

**INSPEKSI KKOP DAN PERBAIKAN PLAFON PADA
DAERAH TERMINAL KEDATANGAN DI UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA ISKANDAR
PANGKALAN BUN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 04 April – 20 Agustus 2023**



Disusun Oleh :

MUHAMMAD DARY IRFANDI
NIT 30721038

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

**INSPEKSI KKOP DAN PERBAIKAN PLAFON PADA
DAERAH TERMINAL KEDATANGAN DI UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA ISKANDAR
PANGKALAN BUN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 02 Oktober 2023 – 29 Februari 2024**



Disusun Oleh :

MUHAMMAD DARY IRFANDI
NIT 30721038

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN

INSPEKSI KKOP DAN PERBAIKAN PLAFON PADA DAERAH
TERMINAL KEDATANGAN DI UNIT PENYELENGGARA BANDAR
UDARA ISKANDAR PANGKALAN BUN

Oleh :

Muhammad Dary Irfandi

NIT. 30721038

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

Disetujui Oleh :

Supervisor 1

Supervisor 2

Dosen Pembimbing

Mochamad Idris, ST., S.SiT
NIP. 19751110 199703 1 005

Grlamy Wyanu Dwita, A.Md
NIP. 19860525 201012 1 007

Dr. Wiwid Suryono, S.Pd., M.M
NIP. 19611130 198603 1 001

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas II Iskandar

Budi Setiawan, S.ST, M. M
NIP. 19660929 199003 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 19 bulan Februari tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

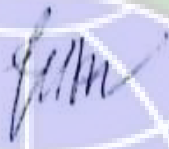
Tim Penguji :

Ketua

Sekretaris

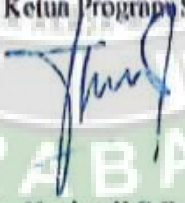
Anggota


Dr. Wiwid Suryono, S. Pd., M.M
NIP. 19611130 198603 1 001


Mochamad Idris, ST., S.Si.T
NIP. 19751110 199703 1 005


Grianmy Wyanu Dwita, A.Md
NIP. 19860525 201012 1 007

Mengetahui,
Ketua Program Studi


Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P., ST., MT., IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training (OJT)* dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* Teknik Bangunan Landasan angkatan VI di Unit Penyelenggara Bandar Iskandar Pangkalan Bun

Laporan *On the Job Training (OJT)* ini disusun untuk melaksanakan program studi semester V taruna D.III Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VI. Bahan - bahan dalam laporan ini diperoleh dari pengumpulan data-data dan analisa yang dilakukan di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun dengan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh seluruh karyawan Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

Dalam praktek kerja di lapangan, penulis diberikan banyak pengalaman yang secara nyata akan dihadapi di dunia kerja nantinya. Selain itu di tempat *On the Job Training (OJT)* penulis juga dapat mempraktekkan pembelajaran yang telah diterima secara teori untuk dipraktekkan secara nyata di dunia kerja tentang kebandar udaraan yang nantinya akan menjadi bekal di dunia kerja yang sesungguhnya.

Dengan selesainya penyusunan Laporan ini, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Bapak Alm Yusuf Rudy Widjaja dan Luluk Noorwulan serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Setyo Hariyadi S.P, S.T, M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.
5. Bapak Wiwid, S.Psi, M.Sc. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dalam penyusunan laporan *On the Job Training* sehingga laporan dapat selesai dengan baik.
6. Bapak Budi Setiawan, S.SIT, MM, selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun
7. Bapak Giriamey, selaku *Supervisor* dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).
8. Seluruh pegawai di Unit Penyelenggara Bandar Udara Soa Bajawa yang telah memberikan pembelajaran dan pengetahuan tentang bangunan landasan di bandar udara selama *On the Job Training* (OJT).
9. Seluruh karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

Dalam laporan *On the Job Training* (OJT) ini penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini dapat memberikan manfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan.

Pangkalan Bun, 08 Januari 2024

Muhammad Dary Irfandi

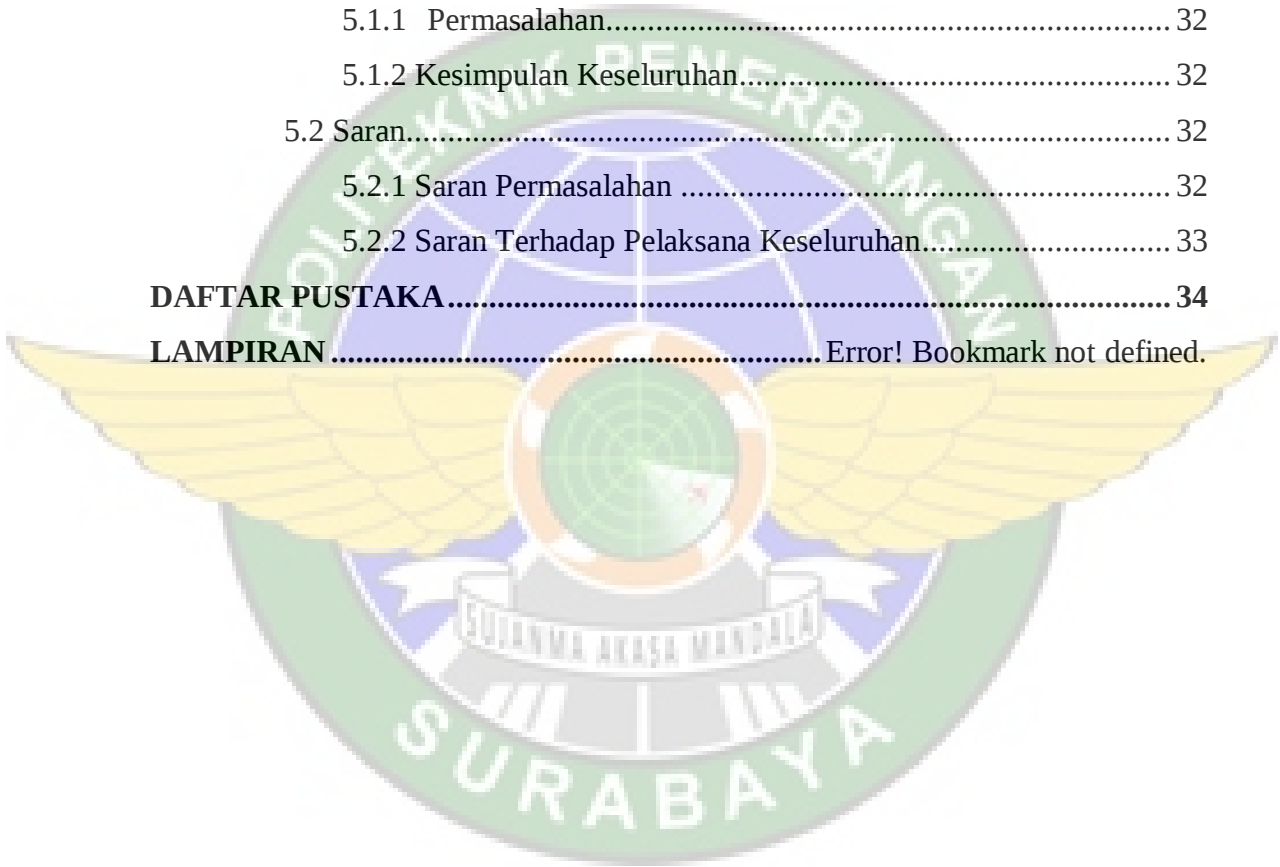
NIT . 30721038

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan OJT	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.2 Data Umum Bandar Udara	5
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama	6
2.2.2 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara.....	6
2.2.3 Jam Operasi	6
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service Facilities)	7
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)...	7
2.2.6 Pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran	8
2.2.7 Seasonal availibilty clearing	8
2.2.8 Runway, Apron, dan Check Location Data.....	8
2.2.9 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu	10

2.2.10 Aerodrome Obstacle.....	10
2.2.11 Karakteristik fisik runway	10
2.2.12 Declared Distance	11
2.2.13 Approach dan runway lighting	11
2.2.14 Tata Letak Bandar Udara.....	12
2.3 Struktur Organisasi.....	12
2.4 Tinjauan Pustaka.....	12
BAB III TINJAUAN TEORI.....	14
3.1 Tinjauan Pustaka.....	14
3.1.1 Teori Yang Mendukung.....	14
3.2 Pengertian KKOP.....	14
3.3 Klasifikasi Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan	15
3.4 Sistem Ketinggian.....	16
3.5 Analisis Kawasan dan Ketinggian	17
3.5.1 Kawasan Pendekatan Lepas Landas	17
3.5.2 Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan.....	18
3.5.3 Kawasan dibawah Permukaan Horizontal Dalam	18
3.5.4 Kawasan dibawah Permukaan Horizontal Luar	19
3.5.5 Kawasan dibawah Permukaan Kerucut.....	19
3.5.6 Kawasan dibawah Permukaan Transisi.....	20
3.6 Pengertian Bangunan Terminal	20
3.7 Pemeliharaan Gedung Terminal Bandar Udara	21
3.8 Lingkup Pemeliharaan Gedung	22
3.9 Pengertian, Jenis, dan Fungsi Plafon	22
3.10 Jenis – Jenis Kegiatan Pemeliharaan Plafon.....	23
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	24
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)	24
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)	26
4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training.....	27
4.3 Permasalahan	28

4.3.1 Inspeksi KKOP	29
4.3.2 Perbaikan Plafon	29
4.4 Penyelesaian Masalah	30
4.4.1 Inspeksi KKOP	30
4.4.2 Perbaikan Plafon Terminal	30
BAB V PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	32
5.1 Kesimpulan.....	32
5.1.1 Permasalahan.....	32
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan.....	32
5.2 Saran.....	32
5.2.1 Saran Permasalahan	32
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksana Keseluruhan.....	33
DAFTAR PUSTAKA.....	34
LAMPIRAN	Error! Bookmark not defined.



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun	5
Gambar 2. 2 Tata letak bandar udara	12
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi	12
Gambar 3. 1 KKOP tampak atas dan samping	14
Gambar 3. 2 Potongan KKOP	15
Gambar 3. 3 Ketinggian Ambang Landas Pacu rata – rata (H).....	16
Gambar 3. 4 Kawasan Pendekatan Lepas Landas	18
Gambar 3. 5 Kawasan Bahaya Kecelakaan.....	18
Gambar 3. 6 Kawasan Dibawah Permukaan Horizontal Dalam	19
Gambar 3. 7 Kawasan dibawah Permukaan Horizontal Dalam	19
Gambar 3. 8 Kawasan dibawah Permukaan Kerucut	20
Gambar 3. 9 Kawasan dibawah Permukaan Transisi	20
Gambar 4. 1 Gedung Terminal	24
Gambar 4. 2 Gedung Power House	25
Gambar 4. 3 Gedung PKP-PK.....	25
Gambar 4. 4 Gedung Administrasi	26
Gambar 4. 5 Runway (Google Earth, di akses tanggal 8 Juni 2023).....	26
Gambar 4. 6 Taxiway.....	27
Gambar 4. 7 Apron	27
Gambar 4. 8 Kondisi warga sekitar bandara bermain layangan.....	29
Gambar 4. 9 Kondisi plafon terminal kedatangan	30

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway	10
Tabel 2. 2 <i>Declared Distance</i>	11
Tabel 2. 3 <i>Approach</i> dan <i>Runway Lighting</i>	11
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training	28
Tabel 4. 2 Alat dan Bahan.....	31



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Form Kegiatan Harian *On The Job Training*... **Error! Bookmark not defined.**

Lampiran 2. Foto Kegiatan OJT UPBU Iskandar.. **Error! Bookmark not defined.**



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Republik Indonesia (NKRI) pada era modern ini dikenal sebagai negara yang berkembang dan wilayah luas dituntut untuk mengikuti perkembangan negara maju di dunia. Demi kemajuan dan kesejahteraan bangsa Indonesia maka perlu didukung oleh ketersediaan pelayanan jasa yang layak. Kementerian perhubungan mempunyai peran dalam pemerintahan khususnya di bidang perhubungan untuk membantu presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara kesatuan.

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan atau yang biasa dikenal BPSDMP ialah salah satu pelaksana tugas dan fungsi dari kementerian perhubungan yang meliputi 3 bidang yaitu Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Darat, Laut dan Udara. Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara bertugas untuk memfasilitasi dan menghasilkan tenaga handal dan profesional salah satunya di bidang transportasi udara. Ada beberapa Unit Pelaksana Teknis khususnya pendidikan dibidang udara yang dinaungi Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara salah satunya ialah Politeknik Penerbangan Surabaya (Poltekbang Surabaya)

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan di bidang fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Hal ini yang mendasari dibentuknya salah satu Program Studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan bertujuan untuk menghasilkan tenaga kerja yang handal dan profesional dibidang kelistrikan pada bandar udara. Salah satu metode yang dilakukan untuk menunjang pembelajaran dan pelatihan program studi tersebut adalah pelaksanaan *On The Job Training* yang wajib dilaksanakan bagi Taruna/i Program Studi D-III Teknik Listrik Bandara.

On The Job Training (OJT) merupakan suatu proses yang terorganisasi untuk meningkatkan keterampilan, pengetahuan, kebiasaan kerja dan sikap dari para calon pekerja. Dengan kata lain *On The Job Training* merupakan metode pelatihan dengan cara pekerja atau calon pekerja ditempatkan dalam kondisi pekerjaan yang sebenarnya,

dibawah bimbingan dan pengawasan dari pegawai yang telah berpengalaman atau seorang supervisor. Politeknik Penerbangan Surabaya mengadakan kegiatan *On The Job Training* yang harus dilaksanakan oleh para taruna sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi semester dengan tujuan agar taruna memiliki pengalaman kerja di lapangan dan menjadi teknisi yang ahli khusus dalam bidang ini yaitu Teknik Bangunan dan Landasan. Di dalam OJT, taruna dapat terbiasa dengan lingkungan kerja yang sesungguhnya dan dapat menerapkan teori yang sudah di dapat dari sekolah terhadap pekerjaan yang di hadapi saat praktek. *On The Job Training* (OJT) juga penting bagi taruna untuk menambahkan wawasan dan pengetahuan baik dari segi teori maupun segi praktikum yang belum didapat di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya. Berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, penulis menemukan beberapa permasalahan yaitu masih banyaknya warga sekitar yang bermain di daerah KKOP sehingga di perlukan inspeksi sekitar daerah bandara dan adanya kerusakan di toilet disabilitas pada terminal keberangkatan maka perlu dilakukan pekerjaan perbaikan dan perawatan toilet disabilitas. Maka dari itu penulis mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul laporan *On the Job Training*.

1.2 Maksud dan Tujuan OJT

On the job training adalah pelatihan khusus untuk taruna atau peserta didik Diploma III yang mempraktekkan pengetahuan yang diperoleh di perkuliahan dan memungkinkan taruna yang memenuhi syarat lulus nantinya untuk cepat beradaptasi dengan lingkungan kerja.

Tujuan dari *On the Job Training* pada Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional serta memiliki daya saing tinggi.
2. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan) serta menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT dan Tugas Akhir).
4. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
5. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.

6. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Bandar Udara Iskandar adalah Bandar Udara Kelas II yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara yang terletak di Kota Pangkalan Bun, Ibu Kota Kabupaten Kotawaringin Barat, Kalimantan Tengah dan merupakan satu-satunya bandara di Kotawaringin yang memiliki stasiun pengisian bahan bakar (SPBU) avtur. Secara geografis bandara tersebut terletak pada koordinat 2°42'18"S-111°40'23"E dan memiliki luas 42 hektare. Panjang landasan pacu (Runway) berukuran 2.120 meter (6.955 kaki) dan lebar 45 meter dengan arah landasan pacu 13-31. Keberadaan Bandar Udara Iskandar cukup memadai selain untuk keperluan militer angkatan udara, bandara ini melayani beberapa penerbangan dan cargo antar kota di Kalimantan dan Pulau Jawa. Lanud Iskandar sebenarnya merupakan lanud terluas di Indonesia. Luasnya yang mencapai 3000,6 hektare melebihi luas Lanud Halim Perdanakusuma di Jakarta dan Lanud Juanda di Sidoarjo, Jawa Timur. Hanya saja, dari luas tersebut, baru sekitar 200 hektar saja yang dimanfaatkan sebagai kantor dan landasan pacu pesawat. Luasnya area yang dimiliki lanud ini, akhirnya menjadikannya sebagai hutan kota. Pasalnya wilayah di sekitar lanud ini masih dikelilingi oleh hutan yang cukup asri. Lanud Iskandar ini masih tipe C yang dikendalikan oleh Komando Operasi Udara II TNI AU.

Bandara Iskandar dahulunya bernama Subah Uyah, bandara tersebut merupakan warisan/peninggalan pemerintah kolonial Jepang yang masih berupa tanah di padatkan. Pada tahun 1947 Pangeran Muhammad Noor, yang saat itu menjabat gubernur Kalimantan, mengajukan permintaan kepada AURI untuk membangun sebuah stasiun radio guna menyebarkan berita bahwa Indonesia telah merdeka sejak tahun 1945. Soerjadi Soerjadarma mengambil inisiatif mengirimkan ke 13 orang ke Kalimantan, dua di antaranya adalah teknisi radio dari AURI, sedangkan 11 orang lainnya adalah putra Kalimantan. Kesebelas putra Kalimantan itu adalah Iskandar sebagai komandan pasukan, Ahmad Kosasih, Bachri, J Biak, C Williem, Imanuel, Amirudin, Ali Akbar, M Dahlan, JH Darius, dan Marawi. Pada tanggal 17 oktober 1947 (yang kemudian menjadi hari kopaskhas) dini hari. Pesawat lepas landas dari

Maguwo, Djogjakarta menyebrangi laut Jawa dan belantara hutan rimba kalimantan menuju Kotawaringin Barat, Tepatnya Di desa Sambi, Kalimantan Tengah sebagai daerah sasaran penerjun menggunakan pesawat C-47 Dakota RI-002 (yang sampai saat ini masih tetap utuh berdiri di sebelah bundaran pancasila) yg di awaki kapten pilot Bob Freeberg dengan kopilot Makmur Suhodo sera dibantu jump master Amir Hamzah dan pepadu jalan mayor Tjilik Riwut bersama 13 pejuang prajurit penerjun. Selepas mendarat dengan selamat mereka menghadapi pasukan Belanda yang sedang melangsungkan agresi militer 1 yang pada saat itu berupaya merebut landasan udara Jepang yang telah berhasil di ambil alih oleh pemerintah Indonesia. Ke 13 orang tersebut tewas dan yang tersisa menjadi tawanan pihak Belanda. Untuk mengenang jasa para penerjun tersebut, maka nama komandan penerjun Iskandar di abadikan mejadi nama bandara tersebut.

Pada Tahun 2017, Bandara Iskandar kembali mengajukan dan pengembangan dari pemerintahan pusat. Dana ini akan dipergunakan untuk menambah panjang landasan pacu yang semula 2.120 m menjadi 3.570 m. Pembangunan terminal baru direncanakan memiliki desain seperti terminal khas Kalimantan tengah. Potensi berkembangnya Bandara Iskandar didukung oleh adanya wisata konservasi yang telah “Go Internasional” yaitu Taman Nasional Tanjung Puting. Selain itu tidak hanya masyarakat Kabupaten Kotawaringin Barat saja yang mengandalkan bandara tersebut tetapi masyarakat Kabupaten Sukamara Lamandau dan Kabupaten Seruyan juga mengandalkan Bandara Iskandar untuk berpergian antarpulau.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

Sumber: Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

2.2 Data Umum Bandar Udara

Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Iskandar Pangkalan Bun memiliki fasilitas

pendukung untuk proses pelaksanaan Penerbangan dan juga meningkatkan layanan untuk penggunaan jasa transportasi udara. Berikut adalah data umum dari Unit Bandar Udara Kelas II Iskandar Pangkalan Bun berdasarkan AIP (*Aerodrome Information Publication*) :

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

- a. Nama Bandar Udara : UPBU KELAS II ISKANDAR
- b. Lokasi : PANGKALAN BUN
- c. Status Penggunaan : BANDARA DOMESTIK

2.2.2 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat ARP

- Latitude : 2°42'15.2483''LS
- Longitude : 111°40'14.0090''BT

2. Arah dan jarak ke kota : 242.090 , 2.92 km *North From* Pangkalan

- 3. Elevasi/Referensi Temperatur : 78 Ft/32°C
- 4. Magnetik Var/Tahun Perubahan : RWY13 02° 41' 56,07'' S & 111° 39' 58,94''E

RWY31 02° 42' 40.61'' S & 111° 40' 49,58''E

- 5. Rincian Rotating Beacon : Lokasi di atas bangunan Bandar Udara *Control Tower*, jenis PS10, warna bening dan hijau, 20 *flash/minute and 12 RPM*
- 6. Penyelenggara Bandar Udara : Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar
- 7. Alamat : Jl. Iskandar No. 11 Pangkalan Bun Kab. Kotawaringin Barat, Prov. Kalimantan Tengah

- 8. Telepon : (0532) 21338, 21339
- 9. Telefax : (0532) 23706, 21331
- 10. Telex : *NIL*

11. Email Tipe lalu lintas penerbangan yang di izinkan : *VFR dan IFR*

2.2.3 Jam Operasi

- a. Pelayanan Pesawat Udara : Senin – Minggu
23.00 – 10.00 UTC (06.00 - 17.00
WIB)

- | | |
|------------------------------|--|
| b. Administrasi Bandar Udara | : Senin – Kamis (07.30 s/d 16.00 WIB)
Jumat (07.30 s/d 16.30 WIB) |
| c. Bea Cukai dan Imigrasi | : - |
| d. BMKG | : 23.00 – 10.00 UTC (06.00 – 17.00 WIB) |
| e. DPPU Iskandar | : 23.00 – 10.00 UTC (06.00 – 17.00 WIB) |
| f. Kesehatan dan Sanitasi | : 23.00 – 09.00 UTC (06.00 – 16.00 WIB) |
| g. Handling | : 23.00 – 10.00 UTC (06.00 – 17.00 WIB) |
| h. Keamanan Bandar Udara | : 24 Jam |
| i. Keterangan | : <i>Local Time : UTC+7 HR</i> |

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara (Handling Service Facilities)

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. Fasilitas Penanganan Kargo | : 1 hand vallet 2000 kg, 1 hand Vallet 3000 kg

<i>Wrapping cargo 300 kg, cargo X-ray smits, 1 Goods Scale 500 kg, 1 Goods scale Digital 600 kg</i> |
| 2. Bahan bakar/Oli/Tipe | : Jet A1 AVTUR |
| 3. Fasilitas Pengisian Bahan bakar | : 2 Trucks Cap. 12000 Litters
1 Truck Cap. 7000 Litters
Storage Tank 3 Unit Cap. 100 KL |
| 4. Ruang Hanggar Pesawat | : NIL |
| 5. Fasilitas Perbaikan Pesawat | : NIL |
| 6. Keterangan | : - |

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Hotel | : Sekitar 5,5 Km di kota Pangkalan Bun

tapi

Sebaiknya melakukan pemesanan terlebih dahulu |
| 2. Restoran | : Tersedia di are Publik bandar udara |
| 3. Taksi Bandara | : Taksi Bandara (Primkopau) |
| 4. Fasilitas Kesehatan | : 1. Rumah sakit umum Imanuddin di kota Pangkalan Bun (7,5 Km)
2. Rumah sakit Harapan Insani di kota |

- Pangkalan Bun (5,8 Km)
3. Rumah sakit Citra husada di kota
Pangkalan Bun (4,5 Km)
4. Klinik Lanud Iskandar TNI AU (2
Km)

5. Bank dan Kantor post : Tersedia di kota Pangkalan Bun
6. Kantor Pariwisata : Tersedia di kota Pangkalan Bun
7. Fasilitas Perbelanjaan : City Mall di kota Pangkalan Bun (2,2
Km)
8. Keterangan : -

2.2.6 Pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran

1. Kategori PKP-PK : Kategori VI
2. Peralatan Penyelamatan : 1. 3 unit *foam tender* tipe IV
2. 2 unit *ambulannce*
3. 1 unit *commando car*
4. 12 personel License (9 *senior*, 2
Junior, 1 *Basic*)

3. Kemampuan untuk menghilangkan pesawat cacat : NIL
4. Keterangan : Pemindahan pesawat cacat didukung oleh
Bandara I Gusti Ngurah Rai – Bali

2.2.7 Seasonal availibilty clearing

1. *Type of clearing equipment* : *Not Applicable*
2. *Clearence Priority* : *Not Applicable*
3. Keterangan : *Not Applicable*

2.2.8 Runway, Apron, dan Check Location Data

12. Runway

- Arah runway : 13-31
- Kekuatan Runway : 46 F / C / X / T
- Permukaan Runway : *Ashpalt*

- Dimensi *Runway* : 2120 m X 45 m

13. Apron Flexible

- Kekuatan *Apron* : Asphalt
- Permukaan *Apron* : 39 F / C / X / T
- Dimensi *Apron* : 170 m X 72,5 m

14. Apron Rigid

- Kekuatan *Apron* : Concrete
- Permukaan *Apron* : 40 R / B / X / T
- Dimensi *Apron* : 131 m X 76 m

15. Apron Militer

- Kekuatan *Apron* : Asphalt
- Permukaan *Apron* : 24 F / C / Y / T
- Dimensi *Apron* : 80 m X 60 m

16. Taxiway A

- Kekuatan *Taxiway* : Asphalt
- Permukaan *Taxiway* : 39 F / C / X / T
- Dimensi *Taxiway* : 87 m X 23 m
- *ACL Location and Elevation* : NIL
- *VOR/Ins Checkpoint* : NIL

17. Taxiway B

- Kekuatan *Taxiway* : Asphalt
- Permukaan *Taxiway* : 39 F / C / X / T
- Dimensi *Taxiway* : 87 m X 23 m
- *ACL Location and Elevation* : NIL
- *VOR/Ins Checkpoint* : NIL

18. Taxiway C

- Kekuatan *Taxiway* : Asphalt
- Permukaan *Taxiway* : 29 F / C / X / T
- Dimensi *Taxiway* : 112,5 m X 18 m
- *ACL Location and Elevation* : NIL
- *VOR/Ins Checkpoint* : NIL

2.2.9 Petunjuk pergerakan permukaan dan sistem kontrol & rambu

1. Penggunaan tanda : - *ID Sign of ACFT* (Tidak
identifikasi *Guide* Tersedia)
Pesawat Udara, - *TWY Guides Lines*
Taxiway Guide Lines, (Tersedia)
Visual - *Visual Docking* (Tersedia)
Docking/parking - *Parking Guidance* (Tidak
Guidance System Tersedia)
untuk parkir pesawat
Udara
2. Marka dan Lampu :
Runway dan Taxiway
 - a. Marka *runway* : *Centerline, Side
Strip, Threshold, Designation,
Designation, Aiming Point,
Runway End*
 - b. Lampu *runway* : *RTIL, Runway Turn Pad
Light*
 - c. Marka *taxiway* : *Centerline, Runway Holding
Position, Side Stripe Light*
 - d. Lampu *taxiway* : *Runway Holding Position*
3. *Stop Bars* : NIL

2.2.10 Aerodrome Obstacle

Bandar udara *Obstacle Chart - ICAO Type A* untuk:

Runway 13 NIL

Runway 31 NIL

2.2.11 Karakteristik fisik runway

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway

Nomor runway	True BRG	Dimensi Runway	Kekuatan (PCN) dan Permukaan Runway dan Stopway	Koordinat Threshold
1	2	3	4	5
13	132.47	2.120 M x 45 M	PCN 46 F/C/X/T Asphalt	02 41' 56,07" S & 111 39' 58,94" E
31	312.47	2.120 M x 45 M	PCN 46 F/C/X/T Asphalt	02 42' 42,61" S & 111 40' 42,61" S & 111 40',58" E

2.2.12 Declared Distance

Tabel 2. 2 Declared Distance

Nomor runway	TORA	TODA	ASDA	LDA
1	2	3	4	5
13	2120	2120	2120	2120
31	2120	2120	2120	2120

2.2.13 Approach dan runway lighting

Tabel 2. 3 Approach dan Runway Lighting

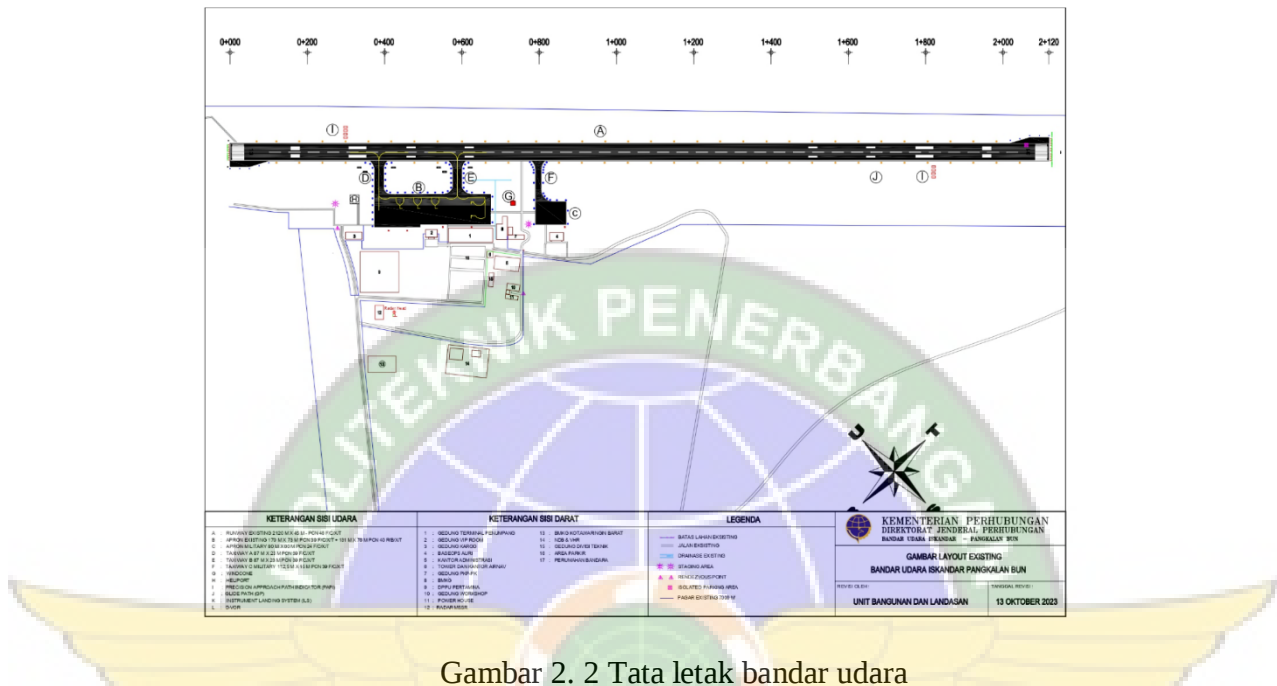
Runway	APP LIGHT type LEN	Threshold Light Colour	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN
1	2	3	4	5
13	NIL	GREEN	PAPI	NIL
31	PALS Cat I (us)	GREEN	PAPI	NIL
Runway Centreline Light length spacing colour	Runway Edge Light LEN spacing colour	Runway End Light Colour WBAR	Stopway Light LEN (m) colour	Remarks
6	7	8	9	10
NIL	60 m / White	Red	NIL	NIL
NIL	60 m / White	Red	NIL	NIL

Other Lighting, Secondary Power Supply

1. ABN/IBN Location, Characteristic : Di atas Tower, putih dan hijau 20 flash dan
And Hours Operation 12 RPM, 2300-1000
2. LDI location and LGT anemometer : Tidak Tersedia
Location and LGT

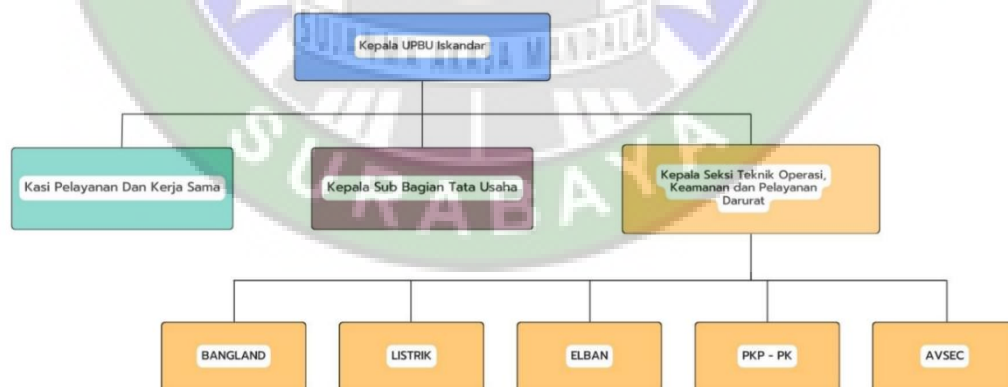
3. TWY edge and Centre line LGT : Taxiway edge light tersedia
4. Secondary power supply/switch Over time : 1 unit 500 Kva
5. Keterangan : -

2.2.14 Tata Letak Bandar Udara



Gambar 2. 2 Tata letak bandar udara

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi

Bandar Udara Iskandar saat ini dikepalai oleh Bapak Budi Setiawan

2.4 Tinjauan Pustaka

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

- a. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang

Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139
(*Manual Of Standard CASR Part 139 Volume I*)

- b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Bandar Udara (*AERODROME*)
- c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KM 29 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI)03-7047-2004 Mengenai Terminal Kargo Bandar Udara
- d. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. 50 Tahun 2017* tentang pedoman penyusunan peta proses bisnis dan standar operasional prosedur di lingkungan kementerian perhubungan. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- e. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara NO. . 95 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome)*



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Tinjauan Pustaka

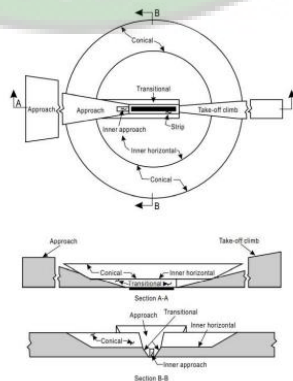
3.1.1 Teori Yang Mendukung

- a. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- b. PM 20 Tahun 2014 – Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara
- c. KM 44 Tahun 2005 – Pemberlakuan SNI Mengenai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka Dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara Di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib.

3.2 Pengertian KKOP

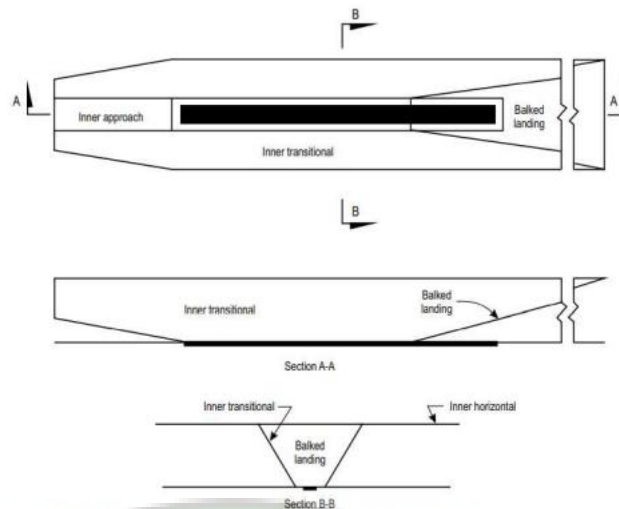
Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan PM 20 Tahun 2014 Udara Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.

Kawasan ini perlu diperhatikan untuk menjaga keselamatan operasional pesawat udara di sekitar bandar udara, hal yang paling umum dan sangat berkaitan dengan Kawasan ini adalah mengenai kondisi ketinggian bangunan atau halangan lainnya seperti gunung, bukit, pepohonan di sekitar wilayah operasi penerbangan. Kawasan ini juga menjadi faktor penting serta pendukung utama dalam pembuatan suatu wilayah pendaratan dan lepas landas sebuah pesawat udara.



Gambar 3. 1 KKOP tampak atas dan samping

Sumber : annex 14 vol 1 Aerodrome



Gambar 3. 2 Potongan KKOP

Sumber : *annex 14 vol 1 Aerodrome*

3.3 Klasifikasi Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan

Adapun beberapa kawasan yang terdapat dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah sebagai berikut :

1. Kawasan pendekatan dan lepas landas

Sebuah kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu yang dibatasi oleh Panjang dan lebar tertentu, dibawah jalur pesawat yang telah dan akan lepas landas / mendarat

2. Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan

Sebagian kawasan dari pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.

3. Kawasan dibawah permukaan transisi

Sebuah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dengan permukaan utama dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus pada sumbu landas pacu dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam.

4. Kawasan dibawah permukaan horizontal dalam

Bidang datar diatas ataupun disekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara

saat melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas.

5. Kawasan dibawah permukaan kerucut

Bidang dari berbentuk kerucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan langsung dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan.

6. Kawasan dibawah permukaan horizontal luar

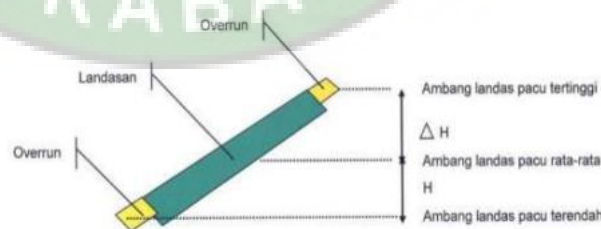
Bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi penerbangan. Yaitu pada waktu pesawat melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.

7. Permukaan utama

Sebuah permukaan yang garis tengahnya berhimpit dengan sumbu landas pacu yang membentang sampai panjang tertentu diluar setiap ujung landas pacu dan lebar tertentu, dengan ketinggian untuk setiap titik pada permukaan utama diperhitunhkan sama dengan ketinggian titik terdekat pada sumbu landas pacu.

8. Ketinggian ambang landas pacu rata rata (H)

Beda tinggi antara dua ambang landas pacu dibagi dua, hasilnya dibulatkan kebawah.



Gambar 3. 3 Ketinggian Ambang Landas Pacu rata – rata (H)

3.4 Sistem Ketinggian

Sistem ketinggian pada Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan menggunakan 2 jenis sistem ketinggian yaitu :

1. Sistem elevasi bandar udara

Aerodrome Elevation System (AES) ialah sistem ketinggian khusus yang digunakan untuk kepentingan rekayasa/ pembangunan banda udara. Dalam sistem elevasi bandara titik ketinggian 0,0 meter ditentukan dari ambang ketinggian terendah di salah satu ujung landasan terhadap Mean Sea Level (MSL). Dengan mengetahui ketinggian titik ambang terendah, maka dimungkinkan untuk menentukan korelasi sistem ketinggian Bandar Udara (AES) terhadap sistem ketinggian Mean Sea Level (MSL). Korelasi tersebut dimaksudkan untuk memberikan rekomendasi dalam menentukan batas batas ketinggian Obstacle dan batas ketinggian Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan.

2. Sistem ketinggian *Mean Sea Level* (AES)

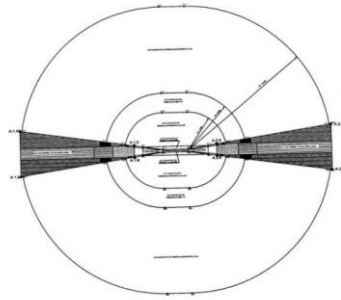
Mean Sea Level (MSL) merupakan nilai rata – rata ketinggian yang menggunakan permukaan air laut sebagai bidang referensi ketinggian. Hasil ketinggian diperoleh dari hasil pengamatan pasang surut air laut rata – rata.

3.5 Analisis Kawasan dan Ketinggian

Penentuan kawasan dan batas ketinggian di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) pada sebuah bandar udara dan sekitarnya dilakukan sesuai dengan ketentuan teknis sebagai berikut :

3.5.1 Kawasan Pendekatan Lepas Landas

Kawasan ini dibatasi oleh tepi dalam yang tumpang tindih dengan ujung permukaan utama dalam jarak 60 meter dari ujung runway, sisi dalam memiliki lebar tertentu (sesuai klasifikasi runway) dan area tersebut secara teratur memanjang keluar dan memiliki sudut pelebaran tertentu (sesuai klasifikasi runway), dan garis tengah pesawat merupakan perpanjangan dari garis tengah runway, dengan jarak horizontal tertentu dan ujung suatu daerah dengan lebar tertentu. Batas – batas ini ditetapkan oleh ketinggian minimum terhadap kawasan horizontal dalam, pendekatan dan lepas landas, horizontal luar, serta kawasan permukaan kerucut pada kawasan keselamatan operasi penerbangan.

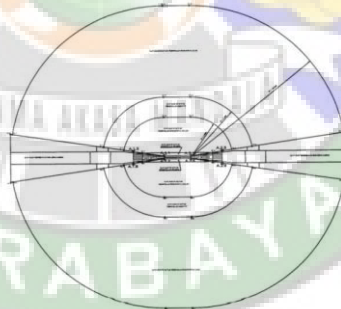


Gambar 3. 4 Kawasan Pendekatan Lepas Landas

Sumber : KM 44 tahun 2005

3.5.2 Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan

Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan membatasi tepi bagian dalam bertepatan dengan ujung permukaan utama dengan lebar tertentu (menurut klasifikasi runway), kawasan ini memanjang ke luar secara berkala, dan garis tengahnya memanjang dari garis tengah landasan dengan lebar tertentu (menurut klasifikasi runway), 3.000 meter mendatar dari ujung permukaan utama. Batas ketinggian ini ditentukan oleh kemiringan tertentu (menurut klasifikasi runway), dari ujung permukaan utama pada ketinggian ambang landas pacu ke arah atas dan luar, hingga ketinggian $(45 + H)$ meter diatas ambang landas pacu terendah.

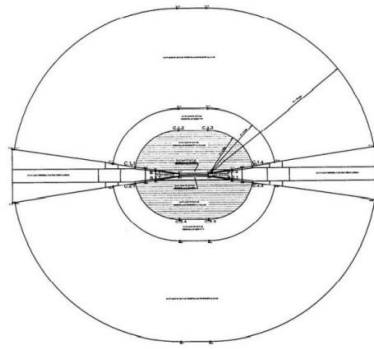


Gambar 3. 5 Kawasan Bahaya Kecelakaan

Sumber : KM 44 tahun 2005

3.5.3 Kawasan dibawah Permukaan Horizontal Dalam

Kawasan ini dilingkari sebagai batas dengan radius tertentu (menurut klasifikasi runway) dari antara setiap ujung permukaan utama dan bersinggungan dengan dua lingkaran yang berdekatan, tetapi kawasan ini bukan bagian dari kawasan dibawah permukaan transisi. Batas ketinggian kawasan ini ditentukan $(45 + H)$ meter diatas ketinggian ambang batas landasan terendah.

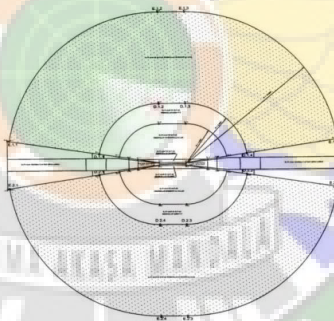


Gambar 3. 6 Kawasan Dibawah Permukaan Horizontal Dalam

Sumber : KM 44 tahun 2005

3.5.4 Kawasan dibawah Permukaan Horizontal Luar

Kawasan ini dilingkari sebagai batas dengan radius 15.000 meter yang dimulai antara setiap ujung permukaan utama dan garis yang bersinggungan antara dua lingkaran yang berdekatan, tetapi tidak termasuk bagian dalam kawasan di bawah permukaan transisi, kawasan dibawah permukaan horizontal dalam, kawasan di bawah permukaan kerucut. Batas ketinggian ini ditentukan $(150 + H)$ meter di atas ketinggian ambang batas landasan terendah.

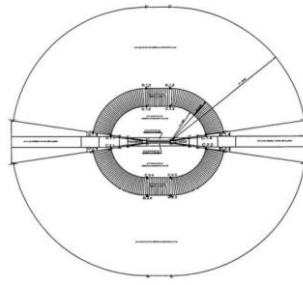


Gambar 3. 7 Kawasan dibawah Permukaan Horizontal Dalam

Sumber : KM 44 tahun 2005

3.5.5 Kawasan dibawah Permukaan Kerucut

Kawasan ini dibatasi dari tepi luar kawasan dibawah permukaan horizontal dalam memanjang dengan jarak tertentu (menurut klasifikasi runway) pada kemiringan tertentu (menurut klasifikasi runway). Batasan ketinggian ini ditentukan dengan kemiringan tertentu (menurut klasifikasi runway) kearah atas dan luar yang dimulai dari tepi luar, dibawah permukaan horizontal dalam pada ketinggian $(45 + H)$ meter di atas ambang runway terendah hingga ketinggian tertentu (menurut klasifikasi runway).

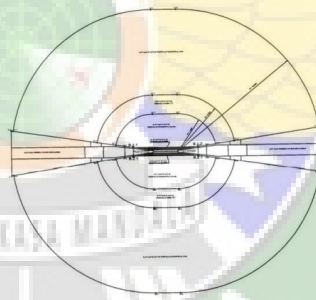


Gambar 3. 8 Kawasan dibawah Permukaan Kerucut

Sumber : KM 44 tahun 2005

3.5.6 Kawasan dibawah Permukaan Transisi

Kawasan yang dibatasi oleh tepi dalam yang berimpit dengan panjang permukaan utama dan permukaan pendekatan, yang memanjang keluar untuk jarak mendatar tertentu (menurut klasifikasi runway) dan memiliki kemiringan tertentu (menurut klasifikasi runway) batas elevasi ini ditentukan dengan kemiringan tertentu (menurut klasifikasi runway) ke atas dan ke luar, dari tepi dan di ketinggian yang sama terhadap permukaan pendekatan dan permukaan utama menerus sampai memotong permukaan horizontal bagian dalam pada ketinggian $(45 + H)$ meter di atas ketinggian ambang batas landasan terendah.



Gambar 3. 9 Kawasan dibawah Permukaan Transisi

Sumber : KM 44 tahun 2005

3.6 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

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.

Bandar udara atau bandar udara menurut UU no.1 tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Maka, dapat disimpulkan bahwa terminal bandar udara merupakan prasarana pada bandar udara dengan batas tertentu yang digunakan untuk mendarat atau lepas landas pesawat terbang, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

3.7 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 (*preventive maintenance*).

Beberapa jenis pemeliharaan berdasarkan *British Standard Institute (1984) BS 3811 : 1984 Glossary of Maintenance Management Terms in Terotechnology* :

1. Pemeliharaan Terencana

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

2. Pemeliharaan Preventif

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.

3.8 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.

Pemeliharaan bangunan gedung meliputi pemeliharaan dan perbaikan kecil untuk seluruh bangunan gedung meliputi :

1. Arsitektur bangunan, meliputi lantai dan tangga, dinding, pintu, jendela, plafon dan atap.
2. Utilitas bangunan meliputi listrik, tata udara (AC), plumbing, lift, pemadam kebakaran, dan instalasi pengolahan air.
3. Halaman gedung meliputi lapangan parkir, pagar, tempat sampah, dan saluran air.

3.9 Pengertian, Jenis, dan Fungsi Plafon

Pengertian Plafon berasal dari bahasa *Francis* yakni *plafond* yang memiliki arti langit – langit. Sedangkan dalam bahasa Inggris yakni *Ceiling*. Kedua kata ini sudah familiar dikalangan arsitek dan pekerja bangunan.

Ada banyak sekali jenis plafon rumah yang tersedia di pasaran dan masing-masing memiliki kelebihan serta kekurangannya tersendiri, pemilihan plafon berbagai macam jenis yang bisa disesuaikan menurut konsep interior agar tampilannya tampak serasi, berikut adalah jenis-jenis plafon

1. Plafon Triplek
2. Plafon Eternit
3. Plafon Gypsum
4. Plafon GRC (*Glass Fiber Reinforced Cement Board*)
5. Plafon PVC (*Polyvinyl Chloride*)
6. Plafon Metal
7. Plafon Akustik

Fungsi dari plafon adalah langit – langit atap atau bagian dari konstruksi bangunan yang berfungsi sebagai penutup atap sebuah bangunan. Pada dasarnya fungsi utama plafon adalah untuk mencegah cuaca panas atau cuaca dingin agar tidak langsung masuk ke dalam rumah setelah menembus atap. Beberapa fungsi plafon antara lain :

1. Penutup rangka atap agar saat kita berada di ruangan, bagian atap terlihat bersih dan tidak terlihat rangka atap yang kurang rapi.
2. Menahan Kotoran / material dari atap, mengantisipasi masuknya hewan pengganggu dan melindungi ruang dari percikan air hujan yang menembus atap
3. Menahan udara panas dan dingin dari luar bangunan yang masuk melalui atap dan plafon berfungsi dapat menginsulasi suhu hangat di antara genteng dan juga plafon sehingga suhu di dalam ruangan akan cenderung lebih sejuk dan nyaman bagi penghuninya

3.10 Jenis – Jenis Kegiatan Pemeliharaan Plafon

Dalam kegiatan pemeliharaan dibedakan jenis – jenis pemeliharaan berdasarkan tingkat kerusakannya. Pengelompokan jenis – jenis pemeliharaan yaitu :

1. Rehabilitasi

Memperbaiki bangunan yang telah rusak sebagian dengan maksud menggunakan sesuai dengan fungsi tertentu yang tetap, baik arsitekturnya maupun struktur bangunan gedung tetap dipertahankan seperti semula, sedang utilitas dapat berubah.

2. Renovasi

Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat sebagian dengan maksud menggunakan sesuai fungsi tertentu yang dapat tetap atau berubah, baik arsitektur, struktur maupun utilitas bangunannya.

3. Restorasi

Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat sebagian dengan maksud menggunakan sesuai fungsi tertentu yang dapat tetap atau berubah, baik arsitektur, struktur maupun utilitas bangunannya.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

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

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun di Kalimantan Tengah. Pelaksanaan *On the Job Training* berlangsung selama kurang lebih 5 bulan kerja berdasarkan pembagian jadwal yang diberikan oleh Unit Bangunan Landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Jam kerja bagi Taruna *On the Job Training* (OJT) dimulai pada pukul 07.30 WIB – 16.00 WIB. Wilayah kerja Taruna *On the Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Pembagian tugas dalam bekerja disesuaikan oleh Unit Bangunan Landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Fasilitas sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* pada sisi darat:

A. Terminal Bandar Udara

Suatu terminal bandar udara merupakan bangunan di bandar udara di mana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Gedung terminal juga merupakan bagian dari bandara yang difungsikan untuk memenuhi berbagai keperluan penumpang dan barang, mulai dari tempat pelaporan tiket, penjualan tiket,



ruang tunggu, penjualan souvenir, informasi, komunikasi, dan sebagainya.

Gambar 4. 1 Gedung Terminal

B. Gedung Operasional

a) Gedung *Power House* (PH)

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



Gambar 4. 2 Gedung *Power House*

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

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau gedung yang terletak di lokasi yang penempatannya strategis, yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4. 3 Gedung PKP-PK

C. Kantor Administrasi

Gedung Administrasi adalah gedung yang mengurus semua tentang administrasi bandara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di UPBU Iskandar Pangkalan Bun.



Gambar 4. 4 Gedung Administrasi

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

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

A. Runway atau Landas Pacu

Runway adalah area yang menjadi tempat lepas landas dan pendaratan pesawat. Pada ujung *runway* terdapat angka yang menunjukkan sudut dan arah mata angin, biasanya disebut dengan *runway designator*, *runway* pada UPBU Iskandar Pangkalan Bun memiliki panjang 2120 m dengan lebar 45 m, *runway* pada bandara ini memiliki nilai PCN 46/F/C/X/T.



Gambar 4. 5 Runway
(Google Earth, di akses tanggal 8 Juni 2023)

A. Taxiway

Taxiway adalah jalan penghubung antara *runway* dengan apron, terminal atau fasilitas lainnya di sebuah bandar udara. Pada UPBU Iskandar Pangkalan Bun Memiliki 3 Taxiway yaitu taxiway A,B,C ukuran Taxiway A 87 x 23 m dengan nilai PCN 39 F/C/X/T. Untuk ukuran Taxiway B 87 x 23 m dengan nilai PCN 39 F/C/X/T. Untuk ukuran Taxiway C 112,5 x 18 m dengan nilai PCN 29 F/C/X/T.



Gambar 4. 6 *Taxiway*

A. Apron

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Selain untuk parkir, *apron* juga di gunakan peralatan pendukung pesawat untuk melayani pesawat yang berada di *apron*. Pada UPBU Pangkalan Bun memiliki 3 apron *rigid* dan *flexible*. Untuk apron *flexible* ukuran 170 M x 72,5 M dengan nilai PCN 39 F/C/X/T. Untuk apron *rigid* ukuran 131 M x 76 M dengan nilai PCN 40 R/B/X/T. Untuk apron *militer* ukuran 80 M x 60 M dengan nilai PCN 24 F/C/X/T.



Gambar 4. 7 *Apron*

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*

Jadwal pelaksanaan *On the Job Training* taruna Diploma III Teknik Bangunan

Landasan Angkutan VI B Politeknik Penerbangan Surabaya di Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun selama 5 bulan adalah sebagai berikut:

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

No.	Hari, Tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1.	1 Oktober 2023	Taruna tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> Taruna menghadap Kepala UPBU Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah	-
2.	2 Oktober 2023	Taruna menghadap Kepala UPBU Iskandar Pangkalan Bun Kalimantan Tengah	-
2.	2 Oktober 2023 – 18 Februari 2024	Taruna melaksanakan dinas harian secara normal	Taruna melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah disepakati
4	21 – 23 Februari 2024	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i>	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On the Job Training</i> di kantor UPBU Iskandar secara daring

4.3 Permasalahan

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

Selama taruna melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun, taruna menemukan permasalahan pada fasilitas *Air Side* (Sisi Udara), permasalahan tersebut yaitu:

4.3.1 Inspeksi KKOP

Dalam Pelaksanaan *On the Job Training*, pengecekan fasilitas bandar udara pada sisi darat maupun sisi udara merupakan hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya. Oleh karena itu perawatan fasilitas bandar udara tidak boleh disepelekan walaupun adanya hal kecil yang dapat menimbulkan suatu keadaan yang tidak diinginkan.

Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* dan melakukan pengamatan ada permasalahan yang terjadi pada fasilitas sisi udara yaitu masih banyaknya warga sekitar bandara daerah KKOP yang masih menrbangkan layangan yang dapat mengganggu aktivitas udara di dekat bandara. Oleh karena itu dilaksanakan inspeksi KKOP terkait layangan yang bertujuan agar Masyarakat sadar bahayanya memainkan layangan dekat dengan bandara yang menyebabkan terganggunya lalu lintas udara dengan tujuan keselamatan operasional penerbangan.



Gambar 4. 8 Kondisi warga sekitar bandara bermain layangan

4.3.2 Perbaikan Plafon

Selain permasalahan di atas dalam pelaksanaan *On the Job Training*, pengecekan fasilitas bandar udara pada sisi darat maupun sisi udara merupakan hal wajib dan rutin yang harus dilakukan setiap harinya. Oleh karena itu, pemeliharaan fasilitas bandar udara tidak boleh disepelekan walaupun adanya hal kecil yang dapat menimbulkan suatu keadaan yang tidak diinginkan. Selama melaksanakan kegiatan *On the Job Training* dan melakukan pengamatan yang terjadi pada fasilitas sisi darat yaitu perlunya perbaikan plafon di area terminal kedatangan untuk memaksimalkan kenyamanan penumpang



Gambar 4. 9 Kondisi plafon terminal kedatangan

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Inspeksi KKOP

Dengan permasalahan yang sudah dijelaskan, maka terdapat beberapa cara untuk menyelesaikan permasalahan tersebut di antara lain sebagai berikut :

1. Melakukan Persiapan/Briefing daerah kawasan yang masih terdapat layangan terbang di daerah KKOP
2. Mulai bergerak menyisir daerah Kawasan bandar udara yang memasuki wilayah KKOP
3. Jika terdapat sudah anak – anak yang bermain layangan segera menurunkan layangan tersebut
4. Setelah layangan sudah di turunkan, memberikan pengarahan dan himbauan kepada orang yang bermain layangan tersebut agar tidak bermain di daerah KKOP

4.4.2 Perbaikan Plafon Terminal

Dengan kondisi plafon Terminal yang kurang baik kondisinya pada daerah terminal kedatangan maka dapat melakukan penyelesaian dengan cara melakukan perbaikan plafon, sebelum melaksanakannya yaitu melakukan pemeriksaan pada daerah plafon terminal dan melakukan pengukuran pada lebar, Panjang plafon. Berikut beberapa cara untuk menyelesaikan permasalahan tersebut :

1. Menyiapkan personel, peralatan, dan perlengkapan kerja supaya pelaksanaannya berjalan lancar
2. Alat yang di perlukan yaitu :

Tabel 4. 2 Alat dan Bahan

NO	Nama Peralatan dan Bahan	Jumlah
1	Gergaji	1 Buah
2	Cutter	1 Buah
3	Bor	1 Buah
4	Meteran	1 Buah
5	Sekrup	1 Kg
6	Tangga	1 Buah
7	Paku	1 Kg
8	Palu	1 Buah
9	Plester	1 Kg
10	Kompon	5 Kg

3. Siapkan tangga untuk menjangkau plafon
4. Langkah selanjutnya aduk plamir dengan secukupnya
5. Lanjutkan dengan lem gypsum secara perlahan sampai permukaannya tersambung
6. Setelah semuanya sudah terlihat rapi silahkan menunggu lem sampai dengan kering
7. Berikan tekanan supaya hasilnya rata
8. Kemudian dempul pada plafon *gypsum* sampai semua permukaan yang retak tertutupi
9. Setelah hasilnya rapi dan tidak bergelombang lanjutkan menggosokkan kertas pasir sampai hasilnya merata
10. Tunggu sampai kering lalu cat menggunakan warna sesuai

BAB V

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Permasalahan

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

1. Inspeksi KKOP
2. Perbaikan Plafon Terminal Kedatangan

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

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

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

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

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

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

1. Perlunya dilakukan pengecekan rutin (inspeksi) pada fasilitas sisi darat dan udara untuk pengecekan secara menyeluruh untuk mengoptimalkan pelayanan penerbangan seperti pengecekan toilet disabilitas

2. Melakukan pengamatan lebih lanjut inspeksi KKOP agar Masyarakat sekitar paham bahaya Ketika menerbangkan layangan di daerah KKOP

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksana Keseluruhan

Dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) secara keseluruhan guna meningkatkan pelayanan dengan fasilitas yang prima kepada masyarakat, di antaranya:

1. Melakukan kajian ulang terhadap setiap perawatan, perbaikan maupun pembangunan berbagai sarana fasilitas, peralatan, dan lain sebagainya di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun demi mewujudkan suatu pelayanan jasa penerbangan yang baik.
2. Selalu menjaga dan meningkatkan disiplin dari pihak yang terkait untuk keteraturan dan keamanan penerbangan.
3. Meningkatkan koordinasi yang lebih baik antar unit yang berada dalam lingkup Bandar Udara Pangkalan Bun
4. Masih kurangnya tenaga kerja yang memiliki sertifikat / Surat Tanda Kecapakan Personil (STKP) sehingga perlu diadakannya diklat atau pelatihan bagi para pegawai di seluruh unit yang ada di Bandar Udara Iskandar Pangkalan Bun

DAFTAR PUSTAKA

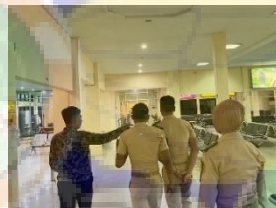
- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2017). *Pedoman Pelaksanaan On The Job Training Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan*. Curug: Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara.
- Presiden RI. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: DPR RI dan Presiden RI
- Menteri Perhubungan RI. (2021) *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara NO. . 95 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome)* Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Menteri Perhubungan RI. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 262 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139), Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Menteri Perhubungan RI. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan
- Menteri Perhubungan RI. (2017). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. 50 Tahun 2017 tentang pedoman penyusunan peta proses bisnis dan standar operasional prosedur di lingkungan kementerian perhubungan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Pedoman Penyusunan Rencana Kerja dan Syarat-Syarat (RKS), dan Spesifikasi Teknis Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara
- Presiden RI. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: DPR RI dan Presiden RI.

Lampiran 1. Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian *On The Job Training*

Nama : Muhammad Dary Irfandi
NIT : 30721038
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar, Kalimantan Tengah
Oktober 2023

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf
1.	Minggu, 1 Oktober 2023	. Taruna tiba di lokasi OJT		
2.	Senin, 2 Oktober 2023	- Orientasi UPBU Iskandar - Menghadap ke Kepala UPBU Iskandar - Pengenalan prosedur dan SOP UPBU Iskandar - Pengenalan dan peninjauan seluruh fasilitas yang ada pada UPBU Iskandar		
3.	Selasa, 3 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pembukaan OJT melalui zoom - Inspeksi KKOP - Pengecatan marka runway		
4.	Rabu, 4 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput pada area cargo		

5.	Kamis, 5 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pengenalan profil bandara		
6.	Jumat, 6 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemasangan <i>Emergency Exit Door</i>		
7.	Senin, 9 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>glidepath</i> - Diskusi terkait Fasilitas Sisi Udara		
8.	Selasa, 10 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area kargo - Pengecatan marka <i>centreline</i>		
9.	Rabu, 11 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area shoulder <i>runway 31</i>		
10.	Kamis, 12 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area depan PKP-PK		
11.	Jumat, 13 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>cargo</i>		

12.	Senin, 16 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area taxiway		
13.	Selasa, 17 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway - Pemasangan gorden di ruang rapat		
14.	Rabu, 18 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway		
15.	Kamis, 19 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pengukuran marka runway 13		
16.	Jumat, 20 Oktober 2023	- Inspeksi Harian		
17.	Senin, 23 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area DVOR		
18.	Selasa, 24 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemberian tawas ke saluran air kotor		
19.	Rabu, 25 Oktober 2023	- Inspeksi Harian		

20.	Kamis, 26 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Perawatan Rumah Dinas		
21.	Jumat, 27 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area vip room		
22.	Senin, 30 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pembuatan meja		
23.	Selasa, 31 Oktober 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area samping runway		

Mengetahui,
Supervisor

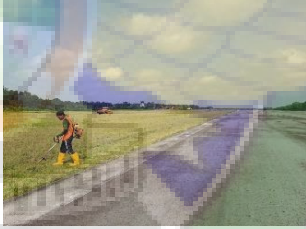
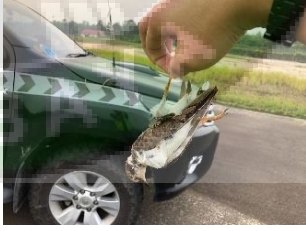
Giriamy Wysnu Dwita, A.Md
NIP. 19860525 201012 1 007

LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Muhammad Dary Irfandi
NIT : 30721038
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar, Kalimantan Tengah
November 2023

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf
1.	Rabu, 1 November 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway 31		
2.	Kamis, 2 November 2023	- Inspeksi Harian - Pendampingan konsultan (sondir)		
3.	Jumat, 3 November 2023	- Inspeksi Harian - Perbaikan pipa di rumah dinas		
4.	Senin, 6 November 2023	- Inspeksi Harian		
5.	Selasa, 7 November 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway		
6.	Rabu, 8 November 2023	- Inspeksi Harian - Penyemprotan menggunakan roundup		

7.	Kamis, 9 November 2023	- Inspeksi Harian		
8.	Jumat, 10 November 2023	- Inspeksi Harian		
9.	Senin, 13 November 2023	- Inspeksi Harian - Pengecekan toilet terminal keberangkatan		
10.	Selasa, 14 November 2023	- Inspeksi Harian		
11.	Rabu, 15 November 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway		
12.	Kamis, 16 November 2023	- Inspeksi Harian		
13.	Jumat, 17 November 2023	- Inspeksi Harian - Pembersihan instalasi terminal Lorong Gedung		

14.	Senin, 20 November 2023	- Inspeksi Harian		
15.	Selasa, 21 November 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area cargo		
16.	Rabu, 22 November 2023	- Inspeksi Harian		
17.	Kamis, 23 November 2023	- Inspeksi Harian		
18.	Jumat, 24 November 2023	- Inspeksi Harian		
19.	Senin, 27 November 2023	- Inspeksi Harian		
20.	Selasa, 28 November 2023	- Inspeksi Harian		

21.	Rabu, 29 November 2023	- Inspeksi Harian - Perbaikan wastafel terminal			
22.	Kamis, 30 November 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area DVOR			

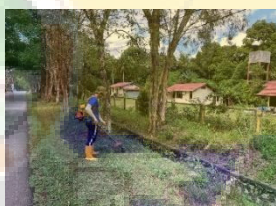


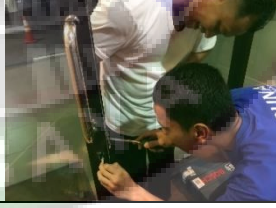
LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Muhammad Dary Irfandi
NIT : 30721038
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar, Kalimantan Tengah
Desember 2023

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf
1.	Jumat, 1 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Perbaikan toilet mampet		
2.	Senin, 4 Desember 2023	- Inspeksi Harian		
3.	Selasa, 5 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area threshold 31		
4.	Rabu, 6 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput sekitar pagar perimeter		
5.	Kamis, 7 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pembersihan Water Founding		
6.	Jumat, 8 Desember 2023	- Inspeksi Harian		

7.	Senin, 11 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>apron</i> dan kantor BMKG		
8.	Selasa, 12 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Penyemprotan menggunakan <i>roundup</i>		
9.	Rabu, 13 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>runway</i>		
10.	Kamis, 14 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pencopotan <i>sign</i> ruang ibu menyusui		
11.	Jumat, 15 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area menuju bandara		
12.	Senin, 18 Desember 2023	- Inspeksi Harian		
13.	Selasa, 19 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Penyemprotan menggunakan <i>roundup</i>		
14.	Rabu, 20 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>cargo</i>		

15.	Kamis, 21 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway 31		
16.	Jumat, 22 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Inspeksi Peralatan		
17.	Senin, 25 Desember 2023	- Inspeksi Harian		
18.	Selasa, 26 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area pagar perimeter		
19.	Rabu, 27 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Pembersihan area samping terminal kedatangan		
20.	Kamis, 28 Desember 2023	- Inspeksi Harian - Perbaikan pintu posko		
21.	Jumat, 29 Desember 2023	- Inspeksi Harian		

Mengetahui,
Supervisor

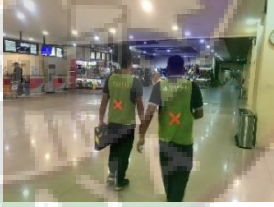
Giriamy Wysnu Dwita, A.Md
NIP. 19860525 201012 1 007



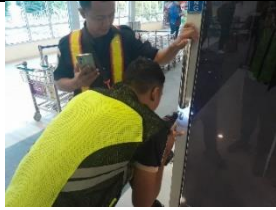
LAMPIRAN
Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Muhammad Dary Irfandi
NIT : 30721038
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar, Kalimantan Tengah
Januari 2024

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf
1.	Senin, 1 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
2.	Selasa, 2 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
3.	Rabu, 3 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area depan terminal penumpang		
4.	Kamis, 4 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput sekitar apron		
5.	Jumat, 5 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan pagar perimeter		
6.	Senin, 8 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pembersihan drainase sisi udara		

7.	Selasa, 9 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
8.	Rabu, 10 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Penyemprotan menggunakan <i>roundup</i>		
9.	Kamis, 11 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
10.	Jumat, 12 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
11.	Senin, 15 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area Apron		
12.	Selasa, 16 Januari 2024	- Inspeksi Harian,		
13.	Rabu, 17 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area pagar perimeter		
14.	Kamis, 18 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pengukuran kerusakan pada perkerasan sisi udara		

15.	Jumat, 19 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
16.	Senin, 22 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area jalan akses bandara		
17.	Selasa, 23 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan plafon terminal kedatangan		
18.	Rabu, 24 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan toilet terminal kedatangan		
19.	Kamis, 25 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
20.	Jumat, 26 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area apron		
21.	Senin, 29 Januari 2024	- Inspeksi Harian		
22.	Selasa, 30 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area jalan menuju bandara		

23.	Rabu, 31 Januari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan pintu SCP 1		
-----	--------------------------	--	--	--

Mengetahui,
Supervisor

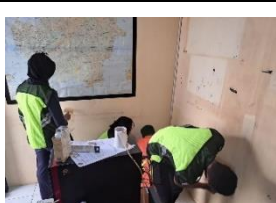
Giriamy Wysnu Dwita, A.Md
NIP. 19860525 201012 1 007

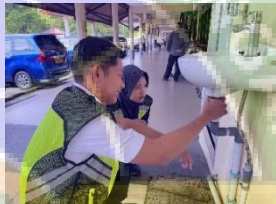


LAMPIRAN

Form Kegiatan Harian On The Job Training

Nama : Muhammad Dary Irfandi
NIT : 30721038
Lokasi On The Job Training : Unit Penyelenggara Bandar Udara Iskandar, Kalimantan Tengah
Februari 2024

No.	Hari/Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf
1.	Kamis, 1 Februari 2024	- Inspeksi Harian		
2.	Jumat, 2 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>threshold</i> 13		
3.	Senin, 5 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan wastafel terminal keberangkatan		
4.	Selasa, 6 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area <i>runway</i>		
5.	Rabu, 7 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan toilet		
6.	Kamis, 8 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Pengecatan ruang GSE		

7.	Jumat, 9 Februari 2024	- Inspeksi Harian		
8.	Senin, 12 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Inspeksi Peralatan		
9.	Selasa, 13 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area runway		
10.	Kamis, 15 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Perbaikan wastafel terminal kedatangan		
11.	Jumat, 16 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Pemotongan rumput area pagar perimeter		
12.	Senin, 19 Februari 2024	- Inspeksi Harian - Penyemprotan menggunakan roundup area ph dan teknis		
13.	Selasa, 20 Februari 2024	- Inspeksi Harian		
14.	Rabu, 21 Februari 2024	- Inspeksi Harian		
15.	Kamis, 22 Februari	- SIDANG OJT		

	2024			
--	------	--	--	--

Mengetahui,
Supervisor

Giriamy Wysnu Dwita, A.Md
NIP. 19860525 201012 1 007



