



**PERBAIKAN PAGAR PARIMETER SISI UDARA DAN
PEKERJAAN *WATERPROOFING* DI ATAP AREA TERMINAL
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SYAMSUDIN NOOR
BANJARMASIN, KALIMANTAN SELATAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

REYNALDO YULIO TRI KRESNANTARA
NIT 30722021

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

2025



**PERBAIKAN PAGAR PARIMETER SISI UDARA DAN
PEKERJAAN *WATERPROOFING* DI ATAP AREA TERMINAL
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SYAMSUDIN NOOR
BANJARMASIN, KALIMANTAN SELATAN
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 2 Oktober 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

REYNALDO YULIO TRI KRESNANTARA
NIT 30722021

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

2025



LEMBAR PERSETUJUAN
PERAWATAN PAGAR PARIMETER SISI UDARA DAN
PEKERJAAN *WATERPROOFING* DI ATAP AREA TERMINAL
UDARA SYAMSUDIN NOOR BANJARMASIN, KALIMANTAN SELATAN

Oleh:

Reynaldo Yulio Tri Kresnantara

NIT. 30722021

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing

Daryanto Ari Prabowo

Dr. Ir. Siti Fatimah, M. T.

NIP. 19660214 19903 2 001

Mengetahui,

Budhi Rano Sulistyo

Airport Technical Division Head



LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji:

Ketua

Dr. Ir. Siti Fatimah, M. T.

NIP. 19660214 19903 2 001

Sekretaris

Daryanto Ari Prabowo

(Airport Facilities Manager)

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Linda Winiasri, S. Psi, M. Sc

NIP. 19781028 200502 2 001



KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis sampaikan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dengan baik dan lancar. Penulis membuat laporan akhir ini dengan judul **“PERBAIKAN PAGAR PERIMETER SISI UDARA DAN PEKERJAAN *WATERPROOFING* DI ATAP AREA TERMINAL DI BANDAR UDARA SYAMSUDIN NOOR BANJARMASIN, KALIMANTAN SELATAN”**. Laporan akhir ini merupakan hasil gambaran sekaligus tanggung jawab atas terlaksananya kegiatan *On The Job Training* (OJT) Prodi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII yang dilaksanakan di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin, Kalimantan Selatan.

Selain itu, Laporan akhir kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini juga disusun sebagai syarat terlaksananya program studi semester V bagi Taruna/i Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII. Data-data yang diperlukan dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini diperoleh dari pengumpulan serta analisa data di Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin melalui bantuan serta bimbingan yang diterima baik oleh penulis. Oleh sebab itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, Allah SWT karena telah melimpahkan keberkahan karunia-Nya.
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Budhi Rano Sulistyو selaku Airport Technical Senior Manager Bandar Udara Syamsudin Noor Banjarmasin.



4. Ibu Linda Winiarsi, S.Psi, M.Sc selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Dr. Ir. Siti Fatimah, M. T. selaku dosen pembimbing Laporan *On The Job Training* (OJT).
6. Seluruh teman-teman dari Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII serta *senior* maupun *junior* di Politeknik Penerbangan Surabaya yang turut serta memberikan saran dan doa kepada penulis.

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

Banjarbaru , 06 September 2024

Reynaldo Yulio Tri Kresnantara



DAFTAR ISI

PEKERJAAN <i>WATERPROOFING</i> DI ATAP AREA TERMINAL	i
PERBAIKAN PAGAR PARIMETER SISI UDARA DAN.....	ii
LAPORAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	ii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	2
1.1 Latar Belakang	2
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> I	3
BAB II.....	4
PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	4
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Syamsudin Noor	4
2.1 Data Umum Bandar Udara.....	6
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	6
2.2.2 Data Geografis dan Administrasi Bandara Syamsudin Noor	7
2.2.1 Jam Operasi.....	8
2.2.2 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (<i>Handling Service And Facilities</i>)	9



2.2.2 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>)	9
2.2.2 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire</i>)	10
2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facilities</i>)	11
2.2.3 <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara dan Koordinat	13
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara	19
BAB III TINJAUAN TEORI	20
3.1 Pengertian Bandar Udara	20
3.2 Fasilitas Keamanan	20
3.2.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>)	21
3.2.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	21
3.3 Daerah Keamanan Terbatas (<i>Security Restricted Area</i>)	21
3.3.1 Standar Pagar Perimeter	22
3.4 Jenis – jenis pagar	22
3.4.1 Pagar <i>wiremesh</i>	23
3.4.2 Pagar BRC	24
3.4.3 Pagar Harmonika	24
3.5 Pengertian Bangunan Terminal	25
3.6 Waterproofing	27
3.7 Tingkat Kerusakan Bangunan	32
BAB IV	34
PELAKSANAAN OJT	34
4.1 Lingkup Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	34
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara	34



4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	36
4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training	41
4.3 Permasalahan.....	41
4.4 Penyelesaian masalah.....	41
4.4.1 Perbaikan Pagar BRC Sisi Udara.....	41
4.4.2 Pekerjaan <i>Waterproofing</i> di area terminal.....	46
BAB V	52
5.1 Kesimpulan.....	52
5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV	52
5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	52
5.2 Saran	53
5.2.1 Saran Terhadap BAB IV	53
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	53
DAFTAR PUSTAKA	54



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Apron Bandar Udara Syamsudin Noor	35
Gambar 4. 2 taxiway Bandar Udara Syamsudin Noor	35
Gambar 4. 3 Runway Bandar Udara Syamsudin Noor	36
Gambar 4. 4 Gedung Terminal	37
Gambar 4. 5 Gedung Power House (PH)	38
Gambar 4. 6 Fire Station.....	38
Gambar 4. 7 Gedung Alat-Alat Berat (A2B)	39
Gambar 4. 8 Gedung administrasi	40
Gambar 4. 9 Parkir Bandara	40
Gambar 4. 10 kondisi Pagar yang Tertimbun pohon . Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4. 11 Terdapat kebocoran pada area ruang tunggu Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4. 12 Proses pengangkutan pagar dari gudang ke lokasi pekerjaan.....	43
Gambar 4. 13 Penggalian pondasi	44
Gambar 4. 14 Pemasangan pagar parimeter	44
Gambar 4. 15 Pengelasan pagar	45
Gambar 4. 16 Pemasangan kawat razor.....	45
Gambar 4. 17 Pengecatan Pagar	46
Gambar 4. 18 Pembersihan permukaan	49
Gambar 4. 19 Proses penambalan.....	49
Gambar 4. 20 Aplikasi Primer	50
Gambar 4. 21 Aplikasi Waterproofing.....	51
Gambar 4. 22 Pengeringan	51



DAFTAR TABEL

Tabel 2 1 Koordinat Geografis Parking Stand Pesawat Udara	13
Tabel 2 2 Informasi Meteorologi BMKG Banjarbaru.....	14
Tabel 2 3 Jarak Intersection - Take Off dari setiap Runway Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor	16
Tabel 2 5 Jarak Intersection - Take Off dari setiap Runway Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor	17



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya terdapat beberapa jurusan, salah satunya ialah Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan yang merupakan jurusan pendidikan yang membidangi segala jenis kebutuhan Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara yang terkait dengan keamanan, keselamatan dan kenyamanan penerbangan.

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu bagian integral dari kegiatan pendidikan dan pelatihan bagi taruna/i di Politeknik Penerbangan Surabaya. *On the Job Training* dapat digunakan sebagai salah satu instrumen untuk mengukur atau mengetahui tingkat keberhasilan para taruna/i dalam melaksanakan proses pembelajaran selama di kampus. Kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang dilakukan pada program studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah untuk menambah wawasan mengenai Fasilitas Sisi Darat (FSD) dan Fasilitas Sisi Udara (FSU) yang dilaksanakan di Bandar Udara Tardamu Sabu. Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya, nantinya diharapkan dapat mencetak taruna/i yang berkompeten dan siap memasuki dunia kerja. Serta memiliki kemampuan praktik yang cukup mumpuni dan matang dalam hal memberikan pelayanan di bidang bangunan dan landasan.

Saat melaksanakan program *On the Job Training* II di Bandar Udara Syamsudin Noor terdapat permasalahan yaitu kondisi pagar parimeter yang belum sesuai dan terjadi kebocoran di area terminal penumpang. Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan, laporan *On the Job Training* II ini mengambil judul Perawatan pagar parimeter sisi udara dan pekerjaan waterproofing di atap terminal bandar udara Syamsudin Noor Banjarmasin, Kalimantan selatan.



1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* I

Berdasarkan Pedoman *On the Job Training* TBL Politeknik Penerbangan Surabaya (Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, 2020), mempunyai maksud dari dilaksanakannya kegiatan *On the Job Training* I ialah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (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.

Adapun manfaat dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* I adalah sebagai berikut:

1. Memahami budaya kerja dalam penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan).
2. Membentuk kemampuan Taruna dalam berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On the Job Training*.
3. Mampu berkoordinasi satu sama lain dalam menyelesaikan masalah.

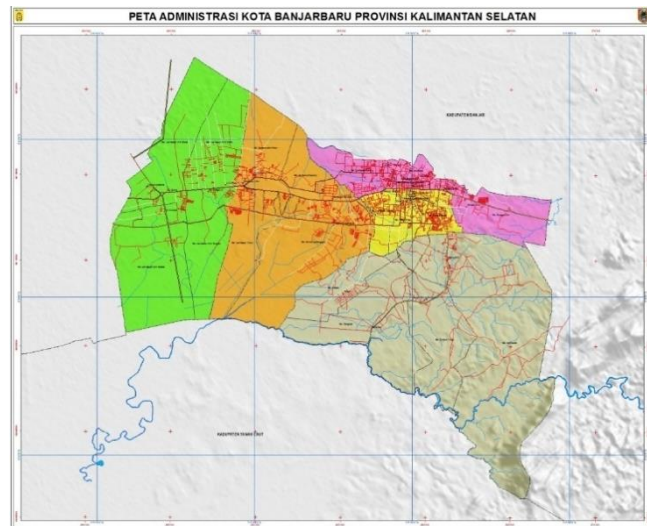


BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Syamsudin Noor

Kota Banjarbaru yang terletak pada koordinat $03^{\circ}27' - 03^{\circ}29' \text{ LS}$ dan $114^{\circ}45' - 114^{\circ}48' \text{ BT}$ merupakan ibu kota dari provinsi Kalimantan Selatan. Kota ini berjarak kurang lebih 33 km dari Kota Banjarmasin dan dulunya merupakan bagian dari Kabupaten Banjar. Sejak tanggal 20 April 1999, Kota Banjarbaru berdiri dengan luas wilayah 371,38 km². Berdiri dengan 5 kecamatan yakni Banjarbaru Utara, Banjarbaru Selatan, Cempaka, Landasan Ulin, serta Liang Anggang menjadikan kota ini sebagai kota administratif.



Gambar 2. 1 Gambar Peta Banjarbaru

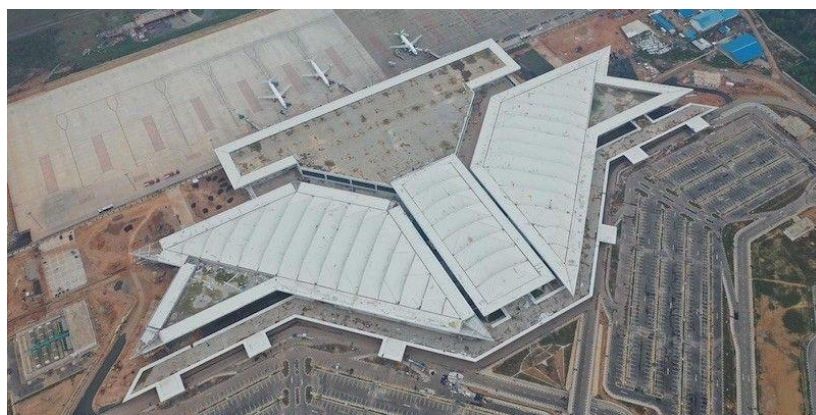
(sumber:Google,2025)

Bandar udara Syamsudin Noor atau sebelumnya dikenal dengan nama Landasan Terbang Ulin sejak tahun 1975 telah ditetapkan sebagai lapangan terbang sipil yang dikuasai sepenuhnya oleh Departemen Perhubungan. Sejalan dengan hal ini Pemerintah Daerah melalui Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kalimantan Selatan



mengusulkan perubahan nama Landasan Terbang Ulin dengan mencantumkan nama Putra daerah Kalimantan Selatan yang banyak andil dalam memajukan negeri yakni, Syamsudin Noor. Kemudian setelah melalui banyak pertimbangan dan perbincangan, maka ditetapkanlah perubahan nama dari Landasan Terbang Ulin menjadi Bandar Udara Syamsudin Noor pada tanggal 13 Januari 1970, perubahan nama ini diharapkan agar para pemuda pemudi daerah Kalimantan Selatan sendiri dapat terus mengenang serta meniru perjuangan sjamsudin noor dalam memajukan negri.

Bandara Syamsudin Noor dengan panjang runway sebesar 2500 m x 45 m mampu menampung pesawat berukuran sedang yaitu Boeing 737-400. Dengan luas apron 80.412 m². Dalam upaya peningkatan pelayanan, Bandar udara yang dikelola langsung oleh PT. Angkasa Pura Indonesia ini melakukan pembangunan terminal baru yang semula hanya mampu menampung 1,5 juta pax/thn menjadi 7 juta pax/thn dengan luas terminal 77.562 m². Sejalan dengan hal ini dilakukan juga pembangunan apron baru dengan luas apron menjadi 129.812 m². Hal ini menjadikan bandara ini mampu menampung penerbangan pesawat Airbus A330-300, Boeing 747-400, dan Boeing 787 Dreamliner. Terminal Baru Bandar Udara Syamsudin Noor ini diresmikan Presiden Joko Widodo pada tanggal 18 Desember 2019.



Gambar 2.2 Bandar Udara Syamsudin Noor

(sumber :Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)



2.1 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Syamsudin Noor atau *Syamsudin Noor Airport* merupakan sebuah bandara dengan kode bandar udara BDJ (berdasarkan IATA) serta WAOO (berdasarkan ICAO). Bandara yang terletak di kota Banjarbaru, Provinsi Kalimantan Selatan ini dikelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia, dengan nomor *runway* sebelah utara bernomor 10 dan *runway* selatan bernomor 28.



Gambar 2. 3 Area Bandar Udara Syamsudin Noor

(Sumber:Google Earth)

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi : WAOO

Nama Bandar Udara : Bandar Udara Syamsudin Noor

Nama Kabupaten/Kota : Banjarbaru

Provinsi : Kalimantan Selatan



2.2.2 Data Geografis dan Administrasi Bandara Syamsudin Noor

(Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)

Tabel 2 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Syamsudin Noor

1. Koordinator ARP Aerodrome	: 03°26'23" LS ; 114°45' 10" BT
2. Arah dan Jarak ke kota	: 127,16°NW/ 31 Km
3. Magnetik Var/Tahun Perubahan	: 1°E / 2020
4. Elevasi/Temperatur Tertinggi	: 66 Ft/32°C
5. Elevasi masing-masing Treshold	: RWY 10 (54 Feet) RWY 28 (66 Feet)
6. Elevasi tertinggi Zona Touch Down: pada Precision Approach Runway	: RWY 10 (54,28 Feet/16,545 M)
7. Rincian Rotating Beacon Bandar Udara	: Tersedia di Tower
8. Penyelenggara Bandar Udara	: PT. Angkasa Pura Indonesia
9. Alamat Bandar Udara	: Jalan Akses Bandara Baru, Landasan Ulin Utara, Kec. Landasan Ulin, Kota Banjar Baru,



	Kalimantan Selatan, 70724-
10. Nomor Telepon	: +62511-4705277
11. Telefax	: +62511-4705251
12. Telex / Wifi	: NIL
13. E-mail	: humas.bdj@apl.co.id www.syamsudinnoor.airport.co.id
14. Lalu Lintas Udara	: VFR/IFR
15. Keterangan	: -

2.2.1Jam Operasi

1. Pelayanan Pesawat Udara : 05.00 – 22.00 WITA
2. Administrasi Bandar Udara : 05.00 – 22.00 WITA
3. Bea Cukai dan Imigrasi : 05.00 – 22.00 WITA
4. Kesehatan dan Sanitasi : 05.00 – 22.00 WITA
5. Handling : 05.00 – 22.00 WITA
6. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam



2.2.2 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (*Handling Service And Facilities*)

1. Fasilitas *cargo* : 1 *Forklift* 2,5 Ton
8 *Handpallet*
125 *Plastic Pallet*
2 *Dangerous Goods Storage*
1 *Perishable Storage*
1 *Undelivery Storage*
1 *Strong Room*
1 *Live Animal Storage*
6 *Bagage Cart*
1 *Manual Scales* 200Kg
2. Bahan bakar/oli/tipe : Tersedia (AVTUR)
3. Fasilitas pengisian bahan bakar : 5 unit *Truck Refuelling* (1000L)
1 unit *Truck Refuelling* (1000 L)
4. Ruang *Hangar* untuk Perbaikan : NIL
5. Fasilitas Perbaikan untuk Pesawat : NIL

2.2.2 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1. Hotel : Tersedia (di Kota)



2. Restoran : Tersedia (di Bandara)
3. Transportasi : Tersedia (Taksi Bandara)
4. Fasilitas Kesehatan : Tersedia (di Kota)
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia (di Kota)
6. Kantor Pariwisata : Tersedia (di Kota)
7. *Automated Teller Machine* (ATM) : Tersedia (di Bandara)

2.2.2 Peralatan Penyelamatan dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

1. Kategori PKP-PK : Kategori VII
2. Peralatan PKP-PK (*Rescue*) : 1 Unit Foam Tender *Type I*
3 Unit Foam Tender *Type II*
1 Unit Nurse Tender
3 Unit Ambulan
1 Unit *Commando Car*
1 Unit Utility Car
1 Unit Forward Command Post
3. Peralatan pemindahan pesawat rusak : NIL

2.2.2 *Availability Clearing*

1. *Type of clearing equipment* : Tidak Tersedia
2. *Clearence* : Tidak Tersedia



2.2.3 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facilities*)

1. Runway

- a. Panjang x Lebar : 2500 x 45 m
- b. Konstruksi : *Flexible pavement*
- c. Kemampuan : PCN 68 F/B/X/T
- d. *Azimuth* : 10 - 28

2. Taxiway A

- a. Panjang x Lebar : 224,8 x 23 m
- b. Konstruksi : *Flexible pavement*
- c. Kemampuan : PCN 36 F/B/X/T
- d. Kondisi Saat Ini : Baik

3. Taxiway B

- a. Panjang x Lebar : 96,5 x 23 m
- b. Konstruksi : *Flexible pavement*
- c. Kemampuan : PCN 36 F/B/X/T
- d. Kondisi Saat Ini : Baik

4. Taxiway C

- e. Panjang x Lebar : 228,5 x 23 m
- f. Konstruksi : *Rigid pavement*
- g. Kemampuan : PCN 52 R/B/X/T



h. Kondisi Saat Ini : Baik

5. Taxiway D

i. Panjang x Lebar : 228,5 x 23 m

j. Konstruksi : *Rigid pavement*

k. Kemampuan : PCN 45 R/B/Y/T

l. Kondisi Saat Ini : Baik

6. Apron West

a. Panjang x Lebar : 326 x 90 m

b. Konstruksi : *Flexible pavement*

c. Kemampuan : PCN 36 F/B/X/T

d. Kondisi Saat Ini : Baik

7. Apron East

a. Panjang x Lebar : 661 x 152 m

b. Konstruksi : *Beton/Rigid*

c. Kemampuan : 60 R/B/X/T

d. Kondisi Saat Ini : Baik



2.2.3 *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

(Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)

Tabel 2 1Koordinat Geografis Parking Stand Pesawat Udara

NO	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS - 84)		Kapasitas
		Lintang (S)	Bujur (E)	
1	WEST			
	01	03°26'19.56"	114°45'11.97"	ATR72 500/600
	02	03°26'19.75"	114°45'13.07"	ATR72 500/600
	03	03°26'19.97"	114°45'14.23"	B737-500
	04	03°26'20.16"	114°45'15.51"	B737-500
	05	03°26'20.41"	114°45'16.74"	B737-500
	06	03°26'20.65"	114°45'17.95"	B737-500
	07	03°26'20.90"	114°45'19.19"	B737-500
	08	03°26'21.15"	114°45'20.44"	ATR72 500/600
2	EAST			
	01	03°26'16.02"	114°45'26.75"	B737-800/900, A320
	2A	03°26'16.26"	114°45'28.04"	B737-800/900, A320
	2B	03°26'16.42"	114°45'28.71"	A330-300



03	03°26'16.50"	114°45'29.39"	B737-800/900, A320
4A	03°26'16.76"	114°45'30.75"	B737-800/900, A320
4B	03°26'16.92"	114°45'31.42"	A330-300
05	03°26'17.01"	114°45'32.11"	B737-800/900, A320
06	03°26'17.26"	114°45'33.46"	B737-800/900, A320
07	03°26'17.86"	114°45'35.18"	B737-800/900, A320, A330-300
08	03°26'18.13"	114°45'36.62"	B737-800/900, A320
09	03°26'18.39"	114°45'38.06"	B737-800/900, A320
10	03°26'18.65"	114°45'39.49"	B737-800/900, A320
11	03°26'18.92"	114°45'40.92"	B737-800/900, A320
12	03°26'19.19"	114°45'42.36"	B737-800/900, A320
13	03°26'19.45"	114°45'43.79"	B737-800/900, A320
14	03°26'19.71"	114°45'45.23"	B737-800/900, A320

(Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)

Tabel 2 2 Informasi Meteorologi BMKG Banjarbaru

<i>Associated MET Office</i>	<i>: Met Station</i> <i>Syamsudin Noor</i> <i>Airport</i>
------------------------------	---



<i>Hours of service MET Office outside hours</i>	: NIL
<i>Office responsible for TAF preparation period of validity</i>	: H24
<i>Type of landing forecasts interval of issuance</i>	: Trend setiap 30 menit
<i>Briefing/consultation provided</i>	: <i>Personal Consultation and Telephone</i>
<i>Flight documentation-language used</i>	: Inggris
<i>Charts and other information available for providing information</i>	: <i>Surface Analysis Chart, Upper Air Analysis Chart, Radar Images, Satellite Images</i>
<i>ATS units provided with information</i>	: Tower Banjarmasin
<i>Additional information</i>	: +62511-4705198 stametbjm@gmail.com

(Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)



*Tabel 2 3 Jarak Intersection - Take Off dari setiap Runway Aerodrome Manual
Bandar Udara Syamsudin Noor*

2.2.4 Jarak Intersection-Take Off dari Setiap Runway

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

1.	<i>Coordinates TLOF THR FATO</i>	: NIL
2.	<i>TLOF and / or FATO Elevation (M / FT)</i>	: NIL
3.	<i>TLOF and FATO Area Dimensions, Surface, Strength, Marking</i>	: NIL
4.	<i>True Bearing and Magnetic Bearing Of FATO</i>	: NIL
5.	<i>Declared Distance Available</i>	: NIL
6.	<i>PP and FATO Lighting</i>	: NIL
7.	Keterangan	: NIL



Tabel 2 4Jarak Intersection - Take Off dari setiap Runway Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor

<i>RWY Designator</i>	<i>Intersection –</i>	<i>TODA</i>		
	<i>Take Off</i>			
NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

2.2.5 Lokasi untuk *Pre-Flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*

Jika ada ditetapkan di (lokasi) dan elevasinya (meter, MSL)



2.2.6 Layout Bandar Udara Syamsudin Noor

Layout adalah perancangan tata letak, penataan, perancangan, atau susunan unsur-unsur yang sengaja dirancang untuk ditempatkan pada suatu kawasan yang telah direncanakan oleh suatu sistem. Layout bandara Syamsudin Noor sendiri dapat kita lihat seperti gambar dibawah.

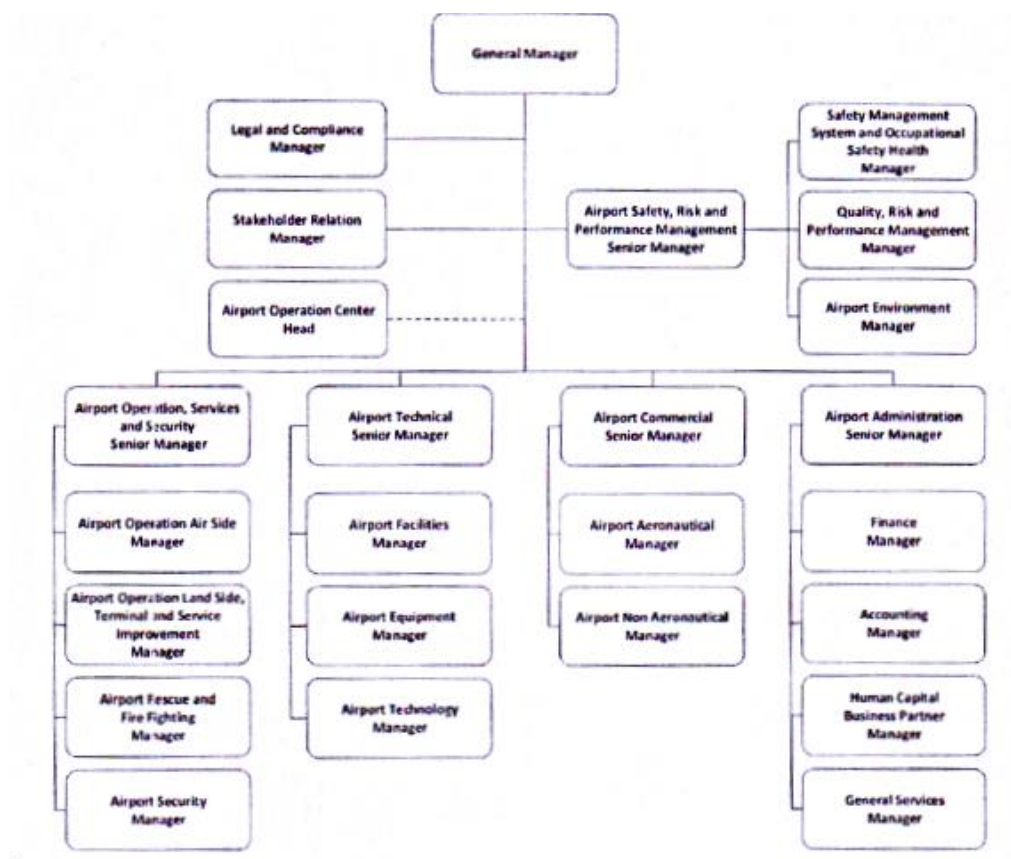


Gambar 2. 4 Layout Bandara Syamsudin Noor
(Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)



2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara

Struktur organisasi adalah susunan atau tata letak hubungan-hubungan antara berbagai komponen dalam sebuah organisasi, hal ini mencakup bagaimana wewenang, tanggung jawab, dan komunikasi diatur antara berbagai unit atau bagian di dalam organisasi tersebut. Struktur organisasi menggambarkan hierarki, pembagian tugas, serta hubungan antar bagian dalam mencapai tujuan organisasi secara efektif. Dibawah ini dapat kita lihat susunan organisasi di Bandar Udara Syamsudin Noor, sebagai berikut:



Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Bandar Udara Syamsudin Noor
(Aerodrome Manual Bandar Udara Syamsudin Noor)



BAB III TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut aturan *International Civil Aviation Organization* pada Annex 14 ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dijelaskan bahwa bandar udara merupakan area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat (*International Civil Aviation Organization*, 2016) .

Sedangkan menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batasbatas 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(Mapisamang Irwan, 2009) .

3.2 Fasilitas Keamanan

Yang dimaksud dengan fasilitas keamanan bandar udara adalah fasilitas yang terdiri dari daerah keamanan terbatas yang harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan (*sign board*) keamanan penerbangan yang dapat berupa pagar parameter. Daerah-daerah tertentu di luar bandar udara yang digunakan untuk fasilitas navigasi penerbangan, pembangkit tenaga listrik serta obyek vital lainnya dalam menunjang keselamatan penerbangan ditetapkan sebagai Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*).



3.2.1 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

a). *Runway* (Landas Pacu), adalah area yang digunakan pesawat terbang untuk lepas landas ataupun pendaratan.

b). *Taxiway* adalah area yang menghubungkan antara landas pacu dengan apron, berfungsi sebagai jalur pesawat berpindah dari landas pacu ke apron atau sebaliknya.

c). *Apron*, adalah area untuk parkir, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, serta memuat dan menurunkan penumpang maupun barang. Area ini berdampingan dengan bangunan terminal untuk memudahkan kegiatan tersebut agar efisien.

3.2.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

a). Terminal bandar udara adalah tempat untuk penumpang melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan.

b). *Crub*, adalah area yang digunakan penumpang naik-turun dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara.

c). Tempat parkir kendaraan, merupakan area yang digunakan penumpang atau pengguna jasa bandar udara untuk memarkirkan kendaraannya.

3.3 Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*)

Daerah keamanan terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah beresiko tinggi untuk digunakan kepentingan keamanan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara, dan kepentingan lain untuk digunakan kepentingan penerbangan dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk diperlukan pemeriksaan keamanan.

Adapun daerah keamanan terbatas digunakan untuk kegiatan:

1. Pergerakan pesawat udara
2. Pergerakan personel penerbangan, dan peralatan kerja untuk kepentingan penerbangan



3. Pergerakan penumpang dan bagasi yang akan naik pesawat udara
4. Pergerakan kargo dan pos yang akan dimuat kedalam pesawat udara
5. Instansi/objek vital yang berhubungan langsung dengan pengoperasian pesawat udara

Oleh karena itu daerah keamanan terbatas harus dilindungi dengan pembatas fisik dan selalu diawasi, diperiksa pada selang waktu tertentu, dan diberi tanda peringatan (*sign board*) keamanan penerbangan yang berupa pagar.

3.3.1 Standar Pagar Parimeter

Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) atau pagar bandara harus memenuhi persyaratan menurut KP 601 Tahun 2015 yaitu:

- a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya
- b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
- c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter;
- d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
- e. Tersedia perawatan parimeter;
- f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan; dan
- g. Dilengkapi pintu darurat.

Standar teknis pagar Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*), dapat berupa pagar *wiremesh*, pagar BRC, atau pagar harmonica.

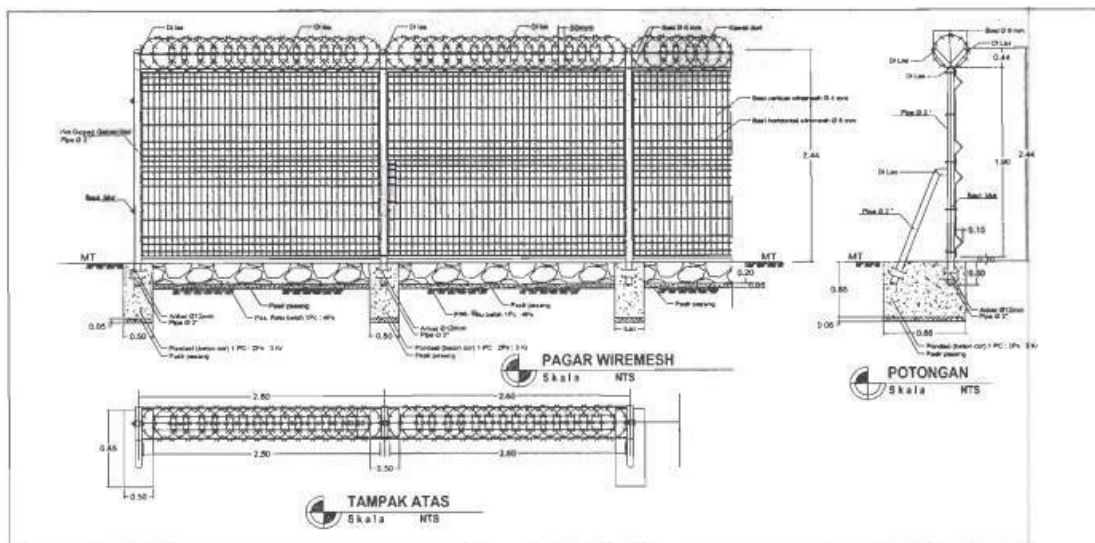
3.4 Jenis – jenis pagar

Terdapat beberapa jenis pagar yang standart digunakan untuk pembatasan fisik atau pengamanan area bandar udara, di antaranya :



3.4.1 Pagar *wiremesh*

Merupakan lembaran besi kawat yang di anyam kotak– kotak. Pagar terbuat dari tiang besi dan *WIREMESH* yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar. Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat-karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus dites sebelum dipasang. Berikut gambar pagar *wiremesh* dapat dilihat pada gambar 3.1



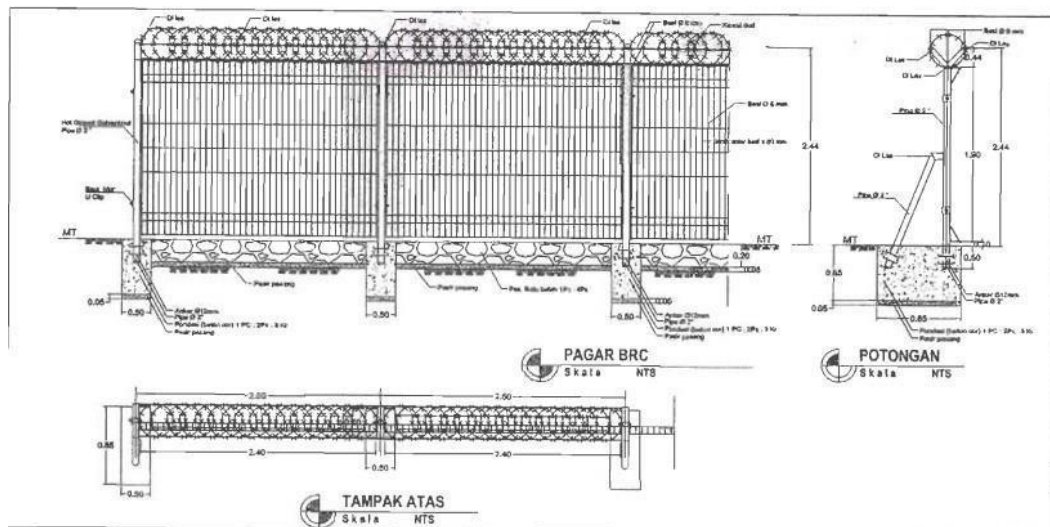
Gambar 3. 1 Ilustrasi Pagar *Wiremesh*

Sumber : KP 601 Tahun 2015

Diameter <i>wiremesh</i> kawat minimal	:
Horizontal	: 6 mm
Vertikal	: 4 mm
Jarak kawat <i>vertical wiremesh</i>	: 50 mm
Tinggi minimum <i>wiremesh</i>	: 1900 mm
Panjang <i>wiremesh</i>	: 2500 mm

3.4.2 Pagar BRC

Pagar BRC adalah singkatan dari *British Reinforced Concrete*, lalu dikenal di Indonesia dengan sebutan Pagar BRC. Dilapisi galbani dengan cara *hot dip* dengan diameter 5mm sampai 8mm (tergantung dari ketinggian pagar, semakin tinggi semakin besar diameternya). Tiang besi pagar harus di *Hot Dipped Galvanized*. Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut, sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan *u-clip*. Contoh pagar BRC dapat dilihat pada gambar 3.2

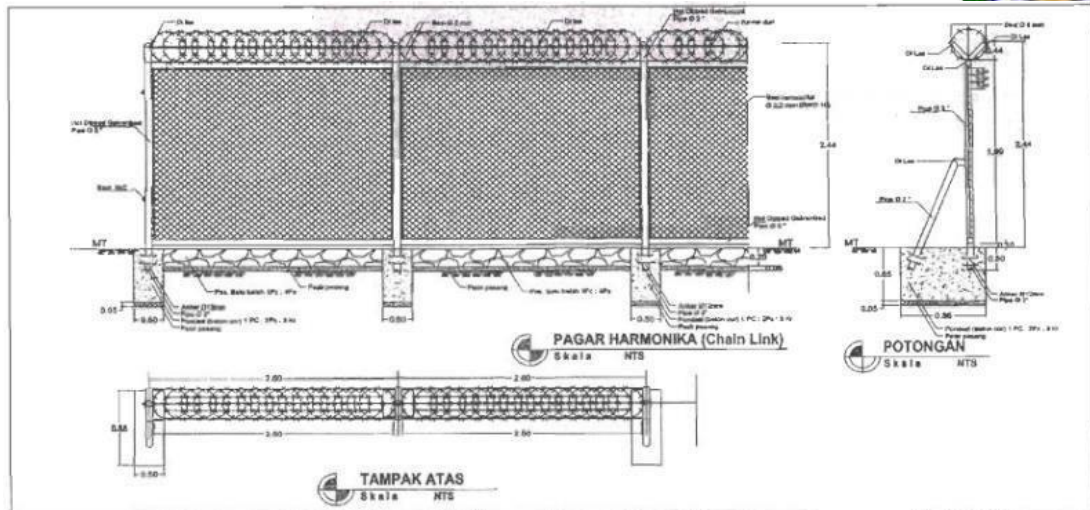


Gambar 3. 2 Pagar BRC

Sumber : KP 601 tahun 2015

3.4.3 Pagar Harmonika

Pagar Harmonika adalah jenis pagar dengan material kawat harmonika yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* sedangkan untuk tiang pagar di *hot dipped galvanized*. Diatas kawat harmonika dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Pagar harmonika dapat dilihat pada gambar 3.3



Gambar 3. 3 Pagar Harmonika

Sumber : KP 601 tahun 2015

3.5 Pengertian Bangunan Terminal

Terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat menuju transportasi udara dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia). Berdasarkan surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara, dinyatakan bahwa bangunan terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung 21 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 (SKEP 347/XII/99, 1999).

3.5.1 Pemeliharaan Gedung Terminal Bandar Udara

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung, pemeliharaan bangunan gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu laik fungsi (PerMen PU, 2008) .

1. Pemeliharaan Terencana

Pemeliharaan yang terorganisir dan terencana. Adanya pengendalian dan pencatatan rencana pemeliharaan.

2. Pemeliharaan Prevetif

Pemeliharaan dengan interval yang telah ditetapkan sebelumnya, atau berdasarkan kriteria tertentu. Bertujuan untuk mengurangi kemungkinan kegagalan atau degradasi performa suatu benda.

3. Pemeliharaan Korektif

Pemeliharaan yang dilakukan setelah kerusakan atau kegagalan terjadi, lalu mengembalikan atau mengganti benda tersebut ke kondisi yang diisyaratkan sesuai fungsinya.

4. Pemeliharaan Darurat

Pemeliharaan yang dilakukan dengan segera untuk menghindari risiko yang serius. Pemeliharaan bangunan gedung harus sering dilakukan selama masa penggunaan bangunan tersebut sehingga biaya perbaikan yang digunakan dapat ditekan sekecil-kecilnya.



3.5.2 Lingkup Pemeliharaan Gedung

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung. Pekerjaan pemeliharaan meliputi jenis pembersihan, perapihan, pemeriksaan, pengujian, perbaikan dan/atau penggantian bahan atau perlengkapan bangunan gedung, dan kegiatan sejenis lainnya berdasarkan pedoman pengoperasian dan pemeliharaan bangunan Gedung.

3.6 Waterproofing

Waterproofing adalah teknik atau prosedur yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kebocoran. Prosedur ini dilakukan dengan mengaplikasikan bahan lapisan anti bocor pada permukaan yang diperlukan.

Beberapa area yang biasa diberi pelapis waterproof di antaranya kamar mandi, balkon, atap beton, dinding, basement, ground water tank, serta area lainnya yang memiliki kemungkinan mengalami kebocoran.

Cara kerja dari lapisan waterproof yaitu menutup atau melapisi pori-pori pada permukaan bangunan, seperti permukaan dinding, atap bangunan, atau objek lainnya. Hal ini dapat menghalangi air agar tidak dapat masuk dan meresap ke permukaan tersebut.

3.6.1 Jenis – jenis *waterproofing*

1. Waterproofing *Membrane*

Lapisan anti bocor membrane memiliki bentuk seperti lembaran atau gulungan. Lapisan membrane memiliki dua jenis yaitu fiber dan *polyester*. Lapisan *polyester* membrane biasanya memiliki harga yang lebih mahal ketimbang lapisan fiber *membrane*. Namun, hal ini sebanding dengan ketahanan yang dimilikinya. Umumnya, lapisan membrane banyak digunakan untuk atap gedung dengan skala luas.



Gambar 3. 4 Waterproofing Membrane

(Sumber : Google,2025)

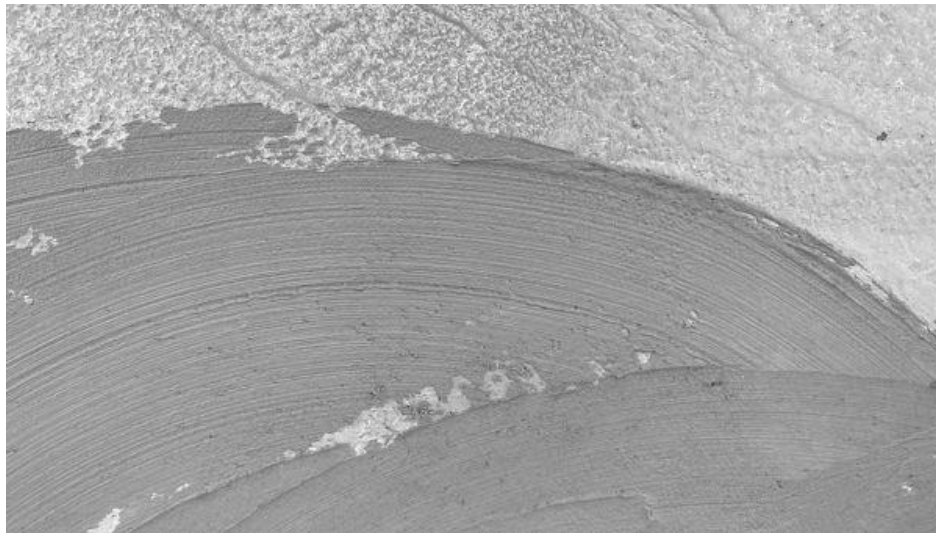
2. Waterproofing Coating

Ini merupakan lapisan anti bocor yang memiliki bentuk mirip dengan cat. Oleh karena itu, cara pengaplikasiannya pun hampir sama dengan cara pengaplikasian cat. Bedanya, coating memiliki tekstur yang lebih kental dan kenyal. Proses pengaplikasiannya dapat menggunakan kuas dan rol. Biasanya, lapisan waterproof ini biasa digunakan pada talang beton, tangki air, atap beton, toilet, balkon, atau dinding samping.

Berdasarkan bahan dasarnya, coating terdiri dari 3 jenis, yaitu cement base, *acrylic base*, dan *solvent base*. Cement base coating terdiri dari dua bahan yaitu bubuk dan cairan, bentuknya hampir mirip dengan semen. Lapisan waterproof ini cocok digunakan untuk area toilet, balkon, atau tangki air berukuran sedang. *Coating acrylic base* hanya terdiri dari satu komponen saja dan memiliki bentuk yang mirip dengan cat, tapi sedikit lebih kental.



Cara pengaplikasiannya, lapisan *waterproof* ini akan diencerkan menggunakan air. Elongasi dari jenis coating ini lebih baik dibanding cement base coating. Solvent base coating juga terdiri dari satu komponen saja dan memiliki sifat liquid. *Coating* ini perlu diencerkan menggunakan cairan solvent, yaitu thinner. Jenis coating ini memiliki elongasi yang sangat baik sehingga bisa digunakan untuk kolam renang dan atap bangunan dengan skala besar.



Gambar 3. 5 Waterproofing Coating

(Sumber : Google,2025)

3. Waterproofing Crystallizing

Lapisan *waterproof crystallizing* biasanya digunakan pada permukaan beton atau bahkan dicampur langsung pada adonan beton sebelum pengecoran dilakukan. Hal ini dilakukan agar beton bisa kedap air.

Bahan aktif yang terdapat pada bahan waterproof ini akan mengubah beton menjadi sebuah kristal dengan permanen. Tujuannya, agar beton bisa tahan terhadap rembesan air. Biasanya, *crystallizing* akan digunakan untuk lantai, dinding beton bertekanan tinggi.



Gambar 3. 6 waterproof crystallizing

(Sumber : Google,2025)

4. Self Adhesive Flashband

Ini merupakan jenis pelapis anti bocor yang berupa lembaran yang memiliki dua lapisan. Lapisan pertama akan berfungsi sebagai perekat. Sementara itu, lapisan kedua berfungsi untuk menahan kebocoran agar air tidak bisa meresap ke permukaan bangunan.



Gambar 3. 7 Self Adhesive Flashband

(Sumber : Google,2025)

5. Waterproofing Integral

Bahan pelapis anti bocor yang satu ini digunakan sebagai campuran pada adonan beton. Oleh karena itu, bahan ini akan dicampurkan langsung ketika adonan beton dibuat diaplikasikan. Teknik kedap air ini dapat membuat permukaan lebih tahan terhadap air hingga 30%.

Pasalnya, dak beton yang sudah tercampur dengan bahan integral akan memiliki struktur yang kuat dan tidak mudah retak. Teknik ini biasanya digunakan pada kolam renang atau basement.



3.6.2 Manfaat *Waterproofing*

1. Menjadikan Atap Anti Bocor dan Awet

Lapisan *waterproof* pada atap mampu mencegah kebocoran dengan menciptakan lapisan kedap air. Hal ini akan memperpanjang usia atap dan meminimalkan biaya renovasi akibat kerusakan yang disebabkan oleh air.

2. Mencegah Dinding Lapuk dan Lembap

Pemasangan lapisan kedap air pada dinding akan mencegah air meresap dan menjaga dinding tetap kering. Hal ini akan memperpanjang usia dinding dan menciptakan lingkungan yang lebih sehat bagi penghuninya.

3. Membuat Lantai Kedap Air

Lantai di area basah seperti kamar mandi, dapur, dan balkon rentan terhadap rembesan air. Rembesan air dapat merusak struktur lantai dan menyebabkan genangan air yang berbahaya.

Pengaplikasian kedap air pada lantai akan menciptakan permukaan kedap air yang mencegah air meresap ke dalam struktur. Hal ini akan menjaga lantai tetap kering dan kokoh, serta meminimalkan risiko kecelakaan akibat genangan air

3.7 Tingkat Kerusakan Bangunan

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung. Kerusakan bangunan adalah tidak berfungsinya bangunan atau komponen bangunan akibat penyusutan/berakhirnya umur bangunan, atau akibat ulah manusia atau perilaku alam seperti beban fungsi yang berlebih, kebakaran, gempa bumi, atau sebab lain yang sejenis. Intensitas kerusakan bangunan dapat digolongkan atas tiga tingkat kerusakan, yaitu:



1.Kerusakan Ringan

Kerusakan ringan adalah kerusakan terutama pada komponen non struktural, seperti penutup atap, langit-langit, penutup lantai, dan dinding pengisi.

2.Kerusakan Sedang

Kerusakan sedang adalah kerusakan pada sebagian komponen non-struktural, dan atau komponen struktural seperti struktur atap, lantai, dan lain-lain.

3.Kerusakan berat

Kerusakan Berat adalah kerusakan pada sebagian besar komponen bangunan, baik struktural maupun non-struktural yang apabila setelah diperbaiki masih dapat berfungsi dengan baik sebagaimana mestinya.



BAB IV PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

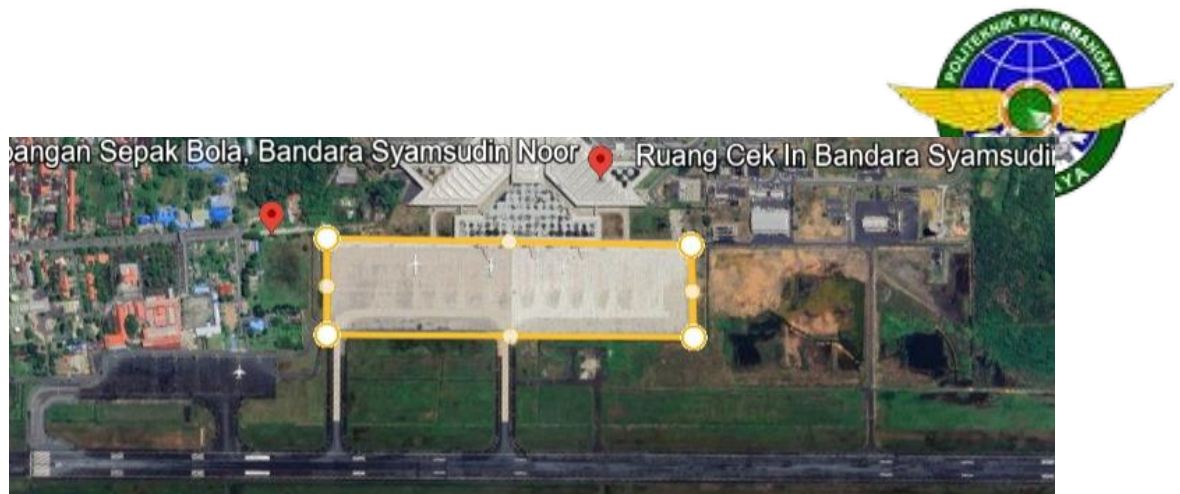
Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh taruna Politeknik Penerbangan Surabaya program studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan ini dilaksanakan di Bandar Udara Syamsudin Noor . Banjarmasin *On the Job Training* dilaksanakan selama 6 bulan, mulai 02 Oktober sampai 28 Februari 2025. Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

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

1. *Apron*

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Apron juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan sebagai area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawat udara yang mempunyai dimensi sebesar 661 x 152 m dengan konstruksi rigid/beton.



Gambar 4. 1 Apron Bandar Udara Syamsudin Noor

(Sumber :Google Earth,2025)

2. Taxiway

Taxiway adalah jalan penghubung antara landasan pacu dengan apron, maupun terminal. Terdapat 2 *taxiway* yang aktif pada Bandar Udara Syamsudin Noor . Dengan dimensi sebesar 224,8 x 23 m dan 228,5 x 23 m.



Gambar 4. 2 *taxiway* Bandar Udara Syamsudin Noor

(Sumber :Google Earth)



3. *Runway*

Runway adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *takeoff* *landing* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation 18 Organization*).



Gambar 4. 3 *Runway* Bandar Udara Syamsudin Noor

(Sumber :Google Earth)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat merupakan fasilitas penunjang di bandar udara yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada di sisi darat bandar udara yang dengan sengaja dirancang dan dikelola untuk penunjang pergerakan kendaraan darat, penumpang, maupun angkutan lainnya di kawasan bandar udara.

1. Terminal

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara yang berfungsi sebagai sarana perpindahan penumpang transportasi darat ke transportasi udara dan sebaliknya yang melalui ruang pemeriksaan.



Gambar 4. 4 Gedung Terminal

(Sumber: Olahan penulis,2025)

2. Gedung Operasional

Gedung operasional merupakan gedung penunjang kegiatan operasional bandar udara. Yang termasuk dalam gedung operasional di antaranya yaitu:

1. Gedung *Power House* (PH)

Gedung *power house* atau gedung PH adalah gedung yang mendistribusikan ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara berkaitan dengan kelistrikan yang diperlukan oleh bandar Syamsudin Noor .



Gambar 4. 5 Gedung *Power House* (PH)

(Sumber: Olahan penulis,2025)

2.Fire Station

Fire Station adalah bangunan gedung yang terletak di posisi yang strategis yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4. 6 *Fire Station*



(Sumber: Olahan penulis,2025)

3. Gedung Alat-Alat Berat (A2B)

Gedung A2B atau alat – alat berat adalah gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan dan *maintenance* alat – alat dan kendaraan penunjang kegiatan operasional bandar udara



Gambar 4. 7 Gedung Alat-Alat Berat (A2B)

(Sumber: Olahan penulis,2025)

4. Gedung administrasi

Seluruh kegiatan kantor, pengurusan administrasi dan kepegawaian dikerjakan di gedung administrasi. Berikut adalah gambar gedung administrasi di Bandar Udara Syamsudin Noor :



Gambar 4. 8 Gedung administrasi

(Sumber: Olahan penulis,2025)

5. Parkir Bandara

Area bagi penumpang ataupun pengunjung memarkirkan kendaraan mereka saat berkunjung ke bandara. Berikut adalah gambar area parkir di Bandar Udara Syamsudin Noor:



Gambar 4. 9 Parkir Bandara

(Sumber: Olahan penulis,2025)



4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan III Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025.

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan On The Job Training di Bandar Udara Syamsudin Noor penulis menemukan Permasalahan yaitu :

1. Adanya pagar parimeter yang rusak di karenakan pohon tumbang sehingga di khawatirkan ada hewan liar ataupun benda asing yang akan menerobos masuk sehingga dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
2. Terjadi kebocoran di area terminal yang dapat mengganggu kenyamanan penumpang.

4.4 Penyelesaian masalah

4.4.1 Perbaikan Pagar BRC Sisi Udara

Pagar merupakan suatu alat untuk melindungi daerah keamanan terbatas area bandar udara. Saat ini pagar area sisi udara Bandar Udara Syamsudin Noor ini terlihat dari beberapa pagar yang belum memenuhi standart yang sudah ditetapkan, yaitu sebagaimana tercantum dalam KP 601 Tahun 2015 yaitu “jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar ada 3 M. Dalam radius 3 M ke luar maupun ke dalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi.” Sesuai dengan aturan yang sudah tercantum di KP 601 Tahun 2015. Bisa dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 4. 10 Kondisi Pagar Parimeter yang tertimbun pohon
(Sumber: Olahan penulis,2025)

Berikut adalah lokasi pekerjaan pagar parimeter:



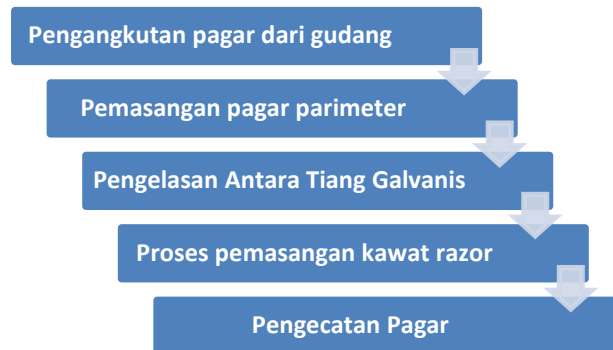
Gambar 4. 11 Lokasi pekerjaan perbaikan pagar
(Sumber: Google Earth ,2025)

Adapun masalah lain yang di temui adalah pagar parimeter tertimbun pohon besar yang berakibat pagar rusak dan harus di ganti tentu saja ini dapat membahayakan



keselamatan penerbangan yang di takutkan akan ada hewan liar masuk di sisi udara (Kementerian Perhubungan, 2023).

Berikut langkah-langkah perbaikan pagar parimeter :



1. Pengangkutan pagar dari gudang

Di bandara tentunya selalu mempunyai stok untuk keperluan atau kebutuhan di area2 bandara termasuk salah satunya pagar .Stok pagar memungkinkan bandara untuk segera melakukan pemeliharaan atau perbaikan tanpa harus menunggu pengiriman material yang mungkin memakan waktu.



Gambar 4. 12 Proses pengangkutan pagar dari gudang ke lokasi pekerjaan

(Sumber: Olahan penulis,2025)



2. Pekerjaan penggalian pondasi

Setelah pengangkutan , selanjutnya dilakukan proses penggalian tanah untuk pondasi. Tujuannya yaitu agar bisa berdiri kokoh saat dipasang. Selain itu untuk mengantisipasi adanya hewan liar yang menerobos melewati pagar.



Gambar 4. 13 Penggalian pondasi

(Sumber: Olahan penulis,2025)

3. Pemasangan pagar parimeter



Gambar 4. 14 Pemasangan pagar parimeter

(Sumber: Olahan penulis,2025)

4. Pengelasan Antara Tiang Galvanis

Setelah pagar terpasang langkah berikutnya adalah pengelasan antara kedua tiang pagar agar terpasang dengan kuat .



Gambar 4. 15 Pengelasan pagar

(Sumber: Olahan penulis,2025)

5. Proses pemasangan kawat *razor*

Proses pemasangan kawat duri dilakukan setelah pagar berdiri. Tempatkan kawat duri pada posisi yang telah ditentukan. Biasanya kawat duri dipasang dengan mengikatkan ujungnya pada tiang atau struktur pagar menggunakan kawat pengikat atau alat lain yang sesuai. Setelah pemasangan selesai, periksa seluruh bagian kawat duri untuk memastikan tidak ada bagian yang longgar atau tidak terpasang dengan benar.



Gambar 4. 16 Pemasangan kawat *razor*

(Sumber: Olahan penulis,2025)



6. Pengecatan Pagar

Secara keseluruhan, pengecatan pagar perimeter memberikan manfaat baik dari segi fungsional maupun estetika, serta membantu dalam menjaga keamanan dan daya tahan pagar itu sendiri. Hal ini membantu memperpanjang usia pagar dan mengurangi biaya perawatan jangka panjang.



Gambar 4. 17 Pengecatan Pagar

(Sumber: Olahan penulis, 2025)

4.4.2 Pekerjaan *Waterproofing* di area terminal

Secara umum, lapisan waterproof merupakan salah satu teknik yang biasa dilakukan untuk membuat permukaan bangunan kedap air. Hal ini diperlukan untuk menjaga ketahanan bangunan terhadap terpaan air agar konstruksi tidak bocor atau rembes.



Gambar 4. 18 Terdapat kebocoran yang menetes di lantai area terminal

(Sumber:Olahan penulis,2025)

Cara kerja dari lapisan *waterproofing* yaitu menutup atau melapisi pori-pori pada permukaan bangunan, seperti permukaan dinding, atap bangunan, atau objek lainnya. Hal ini dapat menghalangi air agar tidak dapat masuk dan meresap ke permukaan tersebut.



Gambar 4. 19 Penutup retak beton

(Sumber:Google,2025)



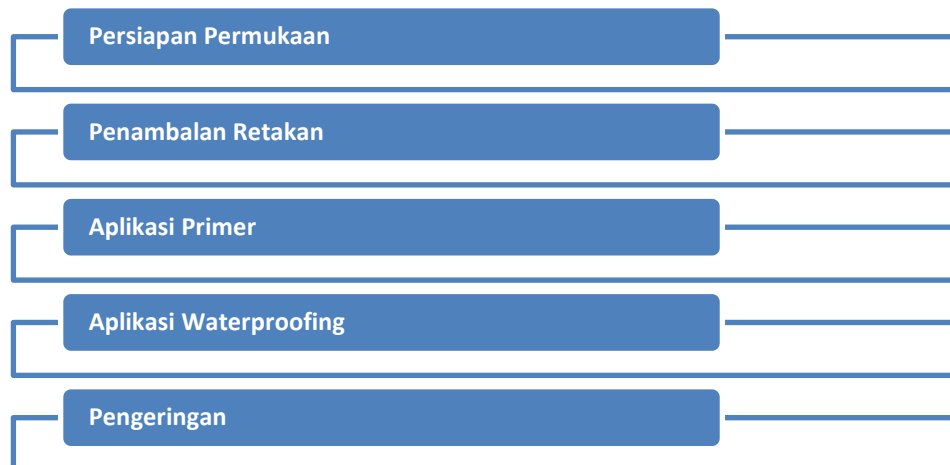
Berikut lokasi pekerjaan *Waterproofing*:



Gambar 4. 20 Lokasi pekerjaan *Waterproofing*

(Sumber: Google Earth ,2025)

Berikut ini langkah pengerjaan *Waterproofing* :





1. Persiapan Permukaan

Permukaan yang akan diaplikasikan *waterproofing* harus dibersihkan dari kotoran, debu, minyak, dan material lepas lainnya. Gunakan sikat kawat atau alat pembersih lainnya untuk memastikan permukaan bersih dan kering.



Gambar 4. 21 Pembersihan permukaan

(Sumber: Olahan penulis,2025)

2. Penambalan Retakan

Retakan pada permukaan bangunan harus ditambal dengan sealant atau mortar khusus. Pastikan penambalan dilakukan dengan benar dan merata untuk mencegah kebocoran.



Gambar 4. 22 Proses penambalan



(Sumber: Olahan penulis,2025)

3. Aplikasi Primer

Primer berfungsi untuk meningkatkan daya rekat waterproofing dan memperkuat permukaan. Aplikasikan primer secara merata dan biarkan kering sesuai petunjuk pada kemasan.



Gambar 4. 23 Aplikasi Primer

(Sumber: Olahan penulis,2025)

4 Aplikasi Waterproofing

Pilih jenis waterproofing yang sesuai dengan kebutuhan dan kondisi objek. Aplikasikan waterproofing dengan cara yang tepat, sesuai dengan petunjuk pada kemasan. Pastikan lapisan waterproofing merata dan tidak terdapat rongga.



Gambar 4. 24 Aplikasi Waterproofing

(Sumber: Olahan penulis,2025)

5. Pengeringan

Biarkan lapisan waterproofing mengering sepenuhnya sebelum melakukan tahap selanjutnya. Waktu pengeringan bervariasi tergantung jenis waterproofing yang digunakan.



Gambar 4. 25 Pengeringan

(Sumber: Olahan penulis,2025)



BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV

1. Banyak tanaman yang menjalar dan pohon di pagar karena kurangnya perawatan dan pemeliharaan terhadap pagar di Bandar Udara Syamsudin Noor dan Masih banyak pohon tinggi yang menghalangi pandangan dan belum sesuai dengan standart yang ada di KP 601 Tahun 2015.

2. Intensitas hujan yang cukup tinggi di beberapa wilayah Indonesia turut berdampak ke infrastruktur bandara Syamsudin Noor, Kalimantan Selatan . Beberapa titik di area terminal bandara diketahui mengalami kebocoran sehingga perlu dilakukan perbaikan salah satunya dengan melakukan pekerjaan Waterproofing di atap area terminal yg mengalami kebocoran .

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Bandar Udara Internasional Syamsudin Noor adalah bandar udara yang terletak di Kota Banjarbaru , Kalimantan Selatan. Bandar Udara ini di kelola oleh PT. Angkasa Pura Indonesia. Bandar udara ini digunakan oleh taruna Politeknik Penerbangan Surabaya untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT).

Dalam masa OJT kita dituntut untuk mampu berinteraksi dengan lingkungan baru dan individu baru, sehingga mampu untuk bekerja sama dalam mencari solusi serta memecahkan masalah yang dihadapi. Sehingga kita dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan dapat menyelesaikan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan baik.

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Syamsudin Noor , kami mendapatkan sangat banyak pengalaman dan pelajaran hidup yang sangat bermanfaat untuk kedepannya. Dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job*



Training (OJT) dan melakukan pengamatan, kami dapat menyimpulkan bahwa adanya tanaman menjalar yang merambat di pagar serta terdapat juga pohon yang beresiko nemimbun pagar parimeter dan adanya kebocoran di area terminal yang mengganggu aktifitas penumpang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap BAB IV

1. Menjadwal perawat secara rutin sehingga dapat meminimalisir kerusakan yang semakin parah dan dilakukan penangan apabila terdapat kerusakan guna untuk meningkatkan keselamatan penerbangan.

2. Menjadwal perawat secara rutin sehingga dapat meminimalisir kerusakan yang semakin parah dan dilakukan penangan apabila terdapat kerusakan untuk menunjang kenyamanan penumpang .

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Dalam *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Syamsudin Noor diharapkan taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan sebanyak banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.

Demikan laporan *On the Job Training* ini, telah dipaparkan saran dan masukan. Agar semuanya dapat menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka diharapkan setiap solusi yang telah ditawarkan agar dapat di pertimbangkan dan diaplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam pelayanan, teknis dan keselamatan penerbangan. Oleh karena itu diharapkan saran – saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.



DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization. (2016). Aerodrome Design Manual Part 5 – Electrical Systems. *International Civil Aviation Organization, December*, 1–21.
https://www.icao.int/APAC/Meetings/2016_ICAOPIS/3_ICAO_Annex_14_Standards_and_Aerodrome_Certification.pdf
- Kementerian Perhubungan. (2023). *PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara* (pp. 1–41).
- Mapisamang Irwan. (2009). *RADIAL-juRnal perADaban saIns, rekayAsa dan teknoLogi Sekolah Tinggi Teknik (STITEK) Bina Taruna Gorontalo VOLUME 3 NO. 1 PERANCANGAN TERMINAL PENUMPANG BANDARA di PROVINSI GORONTALO*.
- PerMen PU. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. 1–125.
- SKEP 347/XII/99. (1999). SKEP 347/XII/99 Standar Rancang Bangunan dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara. *Direktorat Jenderal Perhubungan Udara*, 1–234.
- Kementerian Perhubungan. (2023). *PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara* (pp. 1–41).
- PM 36 TAHUN 2021. (2021). PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara. *Direktorat Jendral Perhubungan Udara*, 1–26.



LAMPIRAN

1.Laporan Bulanan On The Job Training

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



4	Sabtu/ Oktober 2024	5	Pengecekan alat runway sweeper		
5	Minggu/ Oktober 2024	6	Pelepasan logo Angkasa Pura		
6	Senin/ Oktober 2024	7	Pelepasan logo Angkasa Pura		
7	Selasa/ Oktober 2024	8	Inspeksi rutin sisi darat (terminal kedatangan dan keberangkat an)		
8	Rabu/ Oktober 2024	9	Inspeksi membersihk an Qline		
9	Kamis/ Oktober 2024	10	Pekerjaan patching		



10	Jumat/ 11 Oktober 2024	Penempelan stiker pada stop kontak		
11	Sabtu/ 12 Oktober 2024	Pemasangan stop kontak		
12	Minggu/ 13 Oktober 2024	Perbaikan gedung bocor		
13	Senin/ 14 Oktober 2024	Perbaikan jet shower toilet wanita		
14	Selasa/ 15 Oktober 2024	Perbaikan pagar parimeter sisi udara		
15	Rabu/ 16 Oktober 2024	Pengecekan sisi terminal		
16	Kamis/ 17 Oktober 2024	Perbaikan lampu mobil bangland		



17	Jumat/ 18 Oktober 2024	Inspesi sisi udara		
18	Sabtu/ 19 Oktober 2024	Inspeksi terminal		
19	Minggu/ 20 Oktober 2024	Pemasangan stiker pada terminal keberangkat an		
20	Senin/ 21 Oktober 2024	Pengecekan kepuaran marka apron		
21	Selasa/ 22 Oktober 2024	Perbaikan posisi spanduk pada terminal keberangkat an		
22	Rabu/ 23 Oktober 2024	Pembersihan atap pada bangunan avsec		



23	Kamis/ 24 Oktober 2024	Inspeksi sisi darat		
24	Jumat/ 25 Oktober 2024	Pengecekan limbah suara pada area runway dengan unit nvro		
25	Sabtu/ 26 Oktober 2024	Inspeksi sisi udara		
26	Minggu/ 27 Oktober 2024	Pekerjaan penempelan spanduk di area terminal kedatangan		
27	Senin/ 28 Oktober 2024	Pengecekan runway sweeper untuk inspeksi sisi udara		



28	Selasa/ 29 Oktober 2024	Perbaikan engsel pintu di area terminal keberangkatan		
29	Rabu/ 30 Oktober 2024	Pekerjaan perbaikan cover u-ditch di area service road		
30	Kamis/ 31 Oktober 2024	Perbaikan jet shower toilet pria area terminal kedatangan		

Supervisor

Daryanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Manager)



NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIAT AN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu/ 1 November 2024	Perbaikan cover saluran drainase plat beton		
2	Kamis/ 2 November 2024	Pengecoran serta pengukura n ketinggian cover saluran drainase		
3	Jumat/ 3 November 2024	Pemindahan pasir putih untuk pembangun an wisata bermain		
4	Sabtu/ 4 November 2024	Pekerjaan perbaikan kanstin		



5	Minggu/ 5 November 2024	Pengecekan atap acp area terminal keberangka tan		
6	Senin/ 6 November 2024	Inspeksi rutin sisi darat		
7	Selasa/ 7 November 2024	Perbaikan rangka plat beton cover saluran drainase		
8	Rabu/ 8 November 2024	Pekerjaan pengecatan kursi penumpang		
9	Kamis/ 9 November 2024	Survey ke lokasi Asphalt Mixing Plant (AMP)		



10	Jumat/ 10 November 2024	Pekerjaan perbaikan weakspot runway		
11	Sabtu/ 11 November 2024	Pemasangan plat beton cover saluran drainase		
12	Minggu/ 12 November 02024	Perbaikan pagar perimeter sisi udara		
13	Senin/ 13 November 2024	Pemasangan sign posko kejaksaan tinggi area keberangka tan		
14	Selasa/ 14 November 2024	Pekerjaan pembersiha n rubber deposit area runway treshold 10		



15	Rabu/ 15 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area runway taxiway bravo s/d charlie		
16	Kamis/ 16 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area runway taxiway charlie s/d delta		
17	Jumat/ 17 November 2024	Pekerjaan pembersihan rubber deposit area runway treshold 28		
18	Sabtu/ 18 November 2024	Pekerjaan pembersihan ulang		



		rubber deposit		
19	Minggu/ 19 November 2024	Pekerjaan pembersihan limbah rubber deposit		
20	Senin/ 20 November 2024	Pemindahan limbah rubber deposit ke gedung B3 nvro		
21	Selasa/ 21 November 2024	Pekerjaan pembuatan skat ruangan maintenance sekaligus penerapan 5R		
22	Rabu/ 22 November 2024	Perbaikan selang jet shower rusak di toilet keberangkatan wanita		



23	Kamis/ 23 November 2024	Pekerjaan perbaikan weakspot area intersection taxiway charlie		
24	Jumat/ 24 November 2024	Pekerjaan pemindaha n kursi area chekin penumpang		
25	Sabtu/ 25 November 2024	Pekerjaan weakspot Sta 1 + 125 scl runway treshold 10		
26	Minggu/ 26 November 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
27	Senin/ 27 November 2024	Pekerjaan pemindaha n signed area terminal kedatangan		



28	Selasa/ 28 November 2024	Pekerjaan weakspot area Intersection taxiway delta		
29	Rabu/ 29 November 2024	Pekerjaan waterproofing area dak terminal keberangkatan		
30	Kamis/ 30 November 2024	Pekerjaan perbaikan pagar sisi udara yang rusak akibat pohon tumbang		

Supervisor

Daryanto Ari Prabowo
(Airport Facilities Department Head)



NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIAT AN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu/ 1 Desem ber 2024	Pengukuran dimensi kerusaka n pada <i>runway</i>		
2	Senin/ 2 Desem ber 2024	Pekerjaan <i>waterpro ofing</i> dinding dak terminal internasi onal		
3	Selasa/ 3 Desem ber 2024	Pekerjaan weakspo t area threshold 10 <i>runway</i>		
4	Rabu/ 4 Desem ber 2024	Pekerjaan penguku ran dimensi tiang acp ruang tunggu		

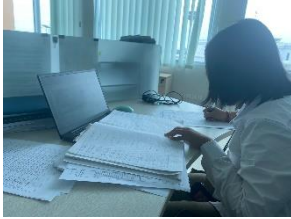


5	Kamis/ 5 Desem ber 2024	Pekerjaan perbaiki n plafon area toilet wanita		
6	Jumat/ 6 Desem ber 2024	Penggunaan <i>runway sweeper</i> pada pekerjaan n <i>weakspot</i>		
7	Sabtu/ 7 Desem ber 2024	Pekerjaan pengecat an ulang marka <i>apron</i>		
8	Minggu/ 8 Desem ber 2024	Pekerjaan pengecat an ulang marka <i>apron</i>		
9	Senin/ 9 Desem ber 2024	Pengujian <i>Skid Resistan ce runway</i>		



10	Selasa/ 10 Desem ber 2024	Pekerjaan perbaik an <i>weakspot</i> <i>runway</i>		
11	Rabu/ 11 Desem ber 2024	Inspeksi rutin sisi darat terminal		
12	Kamis/ 12 Desem ber 2024	Pengecekan fasilitas terminal lama		
13	Jumat/ 13 Desem ber 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
14	Sabtu/ 14 Desem ber 2024	Penemuan kerusaka n area <i>runway</i>		
15	Minggu/ 15 Desem ber 2024	Pekerjaan <i>weakspot</i> <i>runway</i> proses pembuan gan		



		asphalt lama		
16	Senin/ 16 Desem ber 2024	Peninjauan perbaik an kegiatan <i>weakspot</i> malam		
17	Selasa/ 17 Desem ber 2024	Pekerjaan <i>weakspot</i> area <i>runway</i>		
18	Rabu/ 18 Desem ber 2024	Pengisian <i>Airside</i> <i>Moveme</i> <i>nt Area</i> Bulanan		
19	Kamis/ 19 Desem ber 2024	Pekerjaan pemas an banner natal dan tahun baru 2025		



20	Jumat/ 20 Desem ber 2024	Kegiatan Senam Jumat Sehat		
21	Sabtu/ 21 Desem ber 2024	Pekerjaan pengecat an ulang marka <i>runway</i>		
22	Minggu/ 22 Desem ber 2024	Pekerjaan <i>Waterpr oofing</i> Dak Terminal		
23	Senin/ 23 Desem ber 2024	Pekerjaan perbaika n keramik area <i>fixbridge</i> ruang tunggu		
24	Selasa/ 24 Desem ber 2024	Posko Nataru melaksa nakan inspeksi terminal		



25	Rabu/ 25 Desem ber 2024 s/d Kamis 26 Desem ber 2024	Libur (Cuti Natal & Tahun Baru 2024)		
26	Jumat/ 27 Desem ber 2024	Pengecatan ulang marka <i>runway</i>		
27	Sabtu/ 28 Desem ber 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
28	Minggu/ 29 Desem ber 2024	Pengecatan ulang marka <i>runway</i>		
29	Senin/ 30 Desem ber 2024	Melaksanak an pengece kan <i>sidestrip</i>		



		runway		
30	Selasa/ 31 Desem ber 2024	Pemotonga n daging untuk acara akhir tahun		

NO	HARI/ TANGG AL	URAIAN KEGIA TAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Rabu/ 1 Januari 2024	Penemuan bangkai ular (fod) di runway		
2	Kamis/ 2 Januari 2024	Pekerjaan Perbaika n kunci pintu		
3	Jumat/ 3 Januari 2024	Pelaksanaan penguku ran parkir GSE menggun		

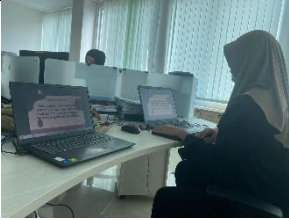


		akan meteran manual		
4	Sabtu/ 4 Januari 2024	Pengukuran Parkir GSE menggun akan krisbow		
5	Minggu/ 5 Januari 2024	Pembuatan Persenta si Judul Tugas Akhir		
6	Senin/ 6 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi udara runway		
7	Selasa/ 7 Januari 2024	Pekerjaan pembersi han kaca akrilik		
8	Rabu/ 8 Januari 2024	Melaksanak an Pembersi han Kendara		



		an Operasio nal		
9	Kamis/ 9 Januari 2024	Perbaikan Keramik area terminal kedatang an		
10	Jumat/ 10 Januari 2024	Mengikuti Kegiatan Senam Jumat Sehat		
11	Sabtu/ 11 Januari 2024	Inspeksi drainase sisi udara saat hujan		
12	Minggu/ 12 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi udara		



13	Senin/ 13 Januari 2024	Proses Pengajua n Judul TA		
14	Selasa/ 14 Januari 2024	Pekerjaan pengece kan power house terminal lama		
15	Rabu/ 15 Januari 2024	Pengecekan rutin sisi darat terminal bandar udara		
16	Kamis/ 16 Januari 2024	Pekerjaan penguku ran untuk pembuat an kanopi terminal		



17	Jumat/ 17 Januari 2024	Jumat Sehat kegiatan senam bersama		
18	Sabtu/ 18 Januari 2024	Pengecatan kursi ruang tunggu		
19	Minggu/ 19 Januari 2024	Pembersihan FOD area runway saat inspeksi udara		
20	Senin/ 20 Januari 2024	Upacara Peningkatan K3 Bandar Udara Syamsudin noor		
21	Selasa/ 21 Januari 2024	Pembersihan limbah kering runway sweeper		



22	Rabu/ 22 Januari 2024	Pemeliharaan runway sweeper		
23	Kamis/ 23 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi terminal internasi onal		
24	Jumat/ 24 Januari 2024	Pasir untuk material tim maintena nce		
25	Sabtu/ 25 Januari 2024	Pekerjaan Weakspo t Runway		
26	Minggu/ 26 Januari 2024	Pemasanga n partisi pada pekerjaan perbaika n eskalator		



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



31	Jumat/ 31 Januari 2024	Inspeksi rutin sisi udara serta pemblok an wilayah weakspo t		
----	------------------------------	--	--	---

NO	HARI/ TANGG AL	URAIAN KEGIA TAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu/ 1 Februar i 2024	Pengecekan kondisi paved shoulder di runway 28		
2	Minggu/ 2 Februar i 2024	Pelaksanaan <i>sign</i> <i>runway</i> yang mengala mi kerusaka n		



3	Senin/ 3 Februar i 2024	Koordinasi perencan aan perbaika n untuk kerusaka n runway		
4	Selasa/ 4 Februar i 2024	Pengukuran rencana area perpinda han saluran pada terminal		
5	Rabu/ 5 Februar i 2024	Ikut dalam seminar pembelaj aran Jotun		
6	Kamis/ 6 Februar i 2024	Inspeksi rutin sisi udara runway		



7	Jumat/ 7 Februar i 2024	Pekerjaan perbaik n pagar kantor jaga AVSEC		
8	Sabtu/ 8 Februar i 2024	Melaksanak an Pembersi han Pintu darurat 10 sisi selatan		
9	Minggu/ 9 Februar i 2024	Pekerjaan pengecat an menggun akan sprayer		
10	Senin/ 10 Februar i 2024	Pekerjaan pemas gan partisi gate 4 terminal		



11	Selasa/ 11 Februar i 2024	Pembuatan KIR mobil operasio nal bangland		
12	Rabu/ 12 Februar i 2024	Inspeksi rutin sisi udara serta penanda an daerah kerusaka n		
13	Kamis/ 13 Februar i 2024	Pembersiha n area runway dari FOD		
14	Jumat/ 14 Februar i 2024	Pekerjaan pengece kan area atap terminal transit		



15	Sabtu/ 15 Februar i 2024	Pelaksanaan bimbing an laporan ojt		
16	Minggu/ 16 Februar i 2024	Pekerjaan pengisia n moveme nt area form sisi udara		
17	Senin/ 17 Februar i 2024	Pelaksanaan penanam an pohon ulin 101 bibit		
18	Selasa/ 18 Februar i 2024	Inspeksi rutin sisi udara		
19	Rabu/ 19 Februar i 2024	Pembersiha n area kerja serta penerapa n 5R		



20	Kamis/ 20 Februar i 2024	Pelaksanaan penguku ran jalan inspeksi sisi udara		
21	Jumat/ 21 Februar i 2024	Pekerjaan peminda han stok cat untuk landside		
22	Sabtu/ 22 Februar i 2024	Pengerjaan pengisia n moveme nt area form sisi udara		
23	Minggu/ 23 Februar i 2024	Dokumenta si kerusaka n sisi udara runway		
24	Senin/ 24 Februar i 2024	Pemasanga n U Ditch		



25	Selasa/ 25 Februar i 2024	Inspeksi rutin terminal		
26	Rabu/ 26 Februar i 2024	Rapat mengena i SMK3		
27	Kamis/ 27 Februar i 2024	Pembersiha n area gudang		
28	Jumat/ 28 Februar i 2024	Pekerjaan penguku ran dimensi cover u- ditch parkir GSE		