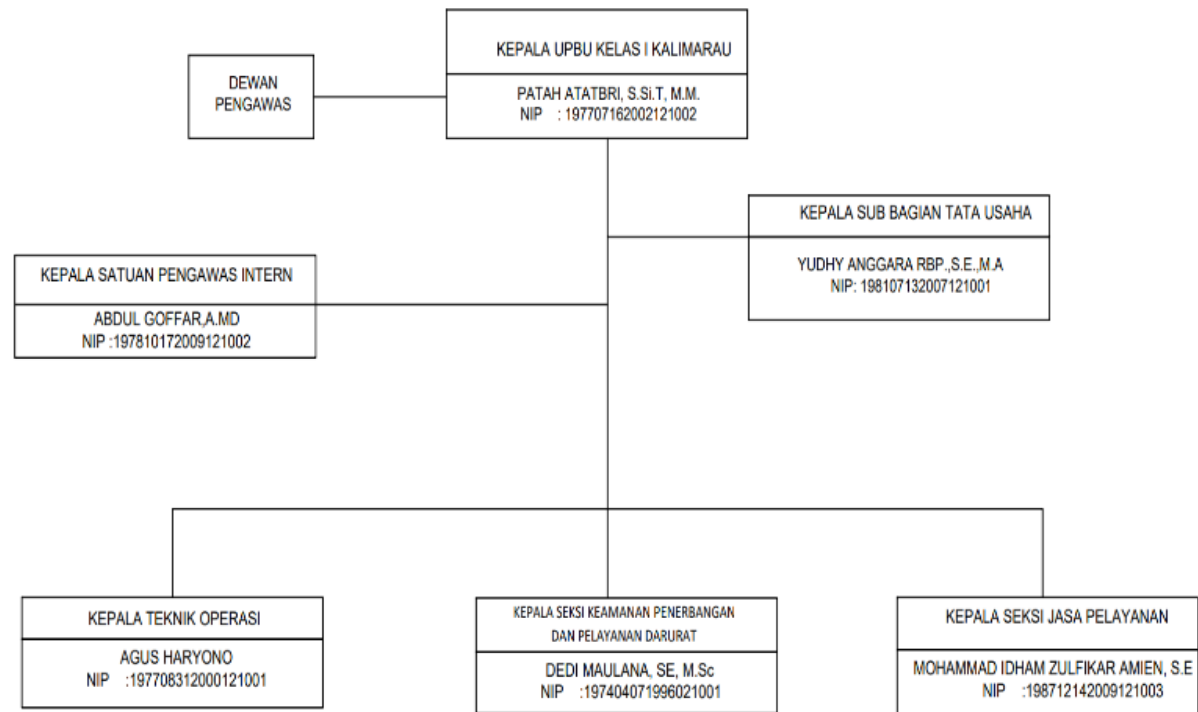
T. Lokasi untuk *Pre-Light Altimeter Check* yang dipersiapkan untuk *Apron*

Berikut adalah tabel mengenai Lokasi untuk *Pre-Light Altimeter Check* yang dipersiapkan untuk *Apron* Bandar Udara Kalimantan:

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



2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimantan

2.4 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan laporan OJT ini penulis menggunakan beberapa peraturan yang dapat dijadikan pedemon sebagai berikut:

- a. Organisasi tata kerja Bandar Udara Kalimantan-Berau.
- b. *Aerodrome Manual* Bandar Udara Kalimantan-Berau.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Definisi dari bandar udara sudah diatur oleh beberapa peraturan yang ada dalam tingkat nasional maupun internasional. Definisi *aerodrome* menurut Annex 14 Volume 1 *Aerodrome Design and Operation*, Chapter 1, Bandara Udara adalah “*A defined area on land or water (including any buildings, installation and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.*” Atau jika diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia sesuai dengan KP 326 Tahun (2019) tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR-Part 139*) Volume I Bandar udara (*Aerodrome*) memiliki arti Kawasan tertentu di darat atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang dimaksud untuk digunakan seluruhnya atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara.

Menurut Undang-Undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (2009), Bandar Udara adalah Kawasan di darat 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 antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Dalam pengoperasiannya Bandar Udara memiliki fasilitas untuk menunjang berjalannya operasi penerbangan dengan menerapkan nilai-nilai 3S+1C jika dijabarkan yaitu (*Safety, Security, and Service Through Compliance*).

3.2 Fasilitas Sisi Udara

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun (2002) menyebutkan, bahwa Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Fasilitas-fasilitas sisi udara meliputi:

3.2.1 Landasan Pacu (*Runway*)

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun (2019) tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bag. 139 Vol. I Bandar Udara, *runway*/landas pacu adalah daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP//77/VI/(2005) tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Bandar Udara, bagian Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, pada bagian a. disebutkan fasilitas *runway*/landas pacu. Fasilitas ini adalah fasilitas berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat udara yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, landas pacu buangan panas mesin (*blast pad*), *runway end safety area (RESA)*, *stopway*, *clearway*.

Fasilitas *runway* meliputi:

a. *Runway Shoulders*

Runway Shoulders adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi hembusan jet dan menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara bagian perkerasan dan *runway strip*.

b. *Clearway*

Clearway adalah suatu daerah tertentu pada akhir landas pacu tinggal landas yang terdapat di permukaan tanah maupun permukaan air dibawah pengaturan operator bandar udara, yang dipilih dan diseleksi sebagai daerah yang aman bagi pesawat saat mencapai ketinggian tertentu yang merupakan daerah bebas yang disediakan terbuka diluar *blastpad* dan untuk melindungi pesawat saat melakukan manuver pendaratan maupun lepas landas.

c. *Stopway*

Stopway adalah suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir landas pacu bagian tinggal landas yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.

d. *Turning Area*

Turning Area atau *Turn Pad* adalah bagian dari landas pacu yang digunakan untuk lokasi pesawat melakukan gerakan memutar baik untuk membalik arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di *apron*.

e. *Runway Strip*

Runway Strip adalah sebuah daerah yang telah ditentukan dengan tujuan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang melewati batas *runway*.

f. *Runway End Safety Area (RESA)*

Runway End Safety Area adalah sebuah daerah simetris di perpanjangan sumbu *runway* dan menyambung dengan akhir dari jalur primer yang diperuntukkan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang terlalu dini masuk atau melewati *runway*.

g. *Runway Marking*

Marka *runway* adalah simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi *aeronautika*. Marka landas pacu yang meliputi *Runway designation marking*, *Threshold marking*, *Runway centre line marking*, *Runway side stripe marking*, *Aiming point marking*, *Touchdown zone marking*, dan *Exit guidance line marking*. Tiap-tiap bagian mempunyai persyaratan teknis tertentu agar dapat memberikan kinerja operasional yang baik.

Disesuaikan dengan SKEP DIRJEN No. SKEP/11/1/(2001) tentang standar marka dan rambu pada daerah pergerakan pesawat udara di Bandar udara, meliputi:

- a. *Runway side stripe marking*
- b. *Runway designation marking*
- c. *Threshold marking*
- d. *Runway centre line marking*
- e. *Aiming point marking*
- f. *Touchdown zone marking*
- g. *Displaced threshold marking*
- h. *Pre-threshold marking*

3.2.2 Landasan Hubung (*Taxiway*)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *taxiline*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*. *Exit taxiway* perlu dirancang untuk meminimasi waktu penggunaan runway yang diperlukan oleh pesawat yang mendarat. *Rapid end taxiway* yang terletak di bagian ujung landas pacu dirancang dengan sudut kemiringan 25° hingga 45° dari sudut landas pacu untuk digunakan oleh pesawat keluar meninggalkan *runway* dalam kecepatan tinggi. *Taxiway* harus dirancang sedemikian rupa sehingga dapat meminimalkan jarak antara terminal dan bagian ujung landas pacu.

3.2.3 Tempat parkir pesawat (*Apron*)

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan di sebuah bandar udara yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya. Dalam pengertian lain yaitu *apron* dapat disediakan jika diperlukan untuk memungkinkan naik dan turunnya penumpang, kargo dan surat-menyurat, serta pelayanan kepada pesawat tanpa mengganggu lalu lintas bandar udara.

3.3 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung

berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas.

3.3.1 Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

Fasilitas pada terminal keberangkatan dan kedatangan meliputi:

a. Check-in Counter

Check in counter adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

b. Check-in Area

Check in area adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang

waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

c. Rambu/marka

Rambu/marka terminal bandar udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal. Pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan 21 standar internasional (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2018).

d. *Hall Keberangkatan*

Hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan kerb keberangkatan, ruang tunggu penumpang, tempat duduk dan fasilitas umum toilet.

e. *Hall Kedatangan*

Ruang kedatangan adalah ruangan yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan kerb kedatangan dan *baggage claim area*.

f. *Baggage Conveyor Belt*

Baggage Conveyor Belt adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.

3.3.2 Terminal Kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasannya dipengaruhi oleh berat dan volume kargo waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini meliputi gudang, kantor administrasi, parkir pesawat, gedung operasi, jalan masuk dan tempat parkir kendaraan umum. Fasilitas-fasilitas

tersebut diatas merupakan fasilitas standar yang dalam penyediaan dan pengoperasiannya disesuaikan dengan klasifikasi kemampuan bandar udara bersangkutan. Fungsi terminal kargo adalah untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestic maupun internasional, agar memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan dan persyaratan lain yang ditentukan, dan alih moda transportasi dari moda darat menjadi udara atau sebaliknya.

3.3.3 Jalan dan Parkir Kendaraan

Jalan merupakan sebuah fasilitas yang dibuat untuk mempermudah transportasi melalui jalur darat. Di bandar udara ada beberapa jenis jalan, yaitu:

a. Jalan Masuk

Jalan masuk bandar udara / *access road* dipergunakan untuk kepentingan umum menuju bandar udara sampai ke terminal penumpang.

b. Jalan Inspeksi

Jalan Inspeksi / *check road* dibangun sekeliling batas bandar udara dan digunakan untuk pemeriksaan fasilitas dasar bandar udara secara rutin, disamping itu, jalan ini juga digunakan untuk kendaraan darurat seperti pemadam kebakaran PKP-PK.

c. Jalan Operasi

Jalan operasi dibangun untuk lintas kendaraan PKP-PK pada kendaraan darurat dan dapat pula digunakan untuk jalan inspeksi fasilitas dasar bandar udara.

d. Jalan Servis

Jalan servis merupakan jalan yang digunakan untuk melayani kendaraan yang mengangkut kebutuhan rutin suatu bandar udara. Misalnya jalan yang membubungkan terminal penumpang dengan bangunan operasi.

e. Jalan Lingkungan

alan lingkungan berada di dalam area perumahan / kompleks yang

digunakan untuk melayani kendaraan pemilik perumahan, jalan ini juga mampu melayani kendaraan PK-PPK.

3.4 Marka Area Pergerakan Pesawat

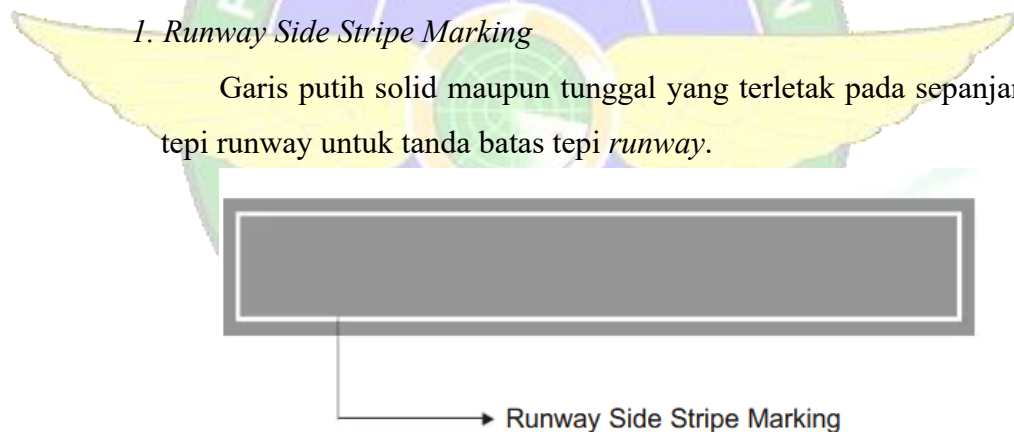
Marka adalah suatu tanda yang ditulis atau digambarkan pada jalan di daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi, dan batas-batas keselamatan penerbangan. Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu, landas anjang dan landas parkir. Dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan/larangan), dan batas-batas keselamatan penerbangan.

3.4.1 Marka Runway

Marka di Landas Pacu merupakan suatu tanda pada daerah yang diperkeras berbentuk persegi panjang di bandar udara yang disediakan untuk lepas landas dan pendaratan.

1. *Runway Side Stripe Marking*

Garis putih solid maupun tunggal yang terletak pada sepanjang tepi runway untuk tanda batas tepi runway.

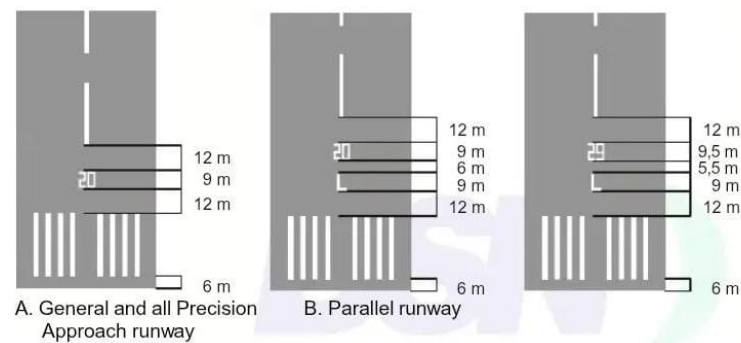


Gambar 3. 1 Runway Side Strip Marking

2. *Runway Designation Marking*

Garis berwarna putih dalam bentuk dua angka atau kombinasi dua angka dan satu huruf tertentu terletak pada threshold dan runway center line marking sebagai identitas runway. Fungsinya adalah sebagai petunjuk arah runway yang digunakan untuk lepas landas dan

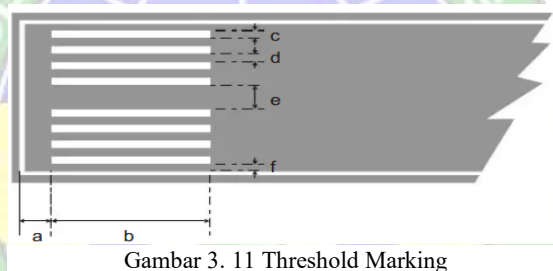
pendaratan.



Gambar 3. 10 Runway Designation Marking

3. Threshold Marking

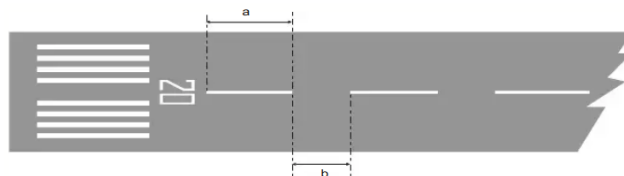
Tanda berupa garis putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak 6 meter dari awal *runway* yang berfungsi sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan.



Gambar 3. 11 Threshold Marking

4. Runway Centre Line Marking

Terdiri dari garis putus-putus berwarna putih terletak di tengah sepanjang *runway*. Merupakan suatu garis dan celah yang memiliki panjang tidak kurang dari 50 meter dan tidak lebih dari 75 meter yang berfungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*.

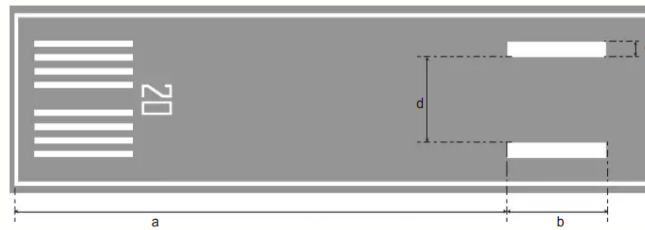


Gambar 3. 12 Center Line Marking

5. Aiming Point Marking

Tanda di *runway* yang terdiri dari dua garis lebar berwarna putih sebagai penunjuk tempat pertama roda pesawat yang diharapkan

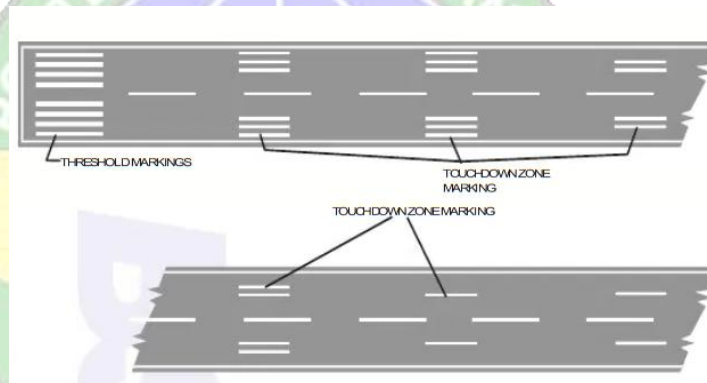
untuk menyentuh *runway* saat mendarat.



Gambar 3. 13 Aiming Point Marking

6. Touchdown Zone Marking

Tanda pada *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan di kiri-kanan garis tengah *runway* sebagai penunjuk panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan.



Gambar 3. 14 Touchdown Zone Marking

3.5 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat

Udara, K. Perhubungan. D. J. P (2023) menjelaskan “Dalam pemeliharaan plafon pada terminal penumpang, maka dilakukannya inspeksi rutin. Objek yang diamati meliputi retak (*cracks*), deformasi, karat (*rusting*), korosi (*corrosion*), kebocoran (*leakage*), penurunan kualitas (*deterioration*), kerusakan pada kotak gorden atau blind yang menempel pada plafon”. Untuk frekuensi inspeksi plafon eksterior dilakukan tahunan, sedangkan pada plafon interior dilakukan per 3 tahun.

3.6 Pemeliharaan Gedung

Dalam pemeliharaan bangunan gedung ini sudah diatur pada sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum N0. 24 Tahun 2008, Tentang menjaga keandalan bangunan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung

selalu baik fungsi (*preventive maintenance*). Hal ini merupakan prosedur dalam pemeliharaan bangunan gedung yang harus dilakukan untuk menjaga mutu dari bangunan tersebut.

Dalam hal ini pemeliharaan yang dilakukan adalah pada gedung terminal Bandar Udara Kalimantan. Untuk pemeliharaan yang dilakukan adalah perbaikan atap plafon yang sudah berlubang sehingga diharuskan untuk dilakukan perbaikan. Dalam perbaikan ini melibatkan pegawai unit Bangunan dan Landasan serta Taruna/i yang sedang melakukan *On the Job Training* (OJT) pada saat itu.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

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

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya program studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VIII ini dilaksanakan di Bandar Udara Kalimantan, Berau. *On the Job Training* dilaksanakan selama 5 bulan, mulai 14 April sampai 12 September 2025. Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

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

1. Terminal

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka manai 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 yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Bandar Udara Kalimantan memiliki luas terminal 16.162 m² yang didalamnya memuat bagian seperti *hall* keberangkatan, ruang *check in*, ruang tunggu keberangkatan, dan area kedatangan dan pengambilan bagasi.



Gambar 4. 1 Terminal Bandar Udara Kalimantan

2. Gedung Administrasi

Gedung Administrasi / perkantoran adalah gedung atau bangunan yang digunakan sebagai tempat untuk melakukan kegiatan administrasi atau perkantoran. Ini biasanya digunakan oleh perusahaan, pemerintahan, atau organisasi lain untuk mengelola operasi harian mereka dan melakukan tugas-tugas administratif seperti pencatatan, perencanaan, dan komunikasi. Bandar Udara Kalimantan memiliki Gedung Administrasi seluas 703 m².



Gambar 4. 2 Gedung Administrasi

3. Gedung Teknik Operasi

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



Gambar 4. 3 Gedung Teknik Operasi

4. Terminal Kargo

Terminal kargo menurut Keputusan Menteri No. 29 tahun 2005 merupakan salah satu fasilitas pokok pelayanan di bandar udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan. Terminal kargo Bandar Udara Kalimantan memiliki luas 592 m².



Gambar 4. 4 Terminal Kargo

5. Gedung PKP-PK

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau gedung yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (Response Time) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK. Bandar Udara Kalimantan Berau memiliki Gedung PKP-PK seluas 870 m².



Gambar 4. 5 Gedung PKP-PK

6. Area Parkir

Area parkir adalah area yang digunakan oleh pengantar, penjemput penumpang, dan sopir taxi untuk memarkir mobil maupun motor. Bandar Udara Kalimarau memiliki lahan parkir seluas 13.250 m² untuk motor dan 30.916 m² untuk mobil.



Gambar 4. 6 Area Parkir

7. 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. Bandar Udara Kalimarau memiliki Menara

ATC seluas 545 m².



Gambar 4. 7 Menara Air Traffic Controller (ATC)

8. Gedung Power House

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



Gambar 4. 8 Gedung Power House

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara didarat tetapi tidak termasuk apron (maneuvering area) dan pergerakan

pesawat udara yang ada didarat (movement area). Fasilitas yang diberikan oleh pengelola Bandar Udara Kalimantan untuk sisi udara antara lain sebagai berikut:

1. *Runway* (Landasan Pacu)

Runway adalah salah satu daerah persegi empat dengan ukuran panjang, lebar dan ketebalan tertentu serta dilengkapi dengan rambu-rambu penerangan sesuai dengan ketentuan teknis yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*) yang ditetapkan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk kegiatan pendaratan (*landing*) dan lepas landar (*take-off*) pesawat udara.



Gambar 4. 9 Runway Bandar Udara Kalimantan
Sumber : Google Earth, Tahun 2024

Runway Bandar Udara Kalimantan memiliki *runway designation* nomor 01 dan 19 dengan ukuran panjang 2.250 meter dan lebar 45 meter dan memiliki nilai PCN 52 F/C/X/T jenis konstruksi *Asphalt*.

2. *Taxiway*

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landasan pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position taxi line*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.



Gambar 4. 10 Taxiway Bandar Udara Kalimarau
Sumber : Google Earth, Tahun 2024

Bandar Udara Kalimarau memiliki dua *taxiway* dengan permukaan *asphalt*, *taxiway B* memiliki dimensi 167 x 23 m dengan *strenght* 60 F/C/X/T, dan *taxiway C* memiliki dimensi 179 x 23 m dengan *strenght* 58 F/C/X/T.

3. Apron

Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara. Bandar Udara Kalimarau memiliki *apron* yang berdimensi 318x100 m dan *strenght* PCN 56 R/B/W/T (slab beton).



Gambar 4. 11 Apron Bandar Udara Kalimarau
Sumber : Google Earth, Tahun 2024

4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna/i Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 11 April 2025 – 12 September 2025. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini:

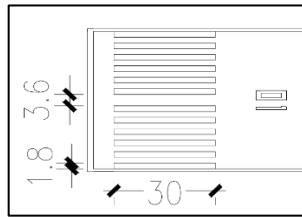
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	11 April 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Bandar Udara Kalimantan, Berau	
2	12 April – 12 September 2025	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3	11 Agustus 2025	Taruna melaksanakan sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	

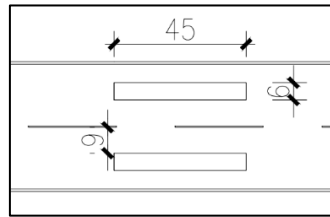
4.3 Permasalahan

4.3.1 Pudarnya Marka Runway

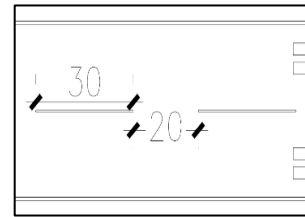
Bandar Udara Kalimantan memiliki runway yang berdimensi 2250 x 45 m. Karena lalu lintas yang cukup padat, faktor cuaca, keausan, dan faktor umur marka membuat marka runway *threshold*, *centerline*, dan *aiming point* cepat pudar. Marka *runway* ini sudah tidak mendapat perawatan berupa pengecatan ulang selama 1 tahun karena adanya efisiensi anggaran bandar udara. Sehingga diperlukan perawatan berupa pengecatan ulang marka runway agar marka runway dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat.



Gambar 4. 12 Ukuran Marka Threshold



Gambar 4. 23 Ukuran Marka Aiming Point



Gambar 4. 34 Ukuran Marka Centerline



Gambar 4. 15 Dokumentasi Runway Sebelum Perawatan

4.3.2 Perbaikan Plafon Ruang Kantor PT. Garuda Tawakal Abadi

Pada ruang kantor PT. Garuda Tawakal Abadi yang berada di terminal Bandar Udara Kalimantan ditemukan kerusakan berupa plafon yang berlubang dengan dimensi 100 cm x 80 cm. Salah satu penyebab kerusakan plafon tersebut adalah karena pipa bocor sehingga air menetes ke plafon dan menyebabkan plafon lapuk dan berlubang. Plafon yang berlubang tersebut tidak hanya merugikan secara estetika tetapi juga dapat mengancam keamanan dan kenyamanan pegawai ketika bekerja. Sehingga dibutuhkan perbaikan plafon sekaligus pembuatan *Service Hatch* untuk memudahkan dalam inspeksi pipa air dan lain lain.



Gambar 4. 16 Dokumentasi Kerusakan Plafon

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pemeliharaan Marka Runway

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan bahwa kondisi marka runway sudah pudar. Luasan marka yang perlu pemeliharaan seluas 2.943 m². Oleh karena itu dilakukan pemeliharaan, berikut adalah langkah – langkah pekerjaan pemeliharaan marka runway. Pada tahap persiapan, para anggota bangland Bandar Udara Kalimantan membersihkan lokasi dan mempersiapkan peralatan yang akan digunakan. Cat yang digunakan pada pengecatan runway harus menggunakan cat reflektif yang bisa meningkatkan kejelasan marka sesuai dengan KP 326 Tahun 2019. Pekerjaan dilaksanakan sebelum dan setelah jam operasional selesai dan tidak terdapat pergerakan di sisi udara (*airsede*) bandara agar tercipta kenyamanan dan keamanan.

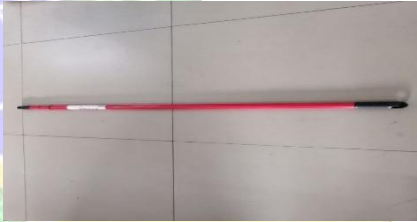
Setelah pekerjaan persiapan telah dilaksanakan selanjutnya yaitu menyiapkan material dan mobilitas alat untuk memastikan alat dalam kondisi siap digunakan.

a. Tahap Persiapan

Alat dan bahan yang digunakan yaitu:

Tabel 4. 2 Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Lampu	 Gambar 4. 17 Lampu
2.	Genset	 Gambar 4. 18 Genset

3	Kuas Cat	
4.	Roll Cat	
5.	Tongkat Roll Cat	
6.	Alat Pengaduk Cat	
7.	Thinner	

Gambar 4. 19 Kuas Cat

Gambar 4. 20 Roll Cat

Gambar 4. 21 Tongkat Roll Cat

Gambar 4. 22 Alat Pengaduk Cat

Gambar 4. 23 Thinner

8.	Cat Marka	
9.	Ember Cat	

Gambar 4. 24 Cat Marka

Gambar 4. 25 Ember Cat

b. Tahap Pengerjaan

Pengecatan dilakukan secara manual tanpa bantuan mesin setelah penerbangan *off*, dimulai jam 21.00 hingga 23.00 – 00.00 waktu setempat. Pengecatan ulang marka *runway* berlangsung selama 3 hari terhitung sejak tanggal 30 Juni 2025 hingga 2 Juli 2024 dengan 10 pekerja bersama 3 taruna *On the Job Training* (OJT).

1. Tahap awal dimulai dari pencampuran cat dengan *thinner*, pencampuran ini dilakukan dengan komposisi cat dengan *thinner* 2:1.
2. Dilakukan pembersihan permukaan dari kotoran dan debu di area yang akan di cat dan dilanjutkan proses pengecatan yang dimulai dari threshold, center line, dan aiming point. Dalam pengecatan harus rata dan penuh agar mendapat hasil yang maksimal.



Gambar 4. 26 Proses Pencampuran Cat



Gambar 4. 27 Proses Pengecatan



Gambar 4. 28 Proses Pengecatan



Gambar 4. 29 Proses Pengecatan

3. Tahap terakhir yaitu melakukan pengecekan seluruh alat dan kebersihan area *runway* yang telah dicat untuk memastikan tidak ada alat yang tertinggal yang bisa menjadi *Foreign Object Debris* (FOD).



Gambar 4. 30 Hasil Akhir Pemeliharaan

4.4.2 Perbaikan Plafon Ruang Kantor PT. Garuda Tawakal Abadi

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan bahwa kondisi atap

plafon pada terminal kedatangan mengalami kerusakan karena kebocoran pipa air dengan ukuran 100 cm x 80 cm. Oleh karena itu dilakukan perbaikan sekaligus pembuatan *service hatch*, berikut adalah langkah – langkah pekerjaan perbaikan Plafon Ruang Kantor PT. Garuda Tawakal Abadi :

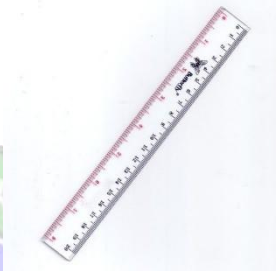
a. Tahap Persiapan

Pada tahap ini, alat dan bahan yang akan digunakan untuk proses perbaikan harus disiapkan untuk mendukung hal tersebut.

Berikut tabel alat dan bahan :

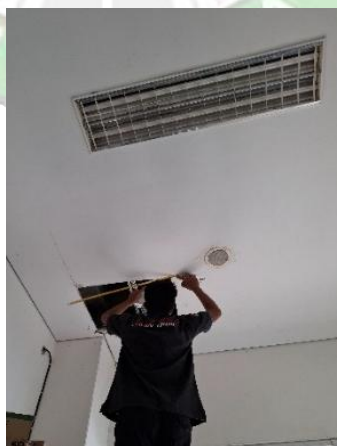
Tabel 4. 3 Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Tangga	 Gambar 4. 31 Tangga
2.	Cutter	 Gambar 4. 32 Cutter
3	kalsiboard	 Gambar 4. 33 Kalsiboard
4.	Bor Listrik	 Gambar 4. 34 Bor Listrik

No.	Alat dan Bahan	Gambar
5.	Alat Ukur	 Gambar 4. 35 Meteran  Gambar 4. 36 Penggaris
6.	Sekrup Gypsum	 Gambar 4. 37 Sekrup Gypsum

b. Tahap Pengerjaan

1. Tahap awal dimulai dengan mengukur ukuran kerusakan plafon.



Gambar 4. 38 Pengukuran Kerusakan Plafon

2. Mengukur *kalsiboard* sesuai dengan ukuran yang telah didapat.



Gambar 4. 39 Pengukuran Kalsiboard

3. Langkah berikutnya pemotongan kalsiboard sesuai dengan ukuran.



Gambar 4. 40 Pemotongan Kalsiboard

4. Pemasangan kalsiboard yang telah dipotong ke area plafon yang rusak dengan menggunakan sekrup gypsum dan bor listrik untuk menahan.



Gambar 4. 41 Pemasangan Kalsiboard



Gambar 4. 42 Pengeboran Kalsiboard

5. Hasil pengerjaan

Hasil perbaikan plafon yang sudah selesai dikerjakan.



Gambar 4. 43 Hasil Pengerjaan



BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV

Kesimpulan permasalahan berdasarkan permasalahan yang ditemukan oleh penulis, maka penulis dapat menarik kesimpulan, yaitu:

1. Pudarnya marka runway seluas 2.943 m² di Bandar Udara Kalimarau sebagai akibat dari tingginya intensitas lalu lintas penerbangan, pengaruh kondisi cuaca, serta faktor dari tidak adanya perawatan selama 1 tahun, hal ini merupakan permasalahan serius yang berdampak langsung terhadap keselamatan operasi penerbangan. Marka yang tidak terlihat dengan jelas dapat menyulitkan pilot dalam melakukan identifikasi posisi saat proses lepas landas, pendaratan, maupun saat taxiing, terutama dalam kondisi visibilitas rendah. Oleh karena itu, pemeliharaan marka runway berupa pengecatan ulang yang berpedoman pada KP 326 Tahun 2019 secara berkala sangat diperlukan untuk memastikan tanda visual di landasan pacu tetap sesuai standar dan dapat berfungsi optimal.
2. Kerusakan plafon dengan dimensi 100 cm x 80 cm di ruang kantor PT. Garuda Tawakal Abadi yang disebabkan oleh kebocoran pipa merupakan masalah serius yang tidak hanya berdampak pada estetika ruangan, tetapi juga dapat membahayakan keselamatan dan kenyamanan kerja bagi pegawai. Plafon yang lapuk dan berlubang berisiko runtuh serta menciptakan lingkungan kerja yang tidak layak. Permasalahan ini menunjukkan pentingnya pemeliharaan rutin dan inspeksi berkala terhadap seluruh fasilitas penunjang di lingkungan bandara, termasuk ruang perkantoran sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : PR 11 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Sisi Darat Bandar Udara.

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Setelah melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara

Kalimarah, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa:

1. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna/i cukup banyak mendapat pelajaran dan pengalaman baru mengenai bagaimana jalannya administrasi perkantoran, fasilitas sisi darat dan sisi udara.
2. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini digunakan oleh taruna agar siap dalam menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini juga mengajarkan bagaimana cara kerja sama yang baik di lapangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

Saran permasalahan berdasarkan permasalahan yang ditemui oleh penulis, maka penulis dapat memberikan beberapa saran terkait pemeliharaan *runway* dan terminal yaitu:

1. Untuk menjaga keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di Bandar Udara Kalimantan, disarankan agar dilakukan pengecatan ulang marka *runway* secara berkala. Hal ini penting mengingat tingkat keausan yang tinggi disebabkan oleh lalu lintas pesawat yang padat, pengaruh kondisi cuaca seperti panas ekstrem dan curah hujan, serta faktor umur dari marka yang sudah lama tidak mendapat perawatan. Pemilihan cat marka dengan kualitas tinggi yang sesuai dengan standar penerbangan dan tahan terhadap cuaca ekstrem juga perlu menjadi perhatian agar hasil pengecatan lebih tahan lama. Ditambah dengan inspeksi setiap hari untuk memastikan bahwa marka *runway* masih dalam kondisi yang optimal, karena pengecatan marka runway pada bandara tidak memiliki jadwal tetap yang mengikat, melainkan ditentukan berdasarkan kondisi marka.
2. Untuk meminimalisir terjadinya kerusakan plafon kembali, langkah-langkah seperti mengidentifikasi penyebab utama kerusakan plafon, menggunakan bahan berkualitas, menerapkan metode perbaikan yang tepat, serta melakukan perawatan rutin maka plafon yang telah diperbaiki

secara efektif dapat bertahan lebih lama.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Saran terhadap pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) secara keseluruhan yaitu pentingnya dilakukan inspeksi secara berkala dalam bekerja untuk mengetahui kondisi fasilitas sisi darat dan udara yang ada di bandar udara untuk memastikan *serviceable* atau *unserviceable* sehingga terciptanya pelayanan yang aman dan nyaman. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara Kalimantan 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. Demikian laporan hasil *On the Job Training* (OJT) ini, telah di paparkan saran dan masukan. Agar semuanya menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka di harapkan setiap solusi yang telah di tawarkan agar dapat di pertimbangkan dan di aplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam hal pelayanan, teknis, dan keselamatan penerbangan. Maka, diharapkan saran-saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2001) 'Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/11/1/2001 tentang *Standar Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara*'.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2019) 'Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang *Stanadr Teknis dan Operasional Peratura Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standar CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*'.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2005) 'PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA Nomor : SKEP/77/VI/2005 tentang *Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara*'.
- Menteri Pekerjaan Umum (2008) 'Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 24/PRT/M/2008 Tentang *Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*'.
- Menteri Perhubungan (2002) 'KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN Nomor : KM 47 Tahun 2002 tentang *Sertifikasi Operasi Bandar Udara*'.
- Presiden Republik Indonesia (2009) 'UNDANG UNDANG REPUBLIK INDONESIA Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan'.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara (2023) Nomor : PR 11 Tahun 2023 tentang *Pedoman Pemeliharaan Sisi Udara Bandar Udara*

LAMPIRAN
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Kalimantan Berau

No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Sabtu, 12 April 2025	Pengecetan Kanstin		
2.	Senin, 14 April 2025	Acara Inagurasi Pesawat Sriwijaya		
3.	Selasa, 15 April 2025	Pembuatan Kartu Pass bandara		
4.	Rabu, 16 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

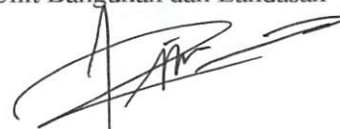
5.	Kamis, 17 April 2025	- Perbaiki dinding terminal		
6.	Jumat, 18 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengecatan area terminal	 	
7.	Sabtu, 19 April 2025	LIBUR	LIBUR	
8.	Minggu 20 April 2025	LIBUR	LIBUR	
9.	Senin, 21 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pemotongan dan penyemprotan rumput area drainase	 	

10.	Selasa, 22 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Penyemprotan rumput di area runway	 	
11.	Rabu, 23 April 2025	Perbaikan pintu toilet di terminal		
12.	Kamis, 24 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pemotongan rumput di area runway	 	

13.	Jumat 25 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Penyemprotan di area runway	 	
14.	Sabtu 26 April 2025	LIBUR	LIBUR	
15.	Minggu 27 April 2025	LIBUR	LIBUR	
16.	Senin 28 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengecatan Marka Area Parkir	 	

17.	Selasa, 29 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengecatan Marka Area Parkir	 	
18.	Rabu 30 April 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pemotongan rumput di area Landasan	 	

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY
NIP. 198808032007121001

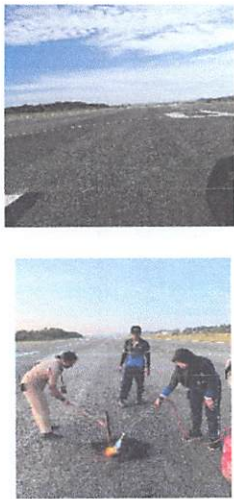
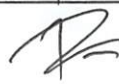
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

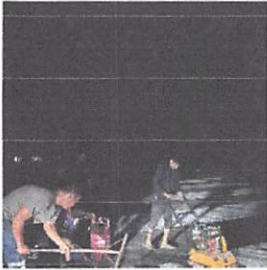
Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI D-III TBL 8

Lokasi OJT Bandar Udara Kalimantan Berau

1.	Kamis 1 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Kegiatan patching		
2.	Jumat 2 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Penyemprotan di area PAPI		
3.	Sabtu 3 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
4.	Minggu 4 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	

5.	Senin 5 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Kegiatan patching	 	
6.	Selasa 6 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pemotongan rumput di landasan	 	
7.	Rabu 7 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengemprotan rumput di area landasan	 	

8.	Kamis 8 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Kegiatan patching	 	
9.	Jumat 9 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Perbaikan meja check-in counter	 	
10.	Sabtu 10 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
11.	Minggu 11 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
12.	Senin 12 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

		Pengecetan ruangan scp		
13.	Selasa 13 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Perbaikan dinding VIP	 	
14.	Rabu, 14 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Perbaikan Kaca VIP	 	
15.	Kamis, 15 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

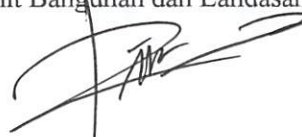
16.	Jumat, 16 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		
17.	Sabtu, 17 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
18.	Minggu, 18 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
19.	Senin, 19 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pemotongan rumput di Taxiway Bravo	 	
20.	Selasa, 20 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengecetan Rumah Dinas Bandar Udara Kalimantan	 	

21.	Rabu, 21 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengemprotan rumput	 	
22.	Kamis, 22 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pengecetan Rumah Dinas Bandar Udara Kalimantan	 	
23.	Jumat, 23 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Pemotongan Rumput di Landasan	 	

28.	Rabu, 28 Mei 2025	Melaksanakan Inspeksi sisi udara Penyemprotan rumput di saluran drainase sisi udara	 	
29.	Kamis, 29 Mei 2025	Melaksanakan inspeksi sisi udara Penyemprotan di pagar	 	

30.	Jumat, 30 Mei 2025	Melaksanakan inspeksi sisi udara  Menebang pohon 	
31.	Sabtu, 31 Mei 2025	LIBUR	LIBUR 

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY
NIP. 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

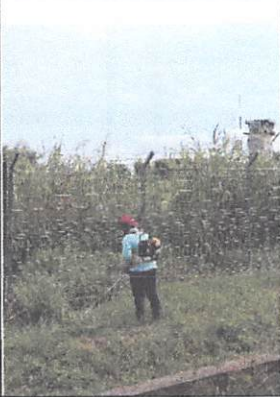
NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

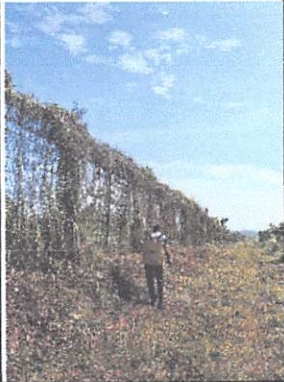
Lokasi OJT : Bandar Udara Kalimantan Berau

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Minggu, 1 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
2.	Senin, 2 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
3.	Selasa, 3 Juni 2025	Menyemprot rumput		
4.	Rabu, 4 Juni 2025	Pemotongan rumput		

5	Kamis, 5 Juni 2025	Penyemprotan Rumput		
6	Jumat, 6 Juni 2025	Penyemprotan Rumput		
7.	Sabtu, 7 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
8.	Minggu, 8 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
9.	Senin, 9 Juni 2025	Pemotongan rumput		

10.	Selasa, 10 Juni 2025	Penyemprotan rumput		
11.	Rabu, 11 Juni 2025	Penyemprotan rumput		
12.	Kamis, 12 Juni 2025	Pemotongan rumput		
13.	Jumat, 13 Juni 2025	Perbaikan pagar		

14.	Senin, 16 Juni 2025	Pemotongan rumput		
15.	Selasa, 17 Juni 2025	Pembersihan drainase gudang		
16.	Rabu, 18 Juni 2025	Perbaikan kebocoran atap		
17.	Kamis, 19 Juni 2025	Perbaikan kaca		

18.	Jumat, 20 Juni 2025	Pemotongan rumput		
19.	Senin, 23 Juni 2025	Penyemprotan rumput		
20.	Selasa, 24 Juni 2025	Perawatan pagar		
21.	Rabu, 25 Juni 2025	Pembuatan layout runway		

22.	Kamis, 26 Juni 2025	Perbaikan kaca		
23.	Jumat, 27 Juni 2025	Penyemprotan rumput		
24.	Senin, 30 Juni 2025	Pemeliharaan runway		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY
NIP. 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Kalimantan Berau

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Selasa, 1 Juli 2025	Pemeliharaan runway		
2.	Rabu, 2 Juli 2025	Pemeliharaan runway		
3.	Kamis, 3 Juli 2025	Pemeliharaan runway		

4.	Jumat, 4 Juli 2025	Pemotongan Rumput		
5.	Senin, 7 Juli 2025	Pemeliharaan marka apron		
6.	Selasa, 8 Juli 2025	Penebangan pohon di gudang		
7.	Rabu, 9 Juli 2025	Pembersihan saluran air di atap		

8.	Kamis, 10 Juli 2025	Penyemprotan rumput		
9.	Jumat, 11 Juli 2025	Pemotongan rumput		
10.	Senin, 14 Juli 2025	Pemotongan rumput area kargo		
11.	Selasa, 15 Juli 2025	Pemeliharaan marka apron		

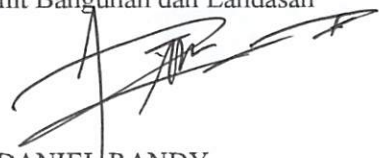
12.	Rabu, 16 Juli 2025	Pemeliharaan marka apron		
13.	Kamis, 17 Juli 2025	Penanaman kabel TGS		
14.	Jumat. 18 Juli 2025	Penanaman kabel TGS		
15.	Senin, 21 Juli 2025	Penanaman kabel TGS		

16.	Selasa, 22 Juli 2025	Penanaman kabel TGS		
17.	Rabu, 23 Juli 2025	Penanaman kabel TGS		
18.	Kamis, 24 Juli 2025	Pemeliharaan pagar		
19.	Jumat, 25 Juli 2025	Penyemprotan rumput		

20.	Senin, 28 Juli 2025	Perbaikan Access Road		
21.	Selasa, 29 Juli 2025	Pemotongan rumput area drainase		
22.	Rabu, 30 Juli 2025	Pemotongan rumput		

23.	Kamis. 31 Juli 2025	Perbaikan papan koordinat		
-----	------------------------	------------------------------	--	---

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY
NIP. 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

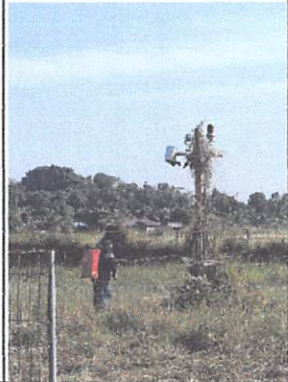
Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI D-III TBL 8

Lokasi OJT Bandar Udara Kalimantan Berau

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Jumat, 1 Agustus 2025	Pemotongan Rumput		
2.	Senin, 4 Agustus 2025	Pemasangan pipa air		
3.	Selasa, 5 Agustus 2025	Perbaikan pipa air kantor administrasi		

4.	Rabu, 6 Agustus 2025	Pemotongan rumput		
5.	Kamis, 7 Agustus 2025	Penyemprotan rumput		
6.	Jumat, 8 Agustus 2025	Bimbingan Laporan OJT		

Supervisor
Kepala Unit Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY
NIP. 198808032007121001