

**PEMELIHARAAN MARKA *TOUCHDOWN ZONE* DAN
AIMING POINT SERTA PERBAIKAN PLAFON PADA
BOARDING LOUNGE TERMINAL INTERNASIONAL DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh :
ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002

**PROGRAM STUDI DIHII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

**PEMELIHARAAN MARKA *TOUCHDOWN ZONE* DAN
AIMING POINT SERTA PERBAIKAN PLAFON PADA
BOARDING LOUNGE TERMINAL INTERNASIONAL DI
BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh :
ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

PEMELIHARAAN MARKA *TOUCHDOWN ZONE* DAN *AIMING POINT* SERTA PERBAIKAN PLAFON PADA *BOARDING LOUNGE* TERMINAL INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI

Oleh

ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002

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

Disetujui oleh:

Supervisor OJT



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

Departement Head



MUHAMAD EKMAL R.
NIK. 20245016

Dosen Pembimbing



FAHRUR ROZI, S.T., M.Sc
NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui,
General Manager – KC Bandara Banyuwangi



MOHAMAD HOLIK MUARDI
NIP. 20240924

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 23 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Supervisor OJT



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

Dosen Pembimbing



FAHRUR ROZI, S.T., M.Sc
NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui

Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan



LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc
NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PEMELIHARAAN MARKA *TOUCHDOWN ZONE* DAN *AIMING POINT* SERTA PERBAIKAN PLAFON PADA *BOARDING LOUNGE* TERMINAL INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI”** dengan baik tanpa adanya kendala suatu apapun.

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

Dalam penyusunan penulisan tugas laporan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis banyak mendapatkan bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak baik material maupun spiritual. Menyadari akan hal tersebut, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Segalanya yang telah memberikan limpahan nikmat dan anugrah pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT).
3. Bapak Muhamad Nur Holik selaku General Manager Bandar Udara Internasional Banyuwangi.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Jati Priyambodo selaku *Supervisor On the Job Training* (OJT).
6. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Bapak Fahrur Rozi, S.T., M.Sc. selaku dosen pembimbing.
8. Seluruh Pegawai/Staff di Bandar Udara Internasional Banyuwangi.
9. Para senior yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini.
10. Rekan Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dan berbagi ilmu selama masa kegiatan *On the Job Training* (OJT) serta dalam penyusunan laporan ini.

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

Banyuwangi, 22 Januari 2026
Penulis

ANANDIA GALIS GUNAWAN PUTRI
NIT. 30723002



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	2
1.2.1 Maksud Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
1.2.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	6
2.2.1 <i>Aerodrome Manual</i>	6
2.3 Struktur Organisasi.....	20
2.4 Tinjauan Pustaka	21
BAB III TINJAUAN TEORI.....	22
3.1 Bandar Udara.....	22
3.2 Fasilitas Sisi Udara	22
3.2.1 Landasan Pacu (<i>Runway</i>).....	23
3.2.2 Landasan Hubung (<i>Taxiway</i>).....	24
3.2.3 Tempat parkir pesawat (<i>Apron</i>)	25
3.3 Fasilitas Sisi Darat	25
3.3.1 Terminal Penumpang.....	26
3.3.2 Terminal Kargo.....	27
3.3.3 Jalan dan Parkir Kendaraan	27
3.4 Marka Area Pergerakan Pesawat	28
3.4.1 Marka Runway.....	29
3.5 Pengertian, Jenis, dan Fungsi Plafon.....	31
3.6 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat.....	32
3.7 Pemeliharaan Gedung	33
BAB IV PELAKSANAAN OJT	34

4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	34
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat	34
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	39
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	41
4.3 Permasalahan.....	42
4.3.1 Pudarnya Marka <i>Touchdown</i> dan <i>Aiming Point</i>	42
4.3.2 Perbaikan Plafon <i>Boarding Lounge</i> Terminal Internasional	43
4.4 Penyelesaian Masalah	44
4.4.1 Pemeliharaan Marka <i>Touchdown</i> dan <i>Aiming Point</i>	44
4.4.2 Perbaikan Plafon <i>Boarding Lounge</i> Terminal Internasional	47
BAB V PENUTUP.....	52
5.1 Kesimpulan	52
5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV	52
5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	53
5.2 Saran.....	53
5.2.1 Saran terhadap BAB IV	53
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan	54
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN	56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Banyuwangi	5
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Banyuwangi	20
Gambar 3. 1 Runway Side Strip Marking.....	29
Gambar 3. 2 Runway Designation Marking	29
Gambar 3. 3 Threshold Marking.....	30
Gambar 3. 4 Center Line Marking	30
Gambar 3. 5 Aiming Point Marking	30
Gambar 3. 6 Ketentuan Aiming Point Marking.....	31
Gambar 3. 7 Touchdown Marking	31
Gambar 4. 1 Teminal Domestik.....	35
Gambar 4. 2 Terminal Internasional	35
Gambar 4. 3 Gedung Administrasi	35
Gambar 4. 4 Gedung Infrastruktur	36
Gambar 4. 5 Terminal Kargo	36
Gambar 4. 6 Gedung PKP-PK	37
Gambar 4. 7 Area Parkir	37
Gambar 4. 8 Menara ATC.....	38
Gambar 4. 9 Gedung Power House.....	38
Gambar 4. 10 Runway Bandar Udara Internasional Banyuwangi	39
Gambar 4. 11 Taxiway Bandar Udara Internasional Banyuwangi	40
Gambar 4. 12 Apron Bandar Udara Internasional Banyuwangi	40
Gambar 4. 13 Heliport Bandar Udara Internasional Banyuwangi	41
Gambar 4. 14 Ukuran Marka Touchdown Zone	42
Gambar 4. 15 Ukuran Marka Aiming Point.....	42
Gambar 4. 16 Marka Touchdown Sebelum Perawatan.....	42
Gambar 4. 17 Marka Aiming Point Sebelum Perawatan	42
Gambar 4. 18 Kerusakan Plafon	43
Gambar 4. 19 Kerusakan Plafon	43
Gambar 4. 20 Kerusakan Plafon	43
Gambar 4. 21 Sapu Lidi	44
Gambar 4. 22 Cat	44
Gambar 4. 23 Roll Cat	44
Gambar 4. 24 Tongkat Roll Cat	45
Gambar 4. 25 Air.....	45
Gambar 4. 26 Proses Pencampuran Cat	46
Gambar 4. 27 Komunikasi Dengan ATC	46
Gambar 4. 28 Proses Pembersihan.....	46
Gambar 4. 29 Proses Pengecatan	46
Gambar 4. 30 Proses Pengecatan	47
Gambar 4. 31 Proses Pengecatan	47
Gambar 4. 32 Marka Setelah Perawatan.....	47
Gambar 4. 33 Marka Setelah Perawatan	47
Gambar 4. 34 Scaffolding	48
Gambar 4. 35 Cutter	48

Gambar 4. 36 Plafon PVC.....	48
Gambar 4. 37 Bor Listrik	48
Gambar 4. 38 Meteran.....	49
Gambar 4. 39 Penggaris	49
Gambar 4. 40 Sekrup Gypsum	49
Gambar 4. 41 Palu.....	49
Gambar 4. 42 Proses Pembongkaran Plafon	50
Gambar 4. 43 Proses Pemotongan PVC.....	50
Gambar 4. 44 Proses Pemasangan PVC.....	51
Gambar 4. 45 Pemasangan Sekrup.....	51
Gambar 4. 46 Pembuatan Service Hatch.....	51
Gambar 4. 47 Plafon Setelah Perbaikan.....	51



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama	6
Tabel 2. 2 Data Geografi dan Data Administrasi Bandar Udara.....	6
Tabel 2. 3 Jam Operasi.....	7
Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	8
Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat	8
Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran	9
Tabel 2. 7 Availability Clearing	10
Tabel 2. 8 Apron	10
Tabel 2. 9 Taxiway.....	11
Tabel 2. 10 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan Pemberian Rambu	12
Tabel 2. 11 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes.....	12
Tabel 2. 12 Apron (Alpha).....	13
Tabel 2. 13 Apron (Bravo).....	13
Tabel 2. 14 Apron (Main)	13
Tabel 2. 15 Apron (New)	14
Tabel 2. 16 Ketersediaan Informasi Meteorologi	14
Tabel 2. 17 Karakter Fisik Runway	15
Tabel 2. 18 Declared Distance	16
Tabel 2. 19 Approach and Runway Lighting	17
Tabel 2. 20 Other Lighting, Secondary Power Supply	17
Tabel 2. 21 Helicopter Landing Area.....	18
Tabel 2. 22 Jarak Intersection-Take Off dari setiap Runway.....	19
Tabel 2. 23 Koordinat Intersection – Taxiway.....	19
Tabel 4. 1 Pelaksanaan On the Job Training.....	41
Tabel 4. 2 Tabel Alat dan Bahan.....	44
Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya (RAB).....	45
Tabel 4. 4 Tabel Alat dan Bahan.....	48
Tabel 4. 5 Rencana Anggaran Biaya (RAB).....	49

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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

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

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

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

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

Dengan adanya Surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/4/1/PPSDMPU/2025, tentang pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan dimana didalamnya berisikan tentang pelaksanaan kegiatan *On The Job Training (OJT)* Selama 5 bulan yang dimulai dari tanggal 1 Oktober 2025 sampai dengan 27 Februari 2026 penulis menemukan permasalahan yaitu mudarnya marka *touchdown zone* dan *aiming point* serta perlunya penggantian plafon pada terminal internasional di Bandar Udara Internasional Banyuwangi. Maka dari itu penulis mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul laporan *On The Job Training (OJT)*.

1.2 Maksud dan Manfaat

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

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

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

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

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

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



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Kabupaten Banyuwangi adalah salah satu kabupaten yang terletak di Jawa Timur yang menawarkan keindahan alam serta kekayaan budayanya. Pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Banyuwangi yang cukup pesat memberi pengaruh terhadap mobilitas masyarakat di Banyuwangi atau sekitarnya. Kekayaan alam dan budaya yang dimiliki Kabupaten Banyuwangi menjadi salah satu pusat yang berpengaruh akan majunya Kabupaten Banyuwangi dan menjadi salah satu tempat yang banyak dikunjungi wisatawan lokal maupun mancanegara.

Setelah menjadi salah satu sorotan sebagai tempat wisata dan meningkatnya mobilitas masyarakat di Kabupaten Banyuwangi dan sekitarnya, Kementerian Perhubungan pada tahun 2003 mengeluarkan Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2003 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur.

Pada tanggal 29 Desember 2008, Menteri Perhubungan Jusman Syafi Djamal melakukan kunjungan singkat ke Bandar Udara Blimbingsari Banyuwangi dengan didampingi oleh Bupati Ratna Ani Lestari beserta rombongan. Dalam kunjungan ini Menteri Perhubungan merasa optimis bahwa penerbangan di Kabupaten Banyuwangi dapat berkembang pesat dengan adanya bandar udara yang menurutnya cukup bagus dan ideal. Pada 23 Januari 2009, tim dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan evaluasi dan verifikasi terhadap Bandar Udara Blimbingsari Banyuwangi. Beberapa waktu kemudian, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengeluarkan surat nomor 167/DBU/II/2009 tertanggal 9 Februari 2009 tentang pemanfaatan Bandar Udara Blimbingsari Banyuwangi yang garis besar isinya adalah bahwa bandara dapat digunakan untuk lepas landas dan mendarat pesawat jenis CASA. Tanggal 26 Desember 2010 dilakukan *proving flight* (uji kelayakan terbang) pesawat milik PT Sky Aviation oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara sebagai salah satu syarat akan diadakannya penerbangan komersial dengan pesawat tersebut.

Pada tanggal 21 April 2009 bandara ini mulai digunakan oleh Bali International Flight Academy (BIFA) untuk keperluan pelatihan lepas landas dan mendarat bagi para calon pilot. Untuk penerbangan komersial, mulai dibuka pada 29 Desember 2010 oleh maskapai Sky Aviation setelah sebelumnya diadakan uji kelayakan terbang pada 26 Desember 2010 menggunakan pesawat C208 *Grand Caravan*. Penerbangan ini sekaligus menjadi tanda diresmikannya Bandara Blimbingsari sebagai bandara komersial. Penandatanganan prasasti peresmian dilakukan oleh Wakil Menteri Perhubungan saat itu Bambang Susantono, Gubernur Jawa Timur Soekarwo dan Bupati Banyuwangi, Abdullah Azwar Anas.

Pada tahun 2017 bandara ini berubah nama menjadi Bandar Udara Banyuwangi, melalui surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 830 tahun 2017. Dan pada 22 Desember 2017, bandara ini dialihkan pengelolaannya ke Angkasa Pura II.

Selain berfungsi sebagai bandara komersial, Bandar Udara Banyuwangi juga digunakan untuk keperluan pendidikan penerbangan. Setelah sebelumnya Bali International Flight Academy (BIFA) menggunakan bandara ini, Kementerian Perhubungan mendirikan Loka Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Banyuwangi (LP3B) yang diresmikan pada 23 Desember 2013 yang kemudian berubah nama menjadi Balai Pendidikan dan Pelatihan Penerbang Banyuwangi (BP3B) melalui Permenhub RI PM/123/2015. Selain dua sekolah penerbangan di atas itu terdapat Mandiri Utama Flight Academy (MUFA).



Gambar 2. 1 Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

2.2 Data Umum

2.2.1 Aerodrome Manual

A. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Berikut adalah tabel mengenai indikator lokasi dan nama Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Indikator Lokasi	: WADY
Nama Bandar Udara	: Banyuwangi
Kabupaten/Kota	: Banyuwangi
Kode IATA	: BWX

B. Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Berikut adalah tabel mengenai Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 2 Data Geografi dan Data Administrasi Bandar Udara

Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	: 08° 18' 38"S - 114° 20' 24.645"E
Arah dan Jarak ke Kota	: North (26°) and 17 Km, from Banyuwangi city
Magnetik Var/Tahun Perubahan	: 1°E (2020) / 0.05° decreasing
Elevasi/Referensi Temperatur	: 124 ft/33°C
Elevasi masing masing <i>threshold</i>	: RWY 08/26 (124 FT/53 FT) MSL
Elevasi Tertinggi <i>Touch Down Zone</i> pada <i>precision approach runway</i>	: -
Rincian <i>Rotating Beacon</i>	: ABN : 081845S 1142022E, Flashing White/Green, every 2.5 second,
Penyelenggara Bandar Udara	: PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Banyuwangi

Alamat	: Jl. Agung Wilis, Blimbingsari, Banyuwangi 68462
Telepon	: (0333) 636680
Telefax	: (0333) 636690
Telex	: -
Email	: ap2_bwx@injourneyairports.id
Tipe lalu lintas penerbangan yang diizinkan	: IFR/VFR
Keterangan	: -

C. Jam Operasi

Berikut adalah tabel mengenai Jam Operasional Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 3 Jam Operasi

Pelayanan Pesawat Udara	: 23.00-11.00 UTC / 06.00-18.00 WIB
Administrasi Bandar Udara	: Mon-Fri 01.00-09.30 UTC / Sen-Jum 08.00-16.30 WIB
Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina	: 23.00-11.00 UTC / 06.00-18.00 WIB
Kesehatan dan Sanitasi	: 23.00-11.00 UTC / 06.00-18.00 WIB
Handling	: 23.00-11.00 UTC / 06.00-18.00 WIB
Keamanan Bandar Udara	: 24 Jam
Keterangan	: -

D. Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

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

Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Fasilitas penanganan kargo	: Tersedia - Disediakan oleh Angkasa Pura Kargo (APK), 1 bangunan gudang kargo yang dilengkapi 2 unit <i>Handpallet</i> kapasitas 2 ton, 10 unit <i>Pallet</i> , 1 unit Timbangan <i>Digital</i> kapasitas 150 Kg, <i>Computerized Cargo Information</i>
Bahan bakar / oil / tipe	: Tersedia - Avtur / JET A-1
Fasilitas pengisian bahan bakar / kapasitas	: Tersedia - 2 unit Mobil <i>Bridger</i> kapasitas @24 KL - 2 unit <i>Tank Refueller</i> kapasitas @12 KL - 1 unit <i>Tank Refueller</i> kapasitas @16 KL - 1 unit Pompa <i>Trolley Topping Up</i> 100 GPM
Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara	: NIL
Fasilitas perbaikan untuk pesawat udara	: NIL
Keterangan	: -

E. Fasilitas Penumpang Pesawat

Berikut adalah tabel mengenai Fasilitas Penumpang Pesawat Udara Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat

Hotel	: Tersedia - 3 Km dari Bandara
-------	-----------------------------------

Restauran	: Tersedia - 500 m dari Bandara
Transportasi	: Taxi Bandara
Fasilitas Kesehatan	: Tersedia - Rumah Sakit 5 Km dari Bandara - Klinik 3 Km dari Bandara
Bank dan Kantor Pos	: - ATM tersedia di Bandara - Bank 5 Km dari Bandara - Kantor Pos 5 Km dari Bandara
Kantor Pariwisata	: Tersedia - 12 Km dari Bandara
Pelayanan Bagasi	: Tersedia
Keterangan	: -

F. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

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

Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran

Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK	: Kategori VI
Fasilitas PKP-PK	: - 1 Unit Foam Tender Type IV kapasitas air 4.000 liter, kapasitas tangki foam 500 liter - 1 Unit Foam Tender Type IV kapasitas air 2.400 liter, kapasitas tangki foam 400 liter - 1 Unit Rapid Intervention Vehicle (RIV), Kapasitas DCP : 250 Kg - 1 Unit Ambulance - 2 Fire Extinguisher, Kapasitas

	@68 Kg, (wheeled extinguisher) - Bak Penampung Air (50.000 Liter) Personel ARFF: - Departemen Head : 1 Personil - Officer : 1 Personil - Chief :L 3 Personil - Team Leader : 7 Personil - Fire Fighter : 5 Personil - Basic of ARFF : 4 Personil
Ketersediaan peralatan pemindahan pesawat udara rusak	: Tidak Tersedia
Keterangan	: -

G. Availability Clearing

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

Tabel 2. 7 Availability Clearing

<i>Type of Clearing Equipment</i>	: NIL
<i>Clearance</i>	: NIL
Keterangan	: Belum Tersedia

H. Apron, Taxiway dan Check Location Data

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

1. APRON

Tabel 2. 8 Apron

URAIAN	DIMENSI / LUAS		PERMUKAAN	STRENGHT
APRON	80 M x	3.200 M ²	Aspal Hotmix	140 F/C/X/U

(MAIN)	40 M			
APRON A (<i>Flying school BIFA</i>)	35 M x 43 M	1.505 M ²	Aspal Hotmix	2400 lbs
APRON B (API Banyuwangi)	28.5 M x 212.5 M	6056.25 M ²	Rigid	10 R/B/Y/U
APRON (NEW)	405 M x 94,5 M	38.2727.5 M ²	Rigid	540 R/C/X/U

Apron Alpha dikelola oleh Bali Internasional Flight Academy dan Apron Bravo dikelola oleh Akademi Penerbangan Banyuwangi

2. TAXIWAY

Tabel 2. 9 Taxiway

URAIAN	DIMENSI/LUAS		PERMUKAAN	STRENGTH
TAXIWAY A	136 M X 7,5 M	1.020 M ²	Aspal Hotmix	2400 lbs
TAXIWAY B	151 M X 7,5 M	1.132,5 M ²	Rigid	10 R/C/Y/U
TAXIWAY C	140,35 M X 15 M	2.105,22 M ²	Aspal Hotmix	420 F/C/X/U
TAXIWAY D	73 M X 18 M	1.314 M ²	Aspal Hotmix	140 F/C/X/U
TAXIWAY E	154,3 M X 23 M	3.542,3 M ²	Aspal Hotmix	450 F/C/X/U
TAXIWAY F	164,65 M X 7,6 M	1.250,2 M ²	Rigid	10 R/B/Y/U

Taxiway A dikelola oleh Bali International Flight Academy

Taxiway B dan Taxiway F dikelola oleh Akademi Penerbangan Indonesia

ACL Location and Elevation : NIL

VOR / Ins Checkpoint : NIL

I. Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol dan

Pemberian Rambu

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

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

Penggunaan tanda identifikasi pesawat udara (Sistem Aircraft Stands)	: - ID Sign Of ACFT : Tersedia - TWY Guide Line : Tersedia - Visual Docking : Tidak Tersedia - Parking Guidance : Tidak Tersedia
Marka Runway dan Lampu Runway dan Taxiway	: - Marka RWY : RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, touch down, RWY side strip, turnpad; - Marka TWY : centerline, holding position, side strip; - Lampu RWY : RWY edge light, Turning area light, THR light, RWY end light, PAPI light; - Lampu TWY : TWY edge;
Stop bars	: NIL
Keterangan	: -

J. Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes

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

Tabel 2. 11 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes

APRON	ACCOMODATE	FROM/TO RWY		REMARKS
		08	26	
Apron Alpha		Via TWY A	Via TWY A	Single acces TWY expect to wait and interchange
Apron		Via TWY	Via TWY	

Bravo		B or F	B or F	
Helicopter Stand		Via TWY D	Via TWY D	Single acces TWY expect to wait and intercchange
New Apron	Up to B 737-800 or with same specification	Via TWY C or E	Via TWY C or E	

K. *Parking Stands* Pesawat Udara dan Koordinat

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

Apron (Alpha)

Tabel 2. 12 Apron (Alpha)

<i>Parking Stand</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Remark
	Lintang	Bujur	
NIL	-	-	Dioperasikan oleh Flying School

Apron (Bravo)

Tabel 2. 13 Apron (Bravo)

<i>Parking Stand</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Remark
	Lintang	Bujur	
NIL	-	-	Dioperasikan oleh Flying School

Apron (Main)

Tabel 2. 14 Apron (Main)

<i>Parking Stand</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Remark
	Lintang	Bujur	
Helicopter Stand	08°18'40.324"S	114°20'23.873"E	-

Apron (New)

Tabel 2. 15 Apron (New)

<i>Parking Stand</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Remark
	Lintang	Bujur	
1	08°18'43.031"S	114°20'30.588"E	Boeing 737-800
2	08°18'43.225"S	114°20'29.279"E	Boeing 737-800
3	08°18'43.419"S	114°20'27.969"E	Boeing 737-800
4	08°18'43.615"S	114°20'26.660"E	Boeing 737-800
5	08°18'43.806"S	114°20'25.351"E	Boeing 737-800
6	08°18'44.002"S	114°20'24.042"E	Boeing 737-800
7	08°18'44.194"S	114°20'22.733"E	Boeing 737-800
8	08°18'44.386"S	114°20'21.423"E	Boeing 737-800
9	08°18'44.577"S	114°20'20.115"E	Boeing 737-800

L. Aerodrome Obstacle

Aerodrome Obstacle Chart belum terverifikasi

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

Berikut adalah tabel mengenai Ketersediaan Informasi Meteorologi Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 16 Ketersediaan Informasi Meteorologi

<i>Associated MET Office</i>	: MET Station Banyuwangi
<i>Hours of service</i>	: H-24
<i>MET Office outside hours</i>	: NIL
<i>Office responsible for TAF Preparation</i>	: MET Station Banyuwangi
<i>Periode of Validity</i>	: 24 Hours
<i>Trend Forecast</i>	: TREND
<i>Interval of Issuance</i>	: 30 minutes

<i>Briefing/consultation provided</i>	: <i>Personal briefing, Telephone</i>
<i>Flight Documentation</i>	: <i>Chart</i>
<i>Language(s) used</i>	: <i>English</i>
<i>Charts and other information available for briefing consultation</i>	: <i>Surface Analysis Chart, Significant Weather Chart, Upper Wind and Temp, Satellite Images</i>
<i>Supplementary equipment available for providing information</i>	: <i>AWOS Category III, LIDAR, Client Weather Radar</i>
<i>ATS Units Provided With Information</i>	: <i>TWR</i>
<i>Additional Information (limitation of service, etc.)</i>	: <i>Whatsapp 0811-3270-445</i> <i>Email: met_987@yahoo.co.id</i>

N. Karakter Fisik Runway

Berikut adalah tabel mengenai Karakter Fisik Runway Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 17 Karakter Fisik Runway

1	2	3	4	5
Nomor Runway	<i>True BRG</i>	Dimensi Runway	Kekuatan (PCN) dan Permukaan Runway dan Stopway	Koordinat Threshold
08	081.38°	2450 x 45 M	PCR 450 F/C/X/U	08°18'42.66" S 114°19'43.44" E
26	261.38°			08°18'30.72" S 114°21'02.52" E

6	7	8	9
Elevasi Threshold & Ketinggian	<i>Slope Runway</i> Nomor	Dimensi Stopway	Dimensi Clearway

Elevasi dari <i>Touchdown Zone</i> untuk <i>Precision Approach Runway</i>			
124 ft	<i>Longitudinal</i> 0.8-1%	NIL	60 X 150 M
53 ft	<i>Transverse</i> 0.6-1.3%	NIL	60 X 150 M

10	11	12	13
Dimensi <i>Runway Strip</i>	<i>RESA</i>	<i>OFZ</i>	Keterangan
2570 M x 150 M	90 M x 90 M	NIL	NIL
Grass	90 M x 90 M		

O. Declared Distance

Berikut adalah tabel mengenai *Declared Distance* Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 18 Declared Distance

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	2450 M	2510 M	2450 M	2450 M
26	2450 M	2510 M	2450 M	2450 M

P. Approach and Runway Lighting

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

Tabel 2. 19 Approach and Runway Lighting

1	2	3	4	5
<i>RWY Designator</i>	<i>AAP LIGHT type LEN</i>	<i>THR Light colour WBAR</i>	<i>VASIS (MEHT) PAPI</i>	<i>TDZ LGT LEN</i>
08	NIL	Green	PAPI, Left/2.99°	NIL
26	NIL	Green	PAPI, Left/2.99°	NIL
6	7	8	9	10
<i>RWY Centerline LGT Length Spacing Colour</i>	<i>RWY Edge LGT LEN Spacing Colour</i>	<i>RWY End LGT Colour WBAR</i>	<i>SWY LGT LEN (m) Colour</i>	<i>Remarks</i>
NIL	2.450, 60m, White, LIH	Red	NIL	NIL
NIL	2.450, 60m, White, LIH	Red	NIL	NIL

Other Lighting, Secondary Power Supply

Tabel 2. 20 Other Lighting, Secondary Power Supply

<i>ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation</i>	: Control Tower Building / 2300-1100
<i>LDI location and LGT</i>	: LDI tidak tersedia
<i>Anemometer location and LGT</i>	Anemometer tersedia 555 meter dari ARP (diberi lampu)
<i>TWY edge / Centerline LGT</i>	: Twy Edge Lighting tersedia Twy Center Line Light tidak

	<i>tersedia</i>
<i>Secondary power supply/switch over time</i>	: UPS 100 KVA dan Genset 1000 KVA tersedia untuk seluruh lampu pendaratan visual Lampu TWY (twy c, twy d, twy e) Peralatan AFL tanpa kedipan (UPS), back up genset 21 detik
Keterangan	: Wind Direction Indicator(WDI) tersedia 160 meter dari THD 08 (tidak diberi lampu) 150 meter dari THD 26 (diberi lampu)

Q. Helicopter Landing Area

Tabel 2. 21 Helicopter Landing Area

1. Coordinates TLOF of THR FATO	:	TLOF 08°18'36.19"S 114°20'25.93"E
2. TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	:	124 ft
3. TLOF and FATO area dimensions, surface, strenght, marking	:	Asphalt, PCR 450 F/C/X/U
4. True baring and MAG bearing of FATO	:	081.38° / 261.38°
5. Declared distance available	:	NIL
6. APP and FATO lighting	:	NIL
7. Keterangan	:	Bandar Udara menyediakan fasilitas Helicopter Stand • 08°18'40.03"S • 114°20'23.87"E

R. Jarak Intersection-Take Off dari setiap Runway

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

Tabel 2. 22 Jarak Intersection-Take Off dari setiap Runway

<i>Runway Designation</i>	<i>Intersection Take Off</i>	TODA		
NIL	NIL	-	-	-

S. Koordinat *Intersection – Taxiway*

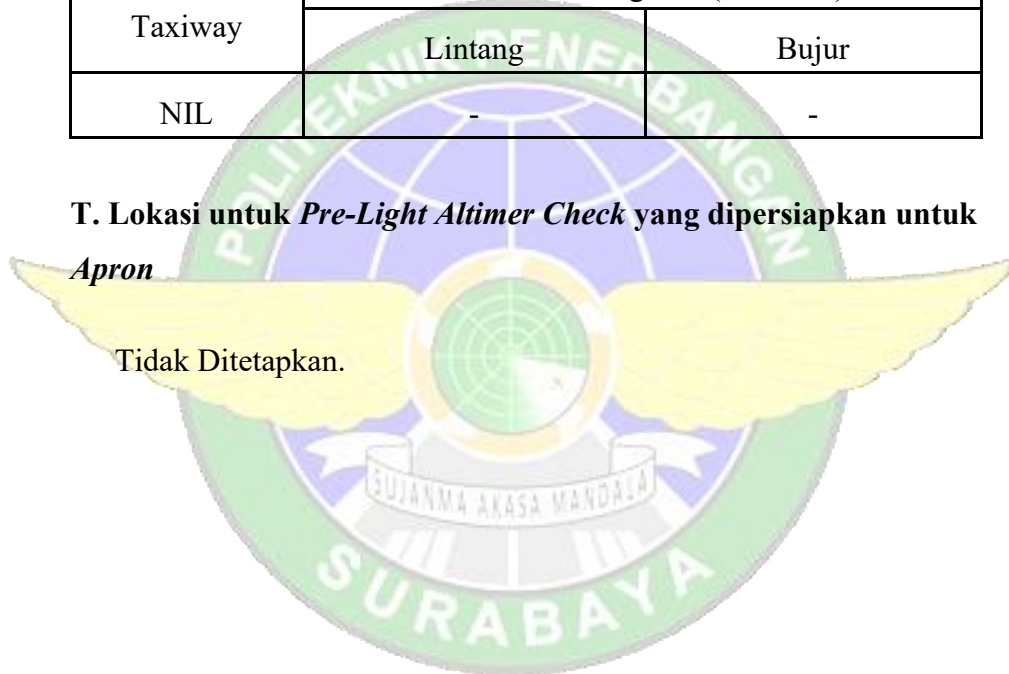
Berikut adalah tabel mengenai Koordinat *Intersection – Taxiway* Bandar Udara Internasional Banyuwangi:

Tabel 2. 23 Koordinat Intersection – Taxiway

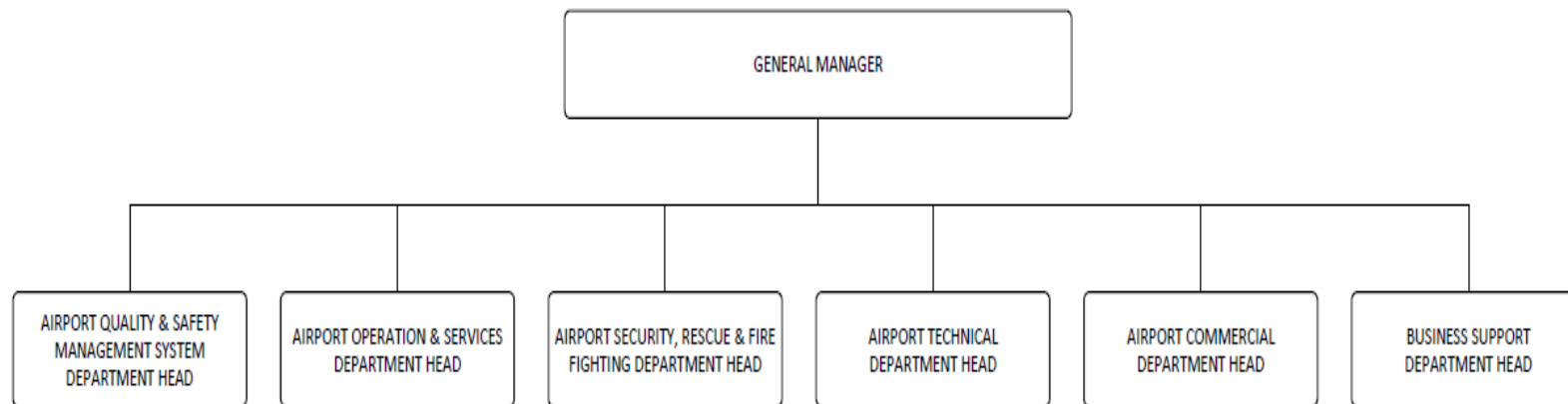
Intersection - Taxiway	Koordinat Geografis (WGS-84)	
	Lintang	Bujur
NIL	-	-

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

Tidak Ditetapkan.



2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Banyuwangi Tahun 2024

2.4 Tinjauan Pustaka

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

- a. Struktur organisasi tata kerja Bandar Udara Internaasional Banyuwangi.
- b. *Aerodrome Manual* Bandar Udara Internasional Banyuwangi tahun 2024.



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

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

Menurut Undang-Undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (2009), Bandar Udara adalah Kawasan di darat dan / atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Dalam pengoperasiannya Bandar Udara memiliki fasilitas untuk menunjang berjalannya operasi penerbangan dengan menerapkan nilai-nilai 3S+1C jika dijabarkan yaitu (*Safety, Security, and Service Through Compliance*).

3.2 Fasilitas Sisi Udara

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 36 Tahun (2021) tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara menyebutkan bahwa Fasilitas Sisi Udara suatu Bandar Udara adalah bagian dari Bandar Udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Fasilitas-fasilitas sisi udara meliputi:

3.2.1 Landasan Pacu (*Runway*)

Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: PR 21 Tahun (2023) tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bag. 139 Vol. I *Aerodrome* Daratan, *runway* adalah daerah persegi yang telah ditentukan di *Aerodrome* Daratan untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara..

Fasilitas *runway* meliputi:

a. *Runway Shoulders*

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

b. *Clearway*

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

c. *Stopway*

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

d. *Turning Area*

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

e. Runway Strip

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

f. Runway End Safety Area (RESA)

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

g. Runway Marking

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

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

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

3.2.2 Landasan Hubung (*Taxiway*)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun

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

3.2.3 Tempat parkir pesawat (*Apron*)

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

3.3 Fasilitas Sisi Darat

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 36 Tahun (2021) tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara menyebutkan bahwa Fasilitas Sisi Darat suatu Bandar Udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang

dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas.

3.3.1 Terminal Penumpang

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

Fasilitas pada terminal keberangkatan dan kedatangan meliputi:

a. Check-in Counter

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

b. Check-in Area

Check in area adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

c. Rambu/marka

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

d. Hall Keberangkatan

Hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan kerb

keberangkatan, ruang tunggu penumpang, tempat duduk dan fasilitas umum toilet.

e. *Hall Kedatangan*

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

f. *Baggage Conveyor Belt*

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

3.3.2 Terminal Kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasannya dipengaruhi oleh berat dan volume kargo waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini meliputi gudang, kantor administrasi, parkir pesawat, gedung operasi, jalan masuk dan tempat parkir kendaraan umum. Fasilitas-fasilitas tersebut diatas merupakan fasilitas standar yang dalam penyediaan dan pengoperasiannya disesuaikan dengan klasifikasi kemampuan bandar udara bersangkutan. Fungsi terminal kargo adalah untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestic maupun internasional, agar memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan dan persyaratan lain yang ditentukan, dan alih moda transportasi dari moda darat menjadi udara atau sebaliknya.

3.3.3 Jalan dan Parkir Kendaraan

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

yaitu:

a. Jalan Masuk

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

b. Jalan Inspeksi

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

c. Jalan Operasi

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

d. Jalan Servis

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

e. Jalan Lingkungan

Jalan lingkungan berada di dalam area perumahan / komplek yang digunakan untuk melayani kendaraan pemilik perumahan, jalan ini juga mampu melayani kendaraan PK-PPK.

3.4 Marka Area Pergerakan Pesawat

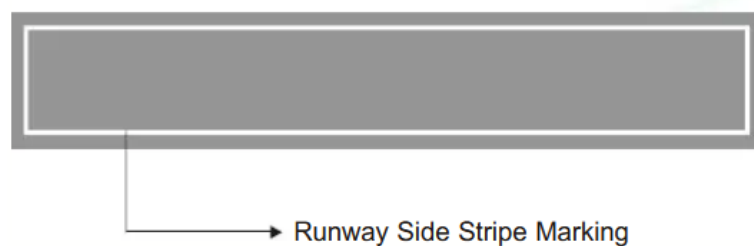
Marka adalah suatu tanda yang ditulis atau digambarkan pada jalan di daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi, dan batas-batas keselamatan penerbangan. Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan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

3.4.1 Marka Runway

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

1. Runway Side Stripe Marking

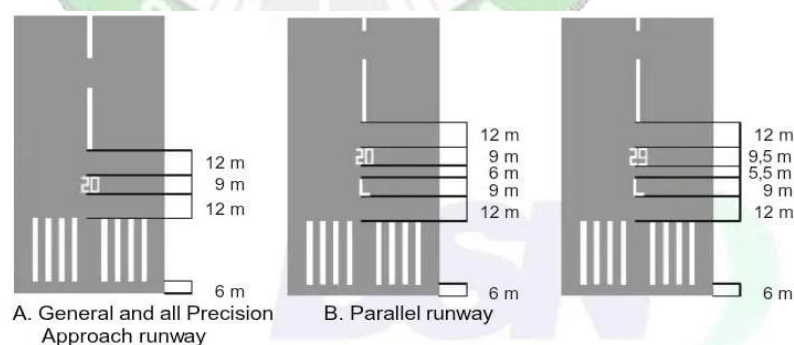
Garis putih solid maupun tunggal yang terletak pada sepanjang tepi *runway* untuk tanda batas tepi *runway*.



Gambar 3. 1 Runway Side Strip Marking

2. Runway Designation Marking

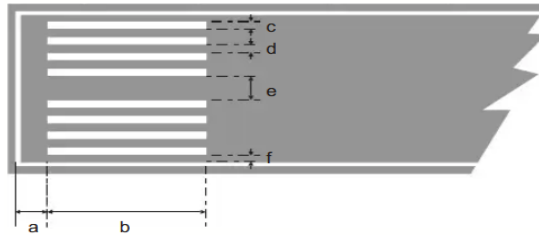
Garis berwarna putih dalam bentuk dua angka atau kombinasi dua angka dan satu huruf tertentu terletak pada *threshold* dan *runway center line marking* sebagai identitas *runway*. Fungsinya adalah sebagai petunjuk arah *runway* yang digunakan untuk lepas landas dan pendaratan.



Gambar 3. 2 Runway Designation Marking

3. Threshold Marking

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



Gambar 3. 3 Threshold Marking

4. Runway Center Line Marking

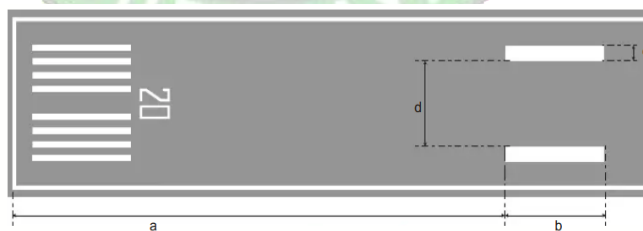
Terdiri dari garis putus-putus berwarna putih terletak di tengah sepanjang *runway*. Merupakan suatu garis dan celah yang memiliki panjang tidak kurang dari 50 meter dan tidak lebih dari 75 meter yang berfungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*.



Gambar 3. 4 Center Line Marking

5. Aiming Point Marking

Tanda di *runway* yang terdiri dari dua garis lebar berwarna putih sebagai penunjuk tempat pertama roda pesawat yang diharapkan untuk menyentuh *runway* saat mendarat.



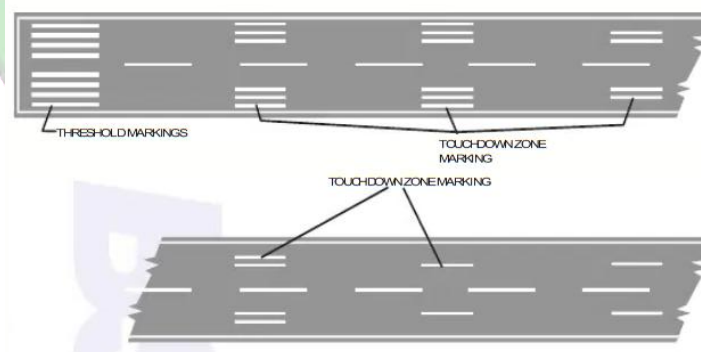
Gambar 3. 5 Aiming Point Marking

Lokasi dan dimensi (1)	Jarak pendaratan yang tersedia			
	Kurang dari 800 m (2)	800 m hingga tapi tidak sampai 1.200 m (3)	1.200 m hingga tapi sampai 2.400 m (4)	2.400 m dan lebih (5)
Jarak dari ambang batas ke awal Marka	150 m	250 m	300 m	400 m
Panjang garis ^a	30 – 45 m	30 – 45 m	45 – 60 m	45 – 60 m
Lebar garis	4 m	6 m	6 – 10 m ^b	6 – 10 m ^b
Jarak antara bagian dalam garis ke garis	6 m ^c	9 m ^c	18 – 22,55 m	18 – 22,55 m

Gambar 3. 6 Ketentuan Aiming Point Marking

6. Touchdown Zone Marking

Tanda pada *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan di kiri-kanan garis tengah *runway* sebagai penunjuk panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan. Untuk pola *basic pattern* panjang marka tidak boleh kurang dari 22,5 m dan lebarnya tidak kurang dari 3 m. Sedangkan untuk pola *with distance coding* panjang marka tidak kurang dari 22,5 m dan lebar marka tidak kurang dari 1,8 m dengan jarak 1,5 m antara satu garis dengan garis lainnya.



Gambar 3. 7 Touchdown Marking

3.5 Pengertian, Jenis, dan Fungsi Plafon

Pengertian Plafon berasal dari Bahasa *Francis* yaitu *plafond* yang memiliki arti langit-langit. Sedangkan dalam bahasa Inggris yaitu *Celling*. Kedua kata ini sudah familiar dikalangan arsitek dan pekerja bangunan.

Ada banyak jenis plafon yang tersedia dipasaran dan masing-masing memiliki

kelebihan dan kekurangan tersendiri, pemilihan plafon bisa disesuaikan dengan konsep interior agar tampilan tampak serasi. Berikut adalah jenis jenis plafon:

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

Fungsi dari plafon adalah sebagai 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 ruangan setelah menembus atap. Beberapa fungsi plafon antara lain:

1. Penutup rangka atap agar saat kita berada diruangan, bagian atap terlihat bersih dan tidak terlihat rangka atap yang kurang rapi.
2. Menahan kotoran atau material 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 yang berfungsi dapat menginsulasi suhu hangat di dalam ruangan akan cenderung lebih sejuk dan nyaman.

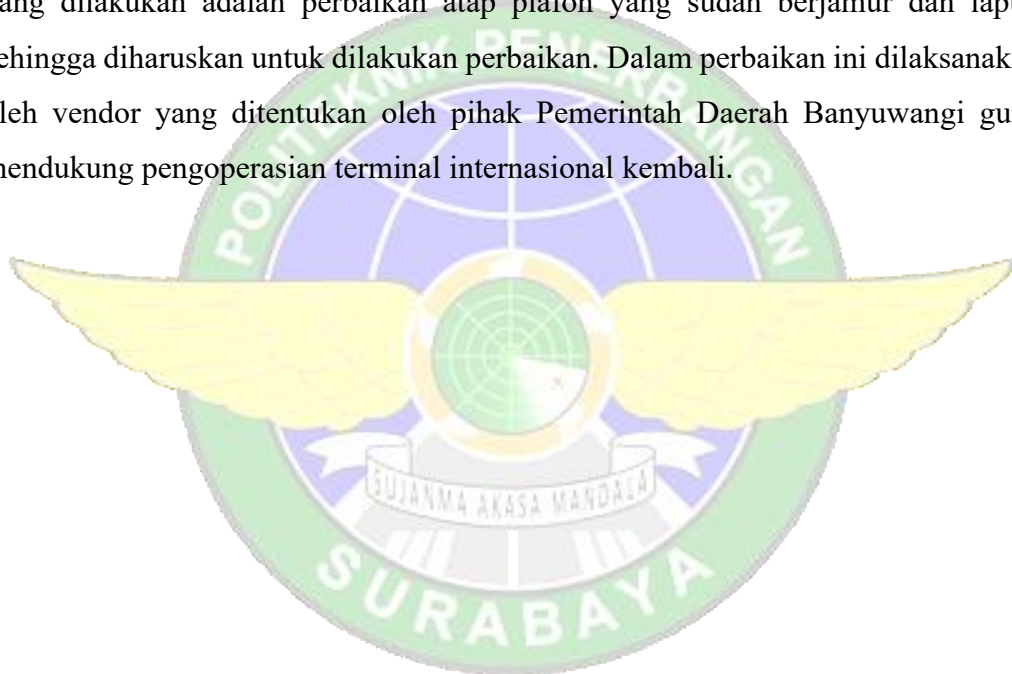
3.6 Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat

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

3.7 Pemeliharaan Gedung

Dalam pemeliharaan bangunan gedung ini sudah diatur pada sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum N0. 24 Tahun 2008, Tentang menjaga keandalan bangunan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu baik fungsi (*preventive maintenance*). Hal ini merupakan prosedur dalam pemeliharaan bangunan gedung yang harus dilakukan untuk menjaga mutu dari bangunan tersebut.

Dalam hal ini pemeliharaan yang dilakukan yaitu pada gedung terminal internasional di Bandar Udara Internasional Banyuwangi. Untuk pemeliharaan yang dilakukan adalah perbaikan atap plafon yang sudah berjamur dan lapuk sehingga diharuskan untuk dilakukan perbaikan. Dalam perbaikan ini dilaksanakan oleh vendor yang ditentukan oleh pihak Pemerintah Daerah Banyuwangi guna mendukung pengoperasian terminal internasional kembali.



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

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

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan oleh Taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkutan VIII ini dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Banyuwangi. *On the Job Training* dilaksanakan selama 5 bulan, mulai 1 Oktober 2025 sampai 27 Februari 2026. Adapun yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

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

1. Terminal

Terminal Bandar Udara adalah sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dengan fasilitas yang memperbolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan melaksanakan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki terminal domestik seluas 16.015 m² dan terminal internasional seluas 600 m² yang didalamnya memuat bagian seperti *hall* keberangkatan, ruang *check in*, ruang tunggu keberangkatan, dan area kedatangan dan pengambilan bagasi.



Gambar 4. 1 Teminal Domestik



Gambar 4. 2 Terminal Internasional

2. Gedung Administrasi

Gedung Administrasi / perkantoran adalah gedung atau bangunan yang digunakan sebagai tempat untuk melakukan kegiatan administrasi atau perkantoran. Ini biasanya digunakan oleh perusahaan, pemerintahan, atau organisasi lain untuk mengelola operasi harian mereka dan melakukan tugas-tugas administratif seperti pencatatan, perencanaan, dan komunikasi. Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki Gedung Administrasi seluas 501 m².



Gambar 4. 3 Gedung Administrasi

3. Gedung Infrastruktur

Gedung infrastruktur adalah gedung yang digunakan untuk *standby* para pekerja unit bangland dan menyimpan peralatan yang digunakan untuk perbaikan dan perawatan area *landside* maupun *airside* Bandar Udara Internasional Banyuwangi.



Gambar 4. 4 Gedung Infrastruktur

4. Terminal Kargo

Terminal kargo menurut Keputusan Menteri No. 29 tahun 2005 merupakan salah satu fasilitas pokok pelayanan di bandar udara untuk memproses pengiriman dan penerimaan muatan udara, domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaran proses kargo serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan. Terminal kargo Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki luas 173.25 m².



Gambar 4. 5 Terminal Kargo

5. Gedung PKP-PK

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau gedung yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK. Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki Gedung PKP-PK seluas 900 m².



Gambar 4. 6 Gedung PKP-PK

6. Area Parkir

Area parkir adalah area yang digunakan oleh pengantar, penjemput penumpang, dan sopir taxi untuk memarkir mobil maupun motor.



Gambar 4. 7 Area Parkir

7. Menara *Air Traffic Controller* (ATC)

Fungsi Menara pengawas (control tower) di suatu bandar udara untuk mempermudah kinerja dari Air Traffic Controller (ATC). Seorang ATC berada di bawah Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau Airnav Indonesia. Dengan adanya Menara pengawas, ATC lebih leluasa Ketika hendak memandu ataupun mengawasi pergerakan pesawat di area udara bandara ataupun di apron. Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki Menara ATC seluas 250 m².



Gambar 4. 8 Menara ATC

8. Gedung Power House

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



Gambar 4. 9 Gedung Power House

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk pengoperasian pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara didarat tetapi tidak termasuk apron (*maneuvering area*) dan pergerakan pesawat udara yang ada didarat (*movement area*). Fasilitas yang diberikan oleh pengelola Bandar Udara Internasional Banyuwangi untuk sisi udara antara lain sebagai berikut:

1. Runway (Landasan Pacu)

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



Gambar 4. 10 Runway Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Sumber : Google Earth, Tahun 2024

Runway Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki *runway designation* 08 dan 26 dengan ukuran panjang 2.450 meter dan lebar 45 meter dan memiliki nilai PCR 450 F/C/X/U jenis konstruksi *Asphalt*.

2. Taxiway

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



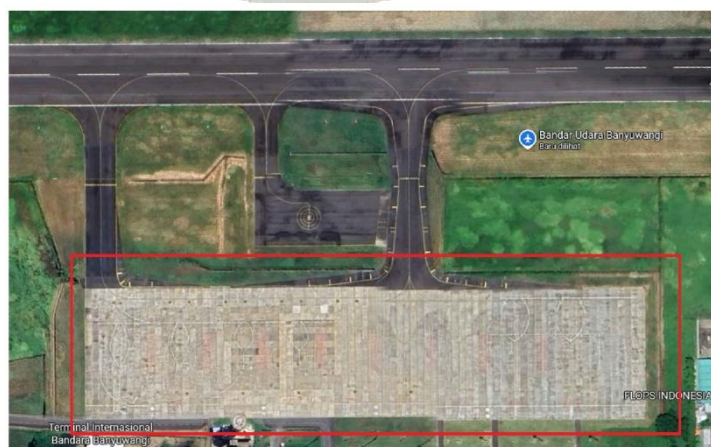
Gambar 4. 11 Taxiway Bandar Udara Internasional Banyuwangi

Sumber : Google Earth, Tahun 2024

Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki 3 *taxiway* dengan permukaan *asphalt*, *taxiway C* memiliki dimensi 140,35 x 15 m dengan *strength* 420 F/C/X/U, *taxiway D* memiliki dimensi 73 x 18 m dengan *strength* 140 F/C/X/U, dan *taxiway E* memiliki dimensi 154,3 x 23 m dengan *strength* 450 F/C/X/U.

3. Apron

Apron adalah suatu area bandar udara di darat yang telah ditentukan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turunnya penumpang, bongkar muat kargo, surat, pengisian bahan bakar, parkir, atau pemeliharaan pesawat udara. Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki *apron* yang berdimensi 405 x 94,5 m dan *strength* PCN 540 R/C/X/U.



Gambar 4. 12 Apron Bandar Udara Internasional Banyuwangi

Sumber : Google Earth, Tahun 2024

4. *Heliport*

Heliport adalah fasilitas khusus untuk lepas landas, mendarat, dan parkir helikopter.



Gambar 4. 13 Heliport Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Sumber : Google Earth, Tahun 2024

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna/i Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini:

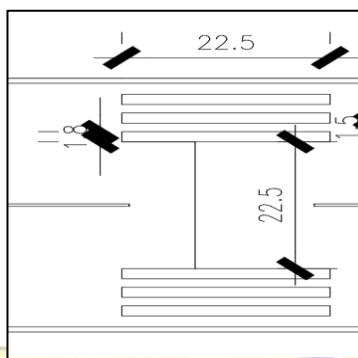
Tabel 4. 1 Pelaksanaan *On the Job Training*

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	30 September 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Bandar Udara Internasional Banyuwangi	
2	1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna <i>On The Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3	23 Februari 2026	Taruna melaksanakan sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	

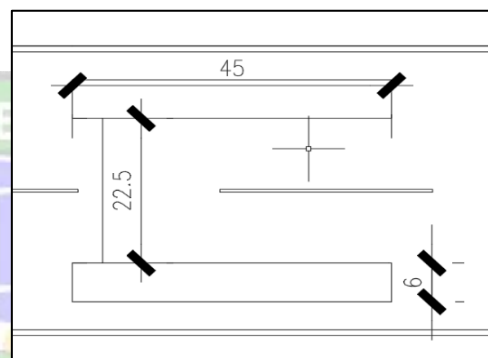
4.3 Permasalahan

4.3.1 Pudarnya Marka *Touchdown* dan *Aiming Point*

Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki runway yang berdimensi 2450 x 45 m. Karena faktor cuaca, keausan, dan faktor umur marka membuat marka *aiming point* dan *touchdown zone* pudar. Marka runway ini sudah tidak mendapat perawatan berupa pengecatan ulang selama 1 tahun. Sehingga diperlukan perawatan berupa pengecatan ulang marka runway agar marka runway dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat.



Gambar 4. 14 Ukuran Marka *Touchdown Zone*



Gambar 4. 15 Ukuran Marka *Aiming Point*



Gambar 4. 16 Marka *Touchdown* Sebelum Perawatan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025



Gambar 4. 17 Marka *Aiming Point* Sebelum Perawatan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

4.3.2 Perbaikan Plafon *Boarding Lounge* Terminal Internasional

Terminal Internasional di Bandar Udara Internasional Banyuwangi sudah lama tidak beroperasi akibatnya plafon di area *boarding lounge* sudah berjamur dan lapuk sehingga diperlukan perbaikan berupa penggantian plafon. Plafon di area *boarding lounge* yang perlu diganti memiliki luasan 16 m x 10,25 m. Salah satu penyebab kerusakan plafon tersebut adalah karena terdapat atap yang bocor sehingga air menetes ke plafon dan menyebabkan plafon lapuk dan berjamur. Plafon yang berlubang tersebut tidak hanya merugikan secara estetika tetapi juga dapat mengancam keamanan dan kenyamanan pengguna terminal sehingga dibutuhkan penggantian plafon serta pembuatan *service hatch* guna memudahkan pengecekan dan perbaikan jika ditemukan permasalahan di area atap.



Gambar 4. 18 Kerusakan Plafon
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025



Gambar 4. 19 Kerusakan Plafon
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025



Gambar 4. 20 Kerusakan Plafon
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pemeliharaan Marka Touchdown dan Aiming Point

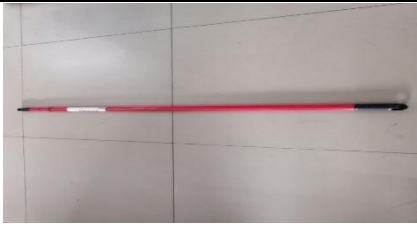
Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan bahwa kondisi marka *touchdown* dan *aiming point* sudah pudar. Maka diperlukan pemeliharaan pada marka *touchdown* seluas 1.620 m² dan *aiming point* seluas 1.080 m². Pekerjaan dilaksanakan saat tidak terdapat pergerakan di sisi udara (*airside*) agar tercipta kenyamanan dan keamanan. Berikut adalah langkah-langkah pemeliharaan marka *touchdown* dan *aiming point*:

a. Tahap Persiapan

Alat dan bahan yang digunakan yaitu:

Tabel 4. 2 Tabel Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Sapu Lidi	 Gambar 4. 21 Sapu Lidi
2.	Cat	 Gambar 4. 22 Cat
3	Roll Cat	 Gambar 4. 23 Roll Cat

4.	Tongkat Roll Cat	
		Gambar 4. 24 Tongkat Roll Cat
5.	Air	
		Gambar 4. 25 Air

Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya (RAB)

No	URAIAN PEKERJAAN	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1.	Pengecatan Marka <i>Touchdown Zone</i>	1620	m ²	Rp77,562.00	Rp125,650,440.00
2.	Pengecatan Marka <i>Aiming Point</i>	1080	m ²	Rp77,562.00	Rp83,766,960.00
JUMLAH					Rp209,417,400.00
PPN 11%					Rp23,035,914.00
TOTAL					Rp232,453,314.00
PEMBULATAN					Rp232,500,000.00
Terbilang : Dua Ratus Tiga Puluh Dua Juta Lima Ratus Ribu Rupiah					

b. Tahap Pengerjaan

Pengecatan dilakukan secara manual tanpa bantuan mesin setelah penerbangan *off*, dimulai pada pukul 13.30 hingga 17.00 WIB. Pengecatan ulang marka *runway* berlangsung selama 3 hari terhitung sejak tanggal 3 Desember 2025 hingga 5 Desember 2025 dengan 8 pekerja dari unit bangland bersama 3 taruna *On the Job Training* (OJT).

1. Tahap awal dimulai dari pencampuran cat dengan air, pencampuran ini dilakukan dengan perbandingan komposisi cat dan air adalah 1:1.



Gambar 4. 26 Proses Pencampuran Cat

2. Melakukan komunikasi dengan pihak ATC untuk memastikan bahwa tidak ada penerbangan.



Gambar 4. 27 Komunikasi Dengan ATC

3. Dilakukan pembersihan permukaan dari kotoran dan debu di area yang akan di cat dan dilanjutkan proses pengecatan yang dimulai dari *touchdown* lalu *aiming point*. Dalam pengecatan harus rata dan penuh agar mendapat hasil yang maksimal.



Gambar 4. 28 Proses Pembersihan Permukaan Marka



Gambar 4. 29 Proses Pengecatan



Gambar 4. 30 Proses Pengecatan



Gambar 4. 31 Proses Pengecatan

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



Gambar 4. 32 Marka Setelah Perawatan



Gambar 4. 33 Marka Setelah Perawatan

4.4.2 Perbaikan Plafon *Boarding Lounge* Terminal Internasional

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan bahwa kondisi plafon pada *boarding lounge* terminal internasional mengalami kerusakan karena sudah lama tidak beroperasi dan adanya kebocoran atap. Oleh karena itu dilakukan penggantian gypsum menjadi PVC sekaligus pembuatan *service hatch*. Pekerjaan ini dilakukan oleh 2 orang dari vendor pada tanggal 5 Desember 2025 – 12 Desember 2025. Berikut adalah langkah – langkah pekerjaan perbaikan Plafon:

a. Tahap Persiapan

Pada tahap ini, alat dan bahan yang akan digunakan untuk

proses perbaikan harus disiapkan untuk mendukung hal tersebut.

Berikut tabel alat dan bahan :

Tabel 4. 4 Tabel Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	<i>Scaffolding</i>	 Gambar 4. 34 Scaffolding
2.	Cutter	 Gambar 4. 35 Cutter
3	Plafon PVC	 Gambar 4. 36 Plafon PVC
4.	Bor Listrik	 Gambar 4. 37 Bor Listrik

5.	Alat Ukur	 Gambar 4. 38 Meteran  Gambar 4. 39 Penggaris
6.	Sekrup Gypsum	 Gambar 4. 40 Sekrup Gypsum
7.	Palu	 Gambar 4. 41 Palu

Tabel 4. 5 Rencana Anggaran Biaya (RAB)

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pembongkaran	164	m ²	Rp8,863.50	Rp1,453,614.00
2	Pemasangan	164	m ²	Rp131,112.00	Rp21,502,368.00
JUMLAH					Rp22,955,982.00
PPN 11%					Rp2,525,158.02
TOTAL					Rp25,481,140.02
PEMBULATAN					Rp25,500,000.00
Terbilang : Dua Puluh Lima Juta Lima Ratus Ribu Rupiah					

b. Tahap Pengerjaan

1. Tahap awal dimulai dengan melepas plafon gypsum dengan hati-hati agar tidak merusak rangka plafon.



Gambar 4. 42 Proses Pembongkaran Plafon

2. Membersihkan material yang tidak digunakan.
3. Langkah berikutnya yaitu pemotongan PVC sesuai dengan ukuran.



Gambar 4. 43 Proses Pemotongan PVC

4. Lalu pemasangan PVC yang telah dipotong ke area plafon yang rusak dengan menggunakan sekrup dan bor listrik untuk menahan.



Gambar 4. 44 Proses Pemasangan PVC



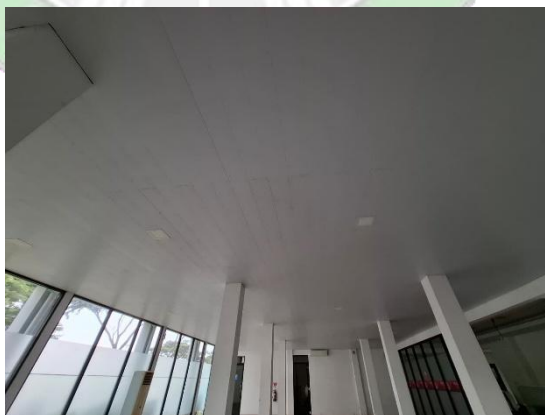
Gambar 4. 45 Pemasangan Sekrup

5. Pada bagian *service hatch* dibuat dengan ukuran 60 cm x 60 cm



Gambar 4. 46 Pembuatan Service Hatch

6. Hasil perbaikan plafon yang sudah selesai dikerjakan.



Gambar 4. 47 Plafon Setelah Perbaikan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap BAB IV

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

1. Pudarnya marka runway seluas 2.700 m² di Bandar Udara Internasional Banyuwangi sebagai akibat dari tingginya intensitas lalu lintas penerbangan, pengaruh kondisi cuaca, serta faktor dari tidak adanya perawatan selama 1 tahun, hal ini merupakan permasalahan serius yang berdampak langsung terhadap keselamatan operasi penerbangan. Marka yang tidak terlihat dengan jelas dapat menyulitkan pilot dalam melakukan identifikasi posisi saat proses lepas landas dan pendaratan, terutama dalam kondisi visibilitas rendah. Oleh karena itu, pemeliharaan marka runway berupa pengecatan ulang yang berpedoman pada PR 21 Tahun 2023 secara berkala sangat diperlukan untuk memastikan tanda visual di landasan pacu tetap sesuai standar dan dapat berfungsi optimal.
2. Kerusakan plafon berupa plafon *gypsum* yang berjamur dan lapuk di *boarding lounge* Terminal Internasional Bandar Udara Internasional Banyuwangi ini diakibatkan karena sudah lamanya terminal tidak beroperasi dan adanya kebocoran atap sehingga perlu adanya penggantian plafon demi keamanan dan kenyamanan. dengan dimensi 16 m x 10,25 m. Permasalahan ini merupakan masalah serius yang tidak hanya berdampak pada estetika ruangan, tetapi juga dapat membahayakan keselamatan dan kenyamanan kerja bagi pengguna terminal. Plafon *gypsum* yang lapuk dan berjamur berisiko runtuh serta menciptakan lingkungan kerja yang tidak layak. Permasalahan ini menunjukkan pentingnya pemeliharaan rutin dan inspeksi berkala terhadap seluruh fasilitas penunjang di lingkungan bandara, termasuk bangunan terminal sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal

Perhubungan Udara Nomor : PR 11 Tahun 2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Sisi Darat Bandar Udara.

5.1.2 Kesimpulan terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Setelah melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Banyuwangi, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa:

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

5.2 Saran

5.2.1 Saran terhadap BAB IV

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

1. Untuk menjaga keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di Bandar Udara Internasional Banyuwangi, disarankan agar dilakukan pengecatan ulang marka *runway* secara berkala. Hal ini penting mengingat tingkat keausan yang tinggi disebabkan oleh lalu lintas pesawat yang padat, pengaruh kondisi cuaca seperti panas ekstrem dan curah hujan, serta faktor umur dari marka yang sudah lama tidak mendapat perawatan. Serta pemilihan cat khusus marka dengan kualitas yang baik dan sesuai dengan standar penerbangan dan tahan terhadap cuaca ekstrem juga perlu menjadi perhatian agar hasil pengecatan lebih tahan lama. Ditambah dengan inspeksi setiap hari untuk memastikan bahwa marka *runway* masih dalam kondisi yang optimal, karena

pengecatan marka runway pada bandara tidak memiliki jadwal tetap yang mengikat, melainkan ditentukan berdasarkan kondisi marka.

2. Untuk meminimalisir terjadinya kerusakan plafon kembali, langkah-langkah seperti mengidentifikasi penyebab utama kerusakan plafon, menggunakan bahan berkualitas, menerapkan metode perbaikan yang tepat, serta melakukan perawatan rutin maka plafon yang telah diperbaiki secara efektif dapat bertahan lebih lama.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan OJT secara keseluruhan

Saran terhadap pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) secara keseluruhan yaitu pentingnya dilakukan inspeksi secara berkala dalam bekerja untuk mengetahui kondisi fasilitas sisi darat dan udara yang ada di bandar udara untuk memastikan *serviceable* atau *unserviceable* sehingga terciptanya pelayanan yang aman dan nyaman. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan di Bandar Udara Internasional Banyuwangi diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan yang sebanyak-banyaknya. Selain itu diharapkan menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan. Demikian laporan hasil *On the Job Training* (OJT) ini, telah di paparkan saran dan masukan. Agar semuanya menjadi lebih baik dan berjalan dengan lancar maka di harapkan setiap solusi yang telah di tawarkan agar dapat di pertimbangkan dan di aplikasikan guna memberikan keuntungan untuk semua pihak, baik dalam hal pelayanan, teknis, dan keselamatan penerbangan. Maka, diharapkan saran-saran yang bersifat membangun dari semua pihak untuk penyempurnaan dimasa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2001) 'Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/11/1/2001 tentang *Standar Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara*'.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2019) 'Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang *Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standar CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*'.
- Menteri Pekerjaan Umum (2008) 'Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 24/PRT/M/2008 Tentang *Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*'.
- Presiden Republik Indonesia (2009) 'UNDANG UNDANG REPUBLIK INDONESIA Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan'.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2023) 'Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : PR 11 Tahun 2023 Tentang *Pedoman Pemeliharaan Sisi Darat Bandar Udara*'
- Menteri Perhubungan (2021) 'PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA Nomor : PM 36 Tahun 2021 Tentang *Standarisasi Fasilitas Bandar Udara*'
- Bandar Udara Internasional Banyuwangi (2024) 'Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (*Aerodrome Manual*)'
- Menteri Perhubungan RI (2014) 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 78 Tahun 2014 Tentang *Standar Biaya Di Lingkungan Kementerian Perhubungan*

LAMPIRAN

ANALISA HARGA SATUAN PENGECATAN MARKA RUNWAY

No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
A	Tenaga Kerja				
	Pekerja	oh	0.04	Rp101,500.00	Rp4,060.00
	Mandor	oh	0.0036	Rp138,000.00	Rp501.82
B	Material				
	Cat Marka	Kg	0,5	Rp145,000.00	Rp72,500.00
C	Alat				
	Alat Bantu Pengecatan	bh	0.0167	Rp30,000.00	Rp501.00
JUMLAH					Rp77,562.82

ANALISA HARGA SATUAN PEMBONGKARAN PLAFON

No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0.033	Rp101,500.00	Rp3,349.50
2	Mandor	oh	0.0165	Rp138,000.00	Rp2,277.00
B	Material				
C	Alat				
1	Bor Listrik	jam	0.2	Rp1,560.00	Rp312.00
2	Palu	bh	0.1	Rp29,250.00	Rp2,925.00
JUMLAH					Rp8,863.50

PEMASANGAN PLAFON PVC

No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0.1	Rp101,500.00	Rp10,150.00
2	Mandor	oh	0.05	Rp138,000.00	Rp6,900.00
B	Material				
1	Plafon PVC	m ²	1.1	Rp100,000.00	Rp110,000.00
2	Sekrup Gypsum	bh	0.05	Rp393.75	Rp1,750.00
C	Alat				
1	Bor Listrik	jam	0.2	Rp1,560.00	Rp312.00
2	Cutter	bh	0.1	Rp20,000.00	Rp2,000.00
JUMLAH					Rp131,112.00

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional Banyuwangi

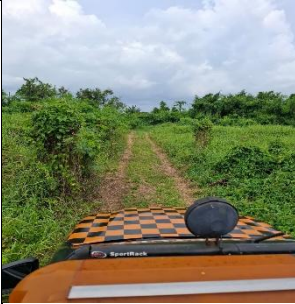
No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Rabu, 1 Oktober 2025	Perkenalan dengan pihak bandara		
2.	Kamis, 2 Oktober 2025	Perawatan kolam ikan		
3.	Jumat, 3 Oktober 2025	Inspeksi Runway		

4.	Senin, 6 Oktober 2025	Inspeksi Kantor Administrasi		
5.	Selasa, 7 Oktober 2025	Penebangan pohon sisi udara		
6.	Rabu, 8 Oktober 2025	Perbaikan Wastafel Perawatan Taman	 	
7.	Kamis, 9 Oktober 2025	Inspeksi Terminal		

8.	Jumat, 10 Oktober 2025	Perawatan Taman		
9.	Senin, 13 Oktober 2025	Perawatan access road		
10.	Selasa, 14 Oktober 2025	Perawatan dinding terminal		
11.	Rabu, 15 Oktober 2025	Pengecatan dinding terminal		

12.	Kamis, 16 Oktober 2025	Perawatan kolam ikan		
13.	Jumat 17 Oktober 2025	Perawatan pagar parimeter		
14.	Senin, 20 Oktober 2025	Perawatan kolam ikan		
15.	Selasa, 21 Oktober 2025	Pengecatan dinding terminal		

16.	Rabu, 22 Oktober 2025	Inspeksi kantor administrasi		
17.	Kamis, 23 Oktober 2025	Perbaikan kursi terminal		
18.	Jumat, 24 Oktober 2025	Perawatan taman Perbaikan atap terminal	 	

19	Senin, 27 Oktober 2025	Perawatan kolam ikan		
20	Selasa, 28 Oktober 2025	Inspeksi jalan perimeter		
21	Rabu, 29 Oktober 2025	Perawatan pagar perimeter		
22	Kamis, 30 Oktober 2025	Perawatan kolam ikan		

23	Jumat, 31 Oktober 2025	Inspeksi runway		
----	---------------------------	-----------------	--	--

Supervisor



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional Banyuwangi

1.	Senin, 3 November 2025	Perawatan kolam ikan		
2.	Selasa, 4 November 2025	Perbaikan atap		
3.	Rabu, 5 November 2025	Perbaikan atap kaca		

4.	Kamis, 6 November 2025	Perbaikan plafon		
5.	Jumat, 7 November 2025	Perbaikan atap gedung administrasi		
6.	Senin, 10 November 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara Inspeksi Terminal	 	
7.	Selasa, 11 November 2025	Pemotongan pohon area sisi udara		

8.	Rabu, 12 November 2025	Perawatan kolam ikan		
9.	Kamis, 13 November 2025	Perbaikan pintu toilet area terminal		
10.	Jumat, 14 November 2025	Perawatan kolam ikan		
11.	Senin, 17 November 2025	Pembuatan dudukan lampu		

12.	Selasa, 18 November 2025	Perawatan taman		
13.	Rabu, 19 November 2025	Pengecatan dinding terminal		
14.	Kamis, 20 November 2025	Perbaikan atap terminal		
15.	Jumat, 21 November 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

16.	Senin, 24 November 2025	Perawatan taman		
17.	Selasa, 25 November 2025	Inspeksi terminal		
18.	Rabu, 26 November 2025	Perawatan kolam ikan Perbaikan Meja Check In Counter	 	

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional Banyuwangi

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Senin, 1 Desember 2025	Pengecatan kolam ikan Pelaksanaan Sandpatch Test		
2.	Selasa, 2 Desember 2025	Perbaikan wastafel		

		Pengecatan marka runway		
3.	Rabu, 3 Desember 2025	Perbaikan dinding terminal		
		Pengecatan marka runway		
4.	Kamis, 4 Desember 2025	Pengecatan marka runway		

5	Jumat, 5 Desember 2025	Pengecatan marka service road		
6	Senin, 8 Desember 2025	Inspeksi terminal Perawatan taman	 	
7.	Selasa, 9 Desember 2025	Pembersihan drainase		

8.	Rabu, 10 Desember 2025	Penanaman pohon		
9.	Kamis, 11 Desember 2025	Perbaikan drainase		
10.	Jumat, 12 Desember 2025	Pembersihan area basecamp		
11.	Senin, 15 Desember 2025	Perbaikan atap terminal		

12.	Selasa, 16 Desember 2025	Perbaikan atap kaca terminal		
13.	Rabu, 17 Desember 2025	Perbaikan pintu		
14.	Kamis, 18 Desember 2025	Perawatan fasilitas terminal		
15.	Jumat, 19 Desember 2025	Inspeksi sisi udara		

Supervisor



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

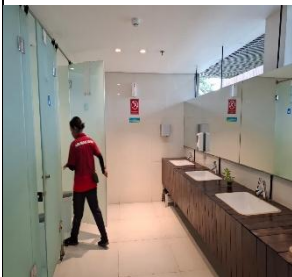
Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional Banyuwangi

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Senin, 5 Januari 2026	Perawatan taman Perbaikan wastafel	 	
2.	Selasa, 6 Januari 2026	Perbaikan fasilitas toilet		

3.	Rabu, 7 Januari 2026	Perawatan taman Inspeksi terminal	 	
4.	Kamis, 8 Januari 2026	Perbaikan pagar		
5.	Jumat, 9 Januari 2026	Perbaikan plafon terminal		
6.	Senin, 12 Januari 2026	Perawatan taman		

		Pengukuran terminal internasional		
7.	Selasa, 13 Januari 2026	Perawatan taman		
8.	Rabu, 14 Januari 2026	Perbaikan pagar		
9.	Kamis, 15 Januari 2026	Perbaikan pagar		
10.	Jumat, 16 Januari 2026	Pembuatan penutup drainase		

11.	Senin, 19 Januari 2026	Pembersihan rumput area <i>service road</i>		
12.	Selasa, 20 Januari 2026	Pengecatan besi area kolam		
13.	Rabu, 21 Januari 2026	Pengecatan besi area kolam		
14.	Kamis, 22 Januari 2026	Pembersihan <i>service road</i>		

		Perawatan taman		
15.	Jumat, 23 Januari 2026	Inspeksi sisi udara		
16.	Senin, 26 Januari 2026	Perawatan taman		
17.	Selasa, 27 Januari 2026	Perbaikan pagar		

18.	Rabu, 28 Januari 2026	Perawatan kolam		
19.	Kamis, 29 Januari 2026	Pembersihan <i>service road</i>		
20.	Jumat, 30 Januari 2026	Perbaikan <i>charging station</i>		

Supervisor



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Anandia Galis Gunawan Putri

NIT : 30723002

PRODI D-III TBL 8

Lokasi OJT Bandar Udara Internasional Banyuwangi

No	Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Senin, 2 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
2.	Selasa, 3 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
3.	Rabu, 4 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		

4.	Kamis, 5 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
5.	Jumat, 6 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
6.	Senin, 9 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
7.	Selasa, 10 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		

8.	Rabu, 11 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
9.	Kamis, 12 Februari 2026	Persiapan ornamen imlek		
10.	Jumat, 13 Februari 2026	Persiapan ornamen imlek		
11.	Senin, 16 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		

12.	Selasa, 17 Februari 2026	Bimbingan laporan OJT		
13.	Rabu, 18 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
14.	Kamis, 19 Februari 2026	Pengecatan kisi kisi kayu		
15.	Jumat, 20 Februari 2026	Inspeksi runway		

16.	Senin, 23 Februari	Sidang Laporan <i>On the Job Training</i>		
-----	--------------------	---	--	--

Supervisor



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380