

**PEMELIHARAAN MARKA APRON DAN PERBAIKAN KACA
TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU
KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 14 April 2025 – 11 Agustus 2025



Oleh :

GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES

NIT 30723004

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PEMELIHARAAN MARKA APRON DAN PERBAIKAN KACA
TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU
KALIMANTAN TIMUR**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 14 April 2025 – 11 Agustus 2025



Oleh :
GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES
NIT 30723004

**PROGRAM STUDI DIII TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) PEMELIHARAAN MARKA APRON DAN PERBAIKAN KACA TERMINAL DI BANDAR UDARA KALIMARAU KALIMANTAN TIMUR

Oleh:

GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES
NIT. 30723004

Laporan *On The Job Training* (OJT) diterima dan disahkan sebagai
satu penelaian *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor



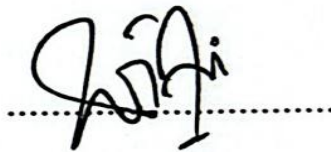
DANIEL RANDY, S.M
NIP. 19880803 200712 1 001

Dosen Pembimbing



LINDA WINIASRI, S.PSI.,M,SC
NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,
Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan



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

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim Penguji,

Supervisor



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

Dosen Pembimbing



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

Mengetahui,
Ketua Kantor BLU UPBU Kelas I Kalimantan



PATAH ATABRI, S.SIT M.M.
NIP. 19770716 200212 1 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PEMELIHARAAN MARKA APRON DAN PERBAIKAN KACA TERMINAL KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA KALIMARAU KALIMANTAN TIMUR”** dengan baik tanpa adanya kendala suatu apapun.

Apapun penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini disusun dalam rangka memenuhi syarat kelulusan Taruna/I program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan selama pembelajaran pada semester 4 (empat) Laporan ini juga merupakan bukti bagi Taruna/I dalam melaksanakan kegiatan pembelajaran di lapangan yang melihat dan mengobservasi secara langsung selama kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilakukan selama 5 bulan di lokasi Unit Penyelenggara Bandar Udara masing-masing.

Penyusunan laporan ini tidak akan terwujud tanpa adanya dukungan dan bantuan dari berbagai pihak tertentu. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Kedua Orang tua serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT)
3. Bapak Patah Atabri, S.Sit M.M. selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Daniel Randy, S.M. selaku Koordinator Unit Bangland Bandar Udara Kalimantan dan Supervisor.

6. Ibu Linda Winiarsi, S.Psi.,M.Sc. Selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya serta Dosen Pembimbing.
7. Seluruh Pegawai/Staff di Bandar Udara Kalimantan.
8. Saudara António Mouzinho de Deus Pinto yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini.
9. Rekan Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan ke-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. harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua, Amin.

Berau, 11 Agustus 2025
Penulis

GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES
NIT. 30723004

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	2
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT).....	6
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Kalimantan.....	6
2.2 Data Umum.....	8
2.2.1 Aerodrome Manual.....	7
2.3 Struktur Organisasi.....	27
2.4 Tinjauan Pustaka.....	27
BAB III TINJAUAN TEORI	28
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	28
3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)	28
3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	29
3.2 Pemeliharaan	30
3.2.1 Pemeliharaan Marka Apron.....	30
3.2.1.1 Jenis – jenis Marka Apron.....	31
3.2.1.2 Jenis – jenis Cat Marka	33
3.2.2 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung	34
3.2.2.1 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung	35
3.2.2.2 Tingkat Kerusakan Bangunan.....	35
BAB IV PELAKSANAAN OJT	37

4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	37
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>).....	37
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	39
4.2 Jadwal.....	43
4.3 Permasalahan.....	44
4.3.1 Pudarnya Marka <i>Apron</i> dan Pengurangan Parking Stand.....	45
4.3.2 Retaknya Kaca Koridor Terminal Keberangkatan.....	46
4.4 Penyelesaian.....	47
4.4.1 Pelaksanaan Perawatan Permukaan <i>Apron</i>	47
4.4.2 Pemeliharaan dan Perawatan Kaca Terminal Keberangkatan.....	53
BAB V PENUTUP.....	59
5.1 Kesimpulan.....	59
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	59
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	60
5.2 Saran.....	61
5.2.1 Saran Terhadap Bab IV	61
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT) secara keseluruhan.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....	63
LAMPIRAN	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi dan Tata Kerja BPSDM.....	1
Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Kalimantan, Kalimantan Timur.....	4
Gambar 2. 2 Bandar Udara Kalimantan Kalimantan Timur.....	5
Gambar 3. 1 <i>Marka Aircraft Stand</i>	33
Gambar 3. 2 <i>Marka Aircraft Stand</i>	34
Gambar 3. 3 <i>Marka Apron Edge</i>	34
Gambar 4. 1 <i>Runway</i> Bandar Udara Kalimantan	35
Gambar 4. 2 <i>Taxiway</i>	36
Gambar 4. 3 <i>Apron</i>	36
Gambar 4. 4 Terminal Penumpang.....	37
Gambar 4. 5 <i>Power House</i>	38
Gambar 4. 6 Gedung <i>Fire Station</i> Bandara Kalimantan	38
Gambar 4. 7 Gedung <i>Maintenance</i> Bandara Kalimantan.....	39
Gambar 4. 8 Gedung Cargo.....	39
Gambar 4. 9 Menara <i>Air Traffic Controller (ATC)</i>	40
Gambar 4. 10 Gedung Administrasi	40
Gambar 4. 11 Kondisi <i>Marka Apron</i> Sebelum Dilakukan Pengecatan.....	44
Gambar 4. 12 Layout <i>apron</i> bandar udara sebelum pengurangan parking stand	45
Gambar 4. 13 Retaknya kaca koridor Terminal	46
Gambar 4. 14 Lokasi pengecatan marka <i>apron</i>	46
Gambar 4. 15 Mixer Pengaduk cat.....	47
Gambar 4. 16 Ember Cat.....	47
Gambar 4. 17 Jenis Cat	47
Gambar 4. 18 Merk Thiner.....	48
Gambar 4. 19 Kuas Roll.....	48
Gambar 4. 20 Kuas cat tembok.....	48
Gambar 4. 21 Meteran.....	48
Gambar 4. 22 Tali.....	49
Gambar 4. 23 Kondisi marka <i>apron</i> sebelum pemeliharaan.....	50
Gambar 4. 24 Proses pencampuran cat dan tihiner	51
Gambar 4. 25 Kondisi <i>apron</i> setelah pemeliharaan marka <i>apron</i>	51
Gambar 4. 26 Layout <i>apron</i> setelah pengurangan <i>parking stand</i>	52
Gambar 4. 27 Gunting.....	53
Gambar 4. 2 Kop Kaca.....	53
Gambar 4. 2 Isolasi.....	53
Gambar 4. 30 Gun Sealan	54
Gambar 4. 31 Kaca Film	54
Gambar 4. 32 Solar Flat	54
Gambar 4. 33 Silicone.....	55
Gambar 4. 34 Kondisi kaca di terminal sebelum di perbaiki	56
Gambar 4. 35 Pembongkaran kaca yang retak	56
Gambar 4. 36 Pemasangan kaca film pada solar tuff.....	56

Gambar 4. 37 Pemasangan Kaca.....	57
Gambar 4. 38 Pemasangan Kaca dibantu dibantu dengan alat kop kaca	57
Gambar 4. 40 Setelah Perbaikan Kaca di Terminal Keberangkatan	58

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama.....	8
Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara	10
Tabel 2. 3 Jam Operasi.....	11
Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknik Pananganan Peswat	12
Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	12
Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran	14
Tabel 2. 7 <i>Availibility Clearing</i>	14
Tabel 2. 8 <i>Apron, Taxiway dan Check Location Data</i>	16
Tabel 2. 9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu	18
Tabel 2. 10 Lokasi dan <i>Designation of Standard Taxi Routes</i>	18
Tabel 2. 11 <i>Parking Stand</i> Pesawat Udara dan Koordinat.....	19
Tabel 2. 12 Ketersediaan Informasi Meteorologi.....	20
Tabel 2. 13 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	22
Tabel 2. 14 <i>Declared Distance</i>	23
Tabel 2. 15 <i>Approach And Runway Lighting</i>	23
Tabel 2. 16 <i>Approach And Runway Lighting</i>	24
Tabel 2. 17 Q. <i>Other Lighting, Secondary Power Supply</i>	25
Tabel 2. 18 <i>Helicopter Landing Area</i>	26
Tabel 2. 19 J. Jarak <i>Intersection – Take Off</i> dari setiap <i>runway</i>	26
Tabel 2. 20 <i>Koordinat Instrection - Taxiway</i>	26

BAB I

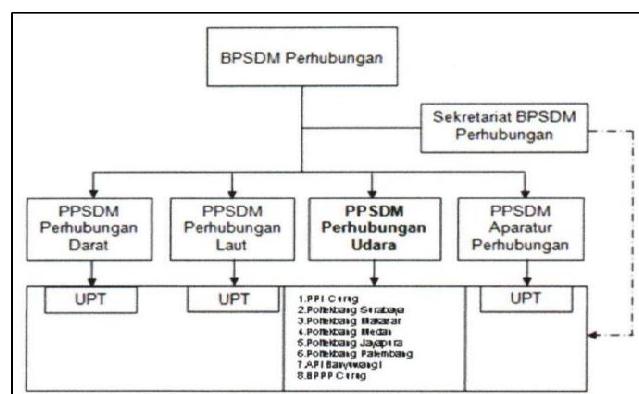
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan.

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan adalah unsur pelaksana tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan, yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Menteri Perhubungan. Adapun tugasnya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yaitu melaksanakan pengembangan Sumber Daya Manusia di Bidang Perhubungan. Adapun susunan organisasi Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan salah satunya yaitu Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia (PPSDM) Perhubungan Udara.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 1. 1 Struktur Organisasi dan Tata Kerja BPSDM.

Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia (PPSDM) Perhubungan Udara selaku Institusi Pembina dan Bimbingan Teknis Operasional melaksanakan

pengawasan dan pengendalian terhadap kesesuaian antara program diklat dan penempatannya. Agar kebijakan tersebut berjalan secara efektif dan efisien berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengamanatkan bahwa setiap personil yang bertugas dalam bidang penerbangan wajib memiliki sertifikat kompetensi dan lisensi yang dipersyaratkan dan diperoleh melalui Pendidikan dan pelatihan. Adapun Visi yang ditetapkan oleh Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia (PPSDM) Perhubungan Udara yaitu terwujudnya Sumber Daya Manusia (SDM) Perhubungan Udara yang prima, professional, dan beretika dalam menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan transportasi udara yang handal dan bertaraf internasional. Sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan Nomor PK.09/BPSDM-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Untuk mewujudkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang prima, professional dan beretika. Maka dilaksanakan *On the Job Training* (OJT) sebagai pelatihan transportasi udara.

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal, menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya. *On the Job Training* (OJT) mendorong taruna untuk menjadi individual, kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat. Disamping itu *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu pelatihan teknis yang diselenggarakan Unit Pelaksana Teknis (UPT).

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) diselenggarakan dengan harapan nantinya dapat menciptakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil dan disiplin tinggi dalam bidang Teknik Bangunan dan Landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja di lapangan di Unit Penyelenggara Bandar Udara tertentu.

Bandar Udara Kalimarau merupakan salah satu bandara yang digunakan sebagai tempat *On the Job Training* (OJT) para taruna Politeknik Penerbangan

Surabaya. Bandar Udara Kalimantan merupakan salah satu akses transportasi udara yang ada di Berau, Kalimantan Timur. Seiring dengan meningkatnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi udara, maka harus ditunjang dengan fasilitas yang baik dengan selalu mengawasi dan mengamati fasilitas penunjang untuk kelancaran dan keselamatan dalam penerbangan.

Berdasarkan pengamatan selama melakukan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan terdapat permasalahan pudarnya marka *Apron* dikarenakan lalu lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca, membuat marka *apron* cepat pudar. Serta merenggangnya kaca pada gedung terminal keberangkatan sehingga kaca tidak terpasang dengan rapat dan menyebabkan retak. Guna mencegah terjadinya potensi bahaya keselamatan dan operasi pesawat serta meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang Bandar Udara Kalimantan, penulis mengangkat permasalahan dalam laporan yang berjudul **“PEMELIHARAAN MARKA APRON DAN PERBAIKAN KACA TERMINAL BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU KALIMANTAN TIMUR”**

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Dari latar belakang yang telah dikemukakan diatas menjabarkan tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara ahli dalam bidangnya.
3. Mendapatkan pengalaman di dunia kerja yang sebenarnya.
4. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat *On the Job Training* (OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Kalimantan



Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Kalimantan, Kalimantan Timur (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

Pada awal berdirinya Bandar Udara Kalimantan tahun 1976, Bandar Udara Kalimantan dikategorikan sebagai bandara perintis dengan Panjang *runway* 650 meter dan *apron* menggunakan plat yang hanya dapat didarati pesawat kecil jenis MAF 506 atau disebut pesawat capung dengan kapasitas 5 orang 2 awak pesawat. Nama Kalimantan berasal dari anak sungai yang mengalir di depan terminal bandar udara.

Memasuki periode tahun 1990-an dilakukan peningkatan dengan pesawat yang mendarat jenis Cassa dari *Airlines* Deraya, Pelita Asahi, DAS tipe 100 dan 200 menggunakan landasan lama. Sehubungan dengan dilakukannya pengembangan dan renovasi peningkatan fasilitas pada tahun 2002, jenis Pesawat yang mendarat juga bertambah yaitu jenis ATR 42 milik perusahaan penerbangan Deraya, DAS, dan Kal Star.

Tampak satelit Bandar Udara Kalimantan Kalimantan Timur dapat

dilihat di bawah ini



Gambar 2. 2 *Bandar Udara Kalimarau Kalimantan Timur*

Seiring bertambahnya sumber pendanaan dari APBN provinsi dan kabupaten, Bandar Udara Kalimarau mulai menambah fasilitas pendaratan visual seperti *Precision Approach Path Indicator* (PAPI) pada tahun 2006. Pada tahun 2007 dilakukan perpanjangan landasan menjadi 1.850 meter dan pelapisan landasan serta peningkatan peralatan melalui dana APBN. Pada tahun berikutnya Bandar Udara Pemerintah Kalimarau naik kelas dari IV menjadi kelas II. Dengan ditunjuknya Provinsi Kalimantan Timur sebagai tuan rumah Pekan Olahraga Nasional (PON) pada tahun 2008, aktivitas Bandar Udara Kalimarau semakin pesat. Pada saat itu pesawat jet pertama yang membuka rute Balikpapan-Berau adalah B737-200 dari Maskapai Batavia Air untuk mengangkut atlet dan *official-partner* PON, namun melihat tingginya minat masyarakat akan kebutuhan transportasi udara maka rute pesawat ditambah menjadi Balikpapan-Berau PP.

Pada tahun 2010, dilakukan pembangunan gedung terminal baru berupa pembangunan gedung terminal dua lantai serta dua unit garbarata dengan dana APBN Kabupaten Berau sebesar Rp.480 Miliar. Peletakan batu pertama dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur. Pada tahun 2011 dilakukan perpanjangan landas pacu dari 1.850 m x 30 m menjadi 2.250 m x 45 m dan diresmikan pada tahun 2012. Dengan landas pacu baru, Bandar Udara Kalimarau dapat di darati Trigana Air menggunakan B737-200 dan Sriwijaya Air menggunakan B737-300. Gedung terminal baru Bandar Udara Kalimarau diresmikan secara kolektif oleh Presiden

Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 24 Oktober 2014 di Balikpapan. Semenjak saat itu, fasilitas Bandar Udara Kalimantan telah dilakukan beberapa kali peningkatan yang kemudian menjadikan Bandar Udara Kalimantan sebagai bandar udara Kelas I pada tahun 2018.

Untuk saat ini, pelayanan jasa penerbangan dilakukan oleh Wings Air (ATR 72-600) dengan rute PP Berau (BEJ) – Samarinda (AAP) dan PP Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN), Batik Air (A320 dan B737-800) dengan rute PP Berau (BEJ) – Surabaya (SUB) dan PP Berau (BEJ) – Jakarta (CGK), Citilink (ATR 72 – 600) dengan rute Balikpapan (BPN) – Berau (BEJ) – Balikpapan (BPN) serta Susi Air (C208B) dengan rute Maratua (RTU) – Berau (BEJ) – Maratua (RTU).

2.2 Data Umum

Berikut ini data – data mengenai Bandar Udara Kalimantan Kalimantan -Timur :

2.2.1 *Aerodrome Manual*

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

A.	Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama			
	1.	Indikator Lokasi	:	WAQT
	2.	Nama Bandar Udara	:	Kalimaran
	3.	Kabupaten/Kota	:	Berau
	4.	Kode IATA	:	BEJ

Tabel 2. 2 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

Tabel 2. 3 Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara

B.	Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara			
	1.	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	:	02° 09' 00" N ; 117° 26' 00"E
	2.	Arah dan Jarak ke Kota	:	4,14 <i>Nautical Miles</i> <i>heading</i> 89,03 <i>degrees ke kota</i> Tanjung Redeb
	3.	Magnetik Var / Tahun Perubahan	:	0° W (2020) / 0.08° <i>Increasing</i>
	4.	Elevasi / Referensi Temperature	:	33 ft (MSL) / 32 °C
	5.	Elevasi masing-masing <i>threshold</i>	:	Threshold Rwy 19 : 16 ft Threshold Rwy 01 : 33 ft
	6.	Elevasi tertinggi <i>Touch Dow</i> <i>Zone pada precicion</i> <i>approach runway</i>	:	33 ft (MSL)
	7.	Rincian Rotating Beacon	:	Merk : Hali- Brite Inc Type : HBM 150-3 Warna : Red / White RPM : 50
	8.	Nama penyelenggara Bandar Udara	:	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

				Kelas I Kalimantan Sumbawa Besar.
	9.	Alamat Bandar Udara	:	Jl. Kalimantan, Teluk Bayur Berau 77315 Kalimantan Timur
	10.	Telephone	:	(0554) 2741966 / 081289405611
	11.	Telefax	:	(0554) 2741966
	12.	Telex	:	(0554) 2741966
	13.	<i>E-mail</i>	:	bandara_kalimarau@ya hoo.co.id upbu_berau@dephub.g o.id Microsite : dephub.go.id/go.id/org/upb ukalimarau
	14.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	IFR/VFR
	15.	KODE IATA	:	BEJ

Tabel 2. 4 Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara

Tabel 2. 5 Jam Operasi

C.	Jam Operasi			
	1.	Pelayanan pesawat udara	:	07.00 –20.00 WITA / 23.00 – 13.00 UTC

	2.	Administrasi Bandar Udara	:	08.00 – 16.30 WITA / 00.00 – 08.30 UTC
	3.	Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina	:	Tersedia (<i>On Call</i>)
	4.	Handling	:	07.00 – 20.00 WITA / 23.00 – 13.00 UTC
	5.	Keamanan Bandar Udara	:	H-24 jam

Tabel 2. 6 Jam Operasi

Tabel 2. 7 Pelayanan dan Fasilitas Teknik Pananganan Peswat

D.	Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara (<i>Handling Service and Facilities</i>)			
	1.	Fasilitas penanganan kargo	:	Tersedia (2 Unit Hand Lift dengan muatan hingga 2 ton, 4 unit conveyor belt dan seluruh fasilitas modern yang dapat menopang beban hingga 100 kg)
	2.	Bahan bakar / oli / tipe	:	Tersedia (JET A1 AVTUR)
	3.	Fasilitas pengisian bahan	:	Tersedia

		bakar / kapasitas		(1 truck 45 000L)
	4.	Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara	:	Tidak Tersedia
	5.	Fasilitas perbaikan untuk pesawat	:	- Tidak tersedia
	6.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 8 Pelayanan dan Fasilitas Teknik Pananganan Peswat

Tabel 2. 9 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

E.	Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facillities</i>)			
	1.	Hotel	:	Tersedia (di depan Bandara dan kota)
	2.	Restauran	:	Tersedia
	3.	Transportasi	:	Tersedia
	4.	Fasilitas Kesehatan	:	Tersedia (Klinik dan KKP)
	5.	Bank dan Kantor Pos	:	Tersedia
	6.	Kantor Pariwisata	:	Tersedia (Perwakilan dinas Kabupaten Berau)
	7.	Pelayanan Bagasi	:	Tersedia
	8.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 10 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2. 11 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

F.	Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)			
	1.	Kategori Bandar Udara Untuk PKP-PK	:	Kategori 6
	2.	Fasilitas PKP-PK	:	- 1 Unit Foam Tender Type III kapasitas air 6.000 liter, - kapasitas tangki foam 720 liter dan kapasitas tangki kimia kering 250 kg; - 1 Unit Foam Tender Type II kapasitas air 9.000 liter, kapasitas tangki foam 1.080 liter dan kapasitas tangki kimia kering 500 kg; - 1 Unit Tank Car kapasitas air 5.000 liter;

				- 2 Unit Ambulance; - 1 Unit Commando car; - 16 personel serkom; - 2 personil bersertifikat; - 1 personel belum berlisensi/bersertifikat.
	3.	Ketersediaan Peralatan pemindahan pesawat udara rusak	:	Supadio Airport Telp. (+62 560) 721560, 721002, 721003
	4.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 12 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

Tabel 2. 13 Availability Clearing

G.	<i>Avaibility Clearing</i>			
	1.	<i>Type of clearing equipment</i>	:	Water Blusting Truck
	2.	<i>Clearence</i>	:	Per 6 Bulan / sesuai kebutuhan
	3.	<i>Keterangan</i>	:	-

Tabel 2. 14 Availability Clearing

Tabel 2. 15 Apron, Taxiway dan Check Location Data

H.	<i>Apron, Taxiway dan Check Location Data</i>			
	1.	<i>APRON</i>		
		1.	Permukaan	: - <i>Apron A = Asphalt</i> (27 M X 100 M, dikelola skuadron) - <i>Apron B = Rigid</i> (318 M X 100 M, milik Bandara)
		2.	Kekuatan (<i>Strength</i>)	: - <i>Apron A</i> =125.500Lb s (47844.47 kg) (Skuadron) - <i>Apron B =</i> PCN 58 R/B/W/T (Slab Beton/Banda ra).
		3.	Dimensi	: - <i>Apron A</i> = 100 m x 60 m - <i>Apron B</i> = 318 m x 100 m
	2	<i>TAXIWAY</i>		

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

Tabel 2. 16 Apron, Taxiway dan Check Location Data

Tabel 2. 17 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

I.	Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu			
	1.	Penggunaan tanda Identifikasi pesawat udara, <i>taxiway guide lines, visual docking/parking guidance system</i> untuk parkir pesawat udara	:	- ID Sign Of ACFT : Available - TWY Guide Line : Available - Visual Dockin

			g : ADGS Parking stand 6 and 7 - Parking Guidance : A/C Stop line parking Available (By Marshall)
	2.	Sistem Aircraft Stands	: - ID Sign Of ACFT : Available
			- TWY Guide Line : Available - Visual Docking : Available - Parking Guidance : Available
3.		Marka Runway dan lampu Taxiway	: - Marka RWY : RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, touch down, RWY side stripe, nose wheel guidance turn pad RWY - Marka TWY : centerline, hold position, nose wheel guidance,

			<i>TWY Edge;</i> - <i>Lampu RWY : Pals Cat I</i> <i>RWY 01, Mals RWY 19, THR, RWY end, RWY centerline, RWY edge, RTIL RWY 19;</i> - <i>Lampu TWY : TWY edge;</i> - <i>Lampu Apron : Apron Edge, Flood Light;</i> - <i>Rotating Beacon</i>
4.	<i>Stop bars</i>	:	-
5.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 18 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu

J. Lokasi dan *Designation Of Standard Taxi Routes*

Tabel 2. 19 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes

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

Tabel 2. 20 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes

K. *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 21 *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

No	<i>Parking Stand</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1.	1	02 08 59.866 N	117 26 01.495 E	AT 72
2.	2	02 08 58.724 N	117 26 01.243 E	A320/B738
3.	3	02 08 57.580 N	117 26 00.968 E	A320/B738
4.	4	02 08 56.442 N	117 26 00.714 E	AT 72
5.	5	02 08 55.296 N	117 26 00.547 E	A320/B738
6.	6	02 08 53.978 N	117 26 00.065 E	A320/B738
7.	7	02 08 52.083 N	117 26 59.634 E	A320/B738
8.	8	02 08 50.983 N	117 26 59.477 E	AT 72

Tabel 2. 22 *Parking Stand* Pesawat Udara dan Koordinat

(Sumber: *Aerodrome Manual* (AM) Bandar Udara Kalimantan)

L. *Aerodrome Obstacle*

Remarks : NIL (Area Pendaratan)

M. Ketersediaan Informasi Meteorologi

Tabel 2. 23 Ketersediaan Informasi Meteorologi

<i>Associated MET Office</i>	:	<i>Aerodrome Meteorological and Geophysical Station KALIMARAU AIRPORT</i>
<i>Hours of service MET office Outside Hours</i>	:	H-24
<i>Office responsible for TAF preparation period of validity</i>	:	NIL
<i>Type of landing forecasts interval of issuance</i>	:	<i>QAM/Half Hour</i>

<i>Briefing/ consultation provided</i>	:	NIL
<i>Flight documentation- language used</i>	:	<i>Chart/English</i>
<i>Charts and other information available for Providing Information</i>	:	S, W, T, SWM, SWL ▪ S = surface analysis (current chart) ▪ U = upper air analysis (current chart) ▪ P = prognostic upper air chart ▪ W =significant weather chart ▪ T = tropopause chart ▪ SWM = significant weather medium (chart) ▪ SWL = significant weather low (chart)
<i>ATS units provided with information</i>	:	Kalimaraau TWR
<i>Additional information (limitation of service etc)</i>	:	<i>Address – Bandara Kalimaraau – Berau</i> <i>Telp. +6285248758682</i>

Tabel 2. 24 Ketersediaan Informasi Meteorologi

N. Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 25 Karakteristik Fisik *Runway*

1	2	3	4	5
Nomor <i>Runway</i>	<i>True BRG</i>	Dimensi <i>Runway</i>	Kekuatan (<i>PCR</i>) dan Permukaan <i>runway</i> dan <i>stopway</i>	Koordinat <i>Threshold</i>
01	013 °	2250 X 45 M	470 F/C/X/T (Asphalt)	02° 08'16.26 " N 117° 25'41.99 " E
19	193 °			02° 09'27.92 " N 117° 25'59.29 "E
6	7		8	9

<i>Elevasi Threshold & ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway</i>	<i>Slope Runway Nomor</i>	<i>Dimensi Stopway</i>	<i>Dimensi Clearway</i>
33 ft	-0.04%, +0.14%, +0.99%, +0.22% (Longitudinal) 1.19% - 1.92% (Transverse)	NIL	400 M X 140 M
16 ft	+0.22%, +0.99%, +0.14%, -0.04% (Longitudinal) 1.19% - 1.92% (Transverse)	NIL	200 M X 140 M
10	11	12	13
<i>Dimensi Runway Strip</i>	<i>RESA</i>	<i>OFZ</i>	<i>Keterangan</i>
2370 M X 140 M	90 M X 90 M	NIL	Tidak ditemukan adanya obstacle
Grass	90 M X 90 M	NIL	

Tabel 2. 26 Karakteristik Fisik Runway

(Sumber : *Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Kalimantan.)

O. Declared Distance

Tabel 2. 27 Declared Distance

1	2	3	4	5
RWY Designator	TORA	TODA	ASDA	LDA
01	2250 M	2650 M	2250 M	2250 M
19	2250 M	2450 M	2250 M	2250 M

Tabel 2. 28 Declared Distance

(Sumber: *Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Kalimantan)

P. Approach And Runway Lighting

Tabel 2. 29 Approach And Runway Lighting

1	2	3	4	5
<i>RWY</i> <i>Designator</i>	<i>APP LIGHT</i> <i>type LEN</i>	<i>THR Light</i> <i>colour</i> <i>WBAR</i>	<i>VASIS</i> <i>(MEH</i> <i>T)</i> <i>PAPI</i>	<i>TDZ LGT</i> <i>LEN</i>
01	<i>PALS</i> Cat I 900 m, LIH	<i>Green</i>	PAPI, Left/3°	NIL
19	MALS, 420 m, LIH	<i>Green</i>	PAPI, Left/3°	NIL

Tabel 2. 30 Approach And Runway Lighting

6	7	8	9	10
<i>RWY</i> <i>Centreline LGT Lngth,</i> <i>Spacing</i> <i>Colour</i>	<i>RWY Edge LGT</i> <i>LEN, Spacing</i> <i>Colour</i>	<i>RWY End</i> <i>LGT</i> <i>Colour</i> <i>WBAR</i>	<i>SWY</i> <i>LGT</i> <i>LEN</i> <i>(m)</i>	<i>Remarks</i>

			<i>Colour</i>	
Length 2250 M Spacing 30 M	Length 2250 M Spacing 60 M	<i>7-7-7 Config Spacing 1.25 M</i>	NIL NIL	NIL
Colour Red and White	Colour Yellow and White	<i>Colour Red</i>	NIL	
Length 2250 M Spacing 30 M	Length 2250 M Spacing 60 M	<i>7-0-7 Config Spacing 1.25 M</i>	NIL NIL	REIL

Tabel 2. 31 Approach And Runway Lighting

Q. Other Lighting, Secondary Power Supply

Tabel 2. 32 Other Lighting, Secondary Power Supply

1.	<i>ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation</i>	:	<i>ABN : On top of Tower building (020845.40N, 1172559.72E , Flashing Red/Green every 4 seconds, 2300 - 1300</i>
2.	<i>LDI location and LGT</i>	:	<i>NIL</i>
3.	<i>Anemometer location and LGT</i>	:	<i>800 m from THR 01, not lighted</i>
4.	<i>TWY edge / Centerline LGT</i>	:	<i>Twy Edge : TWY B. C Twy Center LGT : Not Availble</i>

5.	<i>Secondary power supply/switch over time</i>	:	<i>Secondary power supply to all lighting at AD</i>
6.	Keterangan	:	<i>Windsock available</i>

Tabel 2. 33 Q. Other Lighting, Secondary Power Supply

R. Helicopter Landing Area

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

Tabel 2. 34 Helicopter Landing Area

1.	<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	:	TLOF : 02°09'02" N 117°25'53" E FATO 01 : 02°08'16.26" N 117°25'41.99" E FATO 19 : 02°09'27.92" N 117°25'59.29" E
2.	<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	:	Rwy 19 : 16 ft Rwy 01 : 33 ft
3.	<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	:	TLOF : Circle with diameter 18 M, Concrete, 540 R/C/X/U, Dash line yellow. FATO : 2250 x 45 M, Asphalt, 470 F/C/X/T, runway Marking (FATO Runway Type)
4.	<i>True bearing and MAG brg</i>	:	FATO runway Tipe : 01 - 19

	<i>of FATO</i>		
5.	<i>Declared distance available</i>	:	NIL
6.	<i>APP and FATO lighting</i>	:	NIL
7.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 35 Helicopter Landing Area

S. Jarak *Intersection* – *Take Off* dari setiap *runway*

Tabel 2. 36 Jarak *Intersection* – *Take Off* dari setiap *runway*

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

Tabel 2. 37 J. Jarak *Intersection* – *Take Off* dari setiap *runway*

(Sumber : *Aerodrome Manual* (AM) Bandar Udara Kalimantan)

T. Koordinat *Intersection* – *Taxiway*

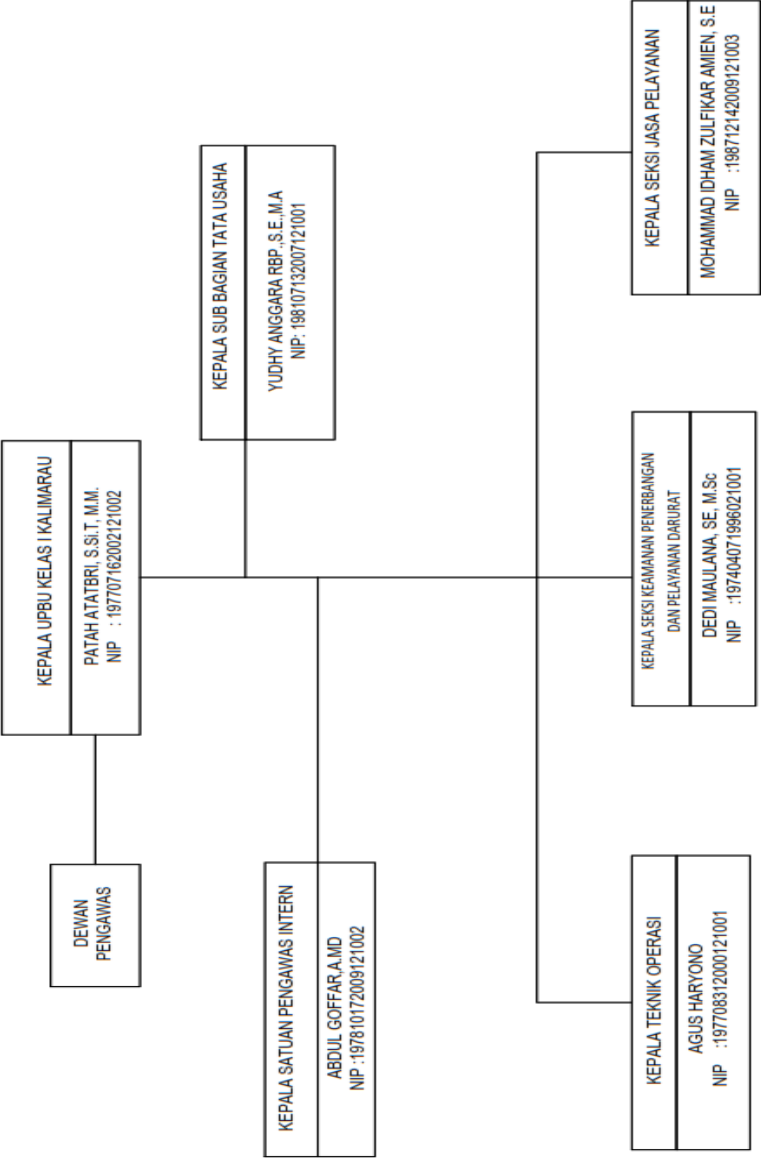
Tabel 2. 6 Koordinat *Intersection* - *Taxiway*

<i>Intersection - Taxiway</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)	
	Lintang	Bujur
01	02 09 20.2 N	117 26 02 E
19	02 09 19.2 N	117 26 1.7 E

Tabel 2. 38 Koordinat *Intersection* - *Taxiway*

**U. Lokasi untuk *pre-flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*
Ditetapkan di *Parking Stand Area (Apron)* dan elevasinya 21 ft**

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Kalimantan

2.4 Tinjauan Pustaka

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

- a. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara.
- c. PM 69 Tahun 2013 Tentang Tata nana Kebandarudaraan Nasional.
- d. Rencana Strategis PPSDM Perhubungan Udara 2020-2024.
- e. PM 122 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
- f. Permen PUPR 24/PRT/M/2008 Tentang Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung.
- g. PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume 1 *Aerodrome* Daratan.
- h. KM 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.
- i. PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

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 antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas keselamatan dan fasilitas penunjang lainnya.

Bandar Udara memiliki peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara, dengan cara mempertemukan beberapa titik pertemuan jaringan dan rute angkutan udara (PM 69 Tatanan Kebandarudaraan Nasional, 2013).

Sebagai pusat transportasi udara, bandar udara terdiri atas beberapa fasilitas untuk membantu kelancaran operasional penerbangan. Fasilitas ini meliputi fasilitas sisi darat dan sisi udara.

3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi operasi bandar udara sisi udara bandar udara adalah wilayah bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus.

Dalam KM 47 tahun 2002 disebutkan pula fasilitas pokok sisi udara bandar udara meliputi:

- a. *Runway* (landas pacu), adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas.
- b. *Taxiway* adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung

antara beberapa fasilitas seperti *aircraft parking position*, *apron taxiway*, dan *rapid exit taxiway*.

c. Apron, adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 47 Tahun 2002 tentang sertifikasi operasi bandar udara sisi darat bandar udara yaitu wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan, Adapun Fasilitas Sisi Darat terdiri dari :

a. Terminal bandar udara adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan.

b. *Cargo*, adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

c. Fasilitas penunjang bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang juga termasuk.

3.2 Pemeliharaan

Dalam PR 21 Tahun 2023 program pemeliharaan, termasuk pemeliharaan preventif jika diperlukan, harus dibuat untuk menjaga fasilitas dalam kondisi yang tidak mengganggu keselamatan, keteraturan atau efisiensi navigasi penerbangan. Pemeliharaan preventif adalah pekerjaan pemeliharaan antar program yang dilakukan untuk mencegah kegagalan atau degradasi fasilitas seperti perkerasan, pagar, alat bantu visual, system drainase dan bangunan.

Upaya pemeliharaan untuk mempertahankan kesiapan fasilitas sisi udara pihak penyelenggara bandar udara wajib melakukan pemeliharaan dalam jangka

waktu tertentu untuk menunjang keselamatan, dan kelancaran operasional penerbangan. Program pemeliharaan sisi udara dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pemeliharaan pencegahan (*preventive maintenance*) dan pemeliharaan penanggulangan (*corrective maintenance*) (Riandi, Novalia, & Purnama, 2022).

Pemeliharaan pencegahan bertujuan untuk mencegah terjadinya kerusakan atau penurunan kemampuan (*degradasi*) fasilitas, dan juga menghilangkan berbagai penyebab potensi terjadinya kerusakan pada fasilitas seperti pemantauan kondisi *movement area*, pemeliharaan kebersihan dari FOD di area runway dan apron yang menimbulkan bahaya terhadap keselamatan dan operasi pesawat, pembersihan genangan air dan *rubber deposit*, pemeliharaan sambungan, pemeriksaan kerataan permukaan dan pemeriksaan karakteristik gesekan *runway*. Sedangkan pemeliharaan penanggulangan berupaya untuk mengembalikan kondisi dan kemampuan fasilitas ke kondisi kemampuan awal atau seharusnya. Kegiatan ini meliputi perbaikan kerusakan permukaan, perbaikan keretakan dan pelapisan ulang (*overlay*) (Riandi, Novalia, & Purnama, 2022).

3.2.1 Pemeliharaan Marka Apron

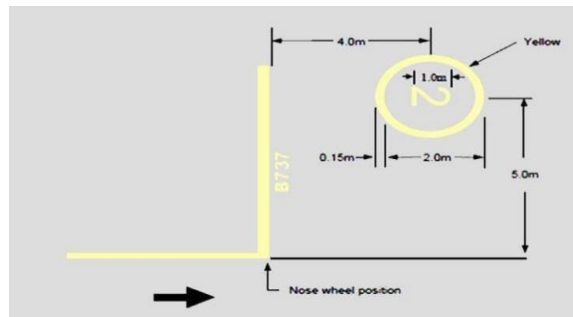
Menurut PR 21 Tahun 2023 marka atau marking merupakan simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika. Pemeliharaan marka apron Bandar Udara Kalimantan ini dilakukan dengan tujuan mencegah terjadinya potensi bahaya keselamatan dan operasi pesawat dikarenakan marka *apron* yang telah pudar. Hal ini terjadi karena Lalu Lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca, membuat marka *apron* cepat pudar.

3.2.1.1 Jenis – jenis Marka Apron

Dalam PR 21 Tahun 2023 *Manual of Standar CASR 139 Volume 1 Aerodrome* Daratan marka *apron* terdiri dari Marka *Aircraft Stand*, Marka *Taxi Lead-in Designation*, Marka *Apron Safety Lines* dan Marka *Apron Edge*.

a. Marka *Aircraft Stand*

Marka *aircraft stand* harus disediakan untuk posisi parkir yang telah ditetapkan pada *apron* yang diperkeras. Marka *aircraft stand* pada *apron* yang diperkeras harus diposisikan untuk dapat memberikan jarak aman dan Ketika *nose wheel* mengikuti Marka *aircraft stand*.



Gambar 3. 1 Marka Aircraft Stand

(Sumber: PR 21 Tahun 2023)

Marka *aircraft stand* harus memastikan unsur-unsur *identification aircraft stand*, garis pemandu (*garis lead-in*, *garis lead-out*, *garis turning*), serta *reference bar* (*turn bar*, *alignment bar* dan *stop line* yang terdiri atas *pilot stop line* dan *marshaller stop line*).

b. Marka Taxi Lead-in Designation

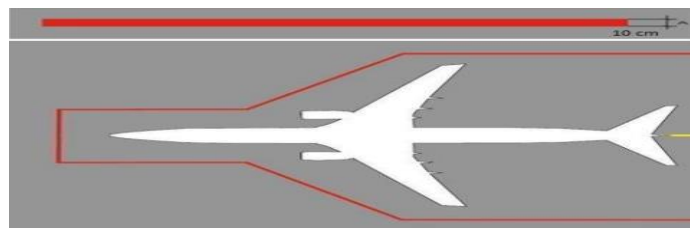
Taxi lead-in designation harus disesuaikan di *apron* yang mempunyai lebih dari satu *aircraft stand*. Marka *lead-in* harus terletak di awal setiap garis taxi guideline yang bercabang. Ada tiga jenis *lead-in line* yaitu *aircraft stand number designation*, *aircraft type limit designation* dan *aircraft weight limit designation*.

c. Marka Apron Safety Lines

Apron safety lines harus disediakan di *apron* perkerasan seperti di persyaratan dalam konfigurasi parkir dan fasilitas darat. *Apron safety lines* harus ditempatkan untuk mendefinisikan area yang diperuntukan untuk digunakan kendaraan darat dan peralatan layanan pesawat darat lainnya untuk menyediakan jarak yang aman dari pesawat udara. *Apron safety lines* meliputi unsur antara lain seperti *wing tip clearance lines* dan *service road boundary lines*. *Apron safety lines*

tidak boleh putus, mempunyai lebar 10 cm dan berwarna merah. Garis batasnya mempunyai lebar 10 cm.

Marka yang termasuk kedalam marka *apron safety lines* yaitu *wing tip clearance lines*, *parking clearance line*, *aircraft type limit line*, *parking weight limit line*, *equipment clearance line*, marka *equipment storage*, marka *aerobridge safety*, *no parking area*, marka *equipment parking area*, marka *fuel hydrant*, marka *tug parking position lines*, marka *apron service road*, dan *passanger path*.



Gambar 3. 2 Marka Apron Safety Lines

(Sumber: PR 21 Tahun 2023)

d. Marka *Apron Edge*

Marka *apron edge* harus disediakan jika batas antara perkerasan dengan kekuatan tinggi tidak dapat dibedakan dengan daerah sekitarnya, dan parkir pesawat udara yang tidak dibatasi pada posisi parkir tetap. Marka *apron edge* terdiri oleh dua garis kuning tak terputus dengan lebar 0.15 m dan terpisah sejauh 0.15 m.

Marka yang termasuk kedalam marka *apron edge* yaitu marka *road-holding position*, marka *mandatory instruction*, dan marka informasi.



Gambar 3. 3 Marka Apron Edge

(Sumber: PR 21 Tahun 2023)

3.2.1.2 Jenis – jenis Cat Marka

Ada beberapa jenis cat untuk marka, masing-masing memiliki kelebihan dan kekurangan yang berbeda tergantung pada tujuan penggunaannya.

a. Thermoplastic

Adalah jenis plastik yang menjadi lunak jika dipanaskan dan akan mengeras jika didinginkan dan proses ini bisa dilakukan berulang kali. Unsur yang terkandung dalam cat ini yaitu resin hidrokarbon dan manik-manik kaca yang memberikan kinerja reflektif.

b. Coldplastic

Adalah jenis plastic yang terdiri atas dua komponen bahan yang terpisah. *Coldplastic* setelah dihampar dan bisa juga disemprot dengan tekanan kuat, ia akan cepat mongering dan menghasilkan kepadatan yang tinggi.

c. Pre-formed thermoplastic

Adalah jenis plastik yang terbuat dari bahan yang sama seperti thermoplastic yaitu plastik yang jika dipanaskan bisa mengeras dengan kuat dan mampu menahan beban lalu lintas berat.

d. Cat berbasis pelarut

Cat berbasis pelarut atau solvent base paint ini bisa digunakan untuk penandaan marka jalan, bahan tersebut cenderung mengandung kadar VOC yang tinggi, berbau kuat, dan hasil mengkilap. Cat roadline cocok digunakan untuk apron karena cepat kering dann hasil lebih mengkilap.

e. Cat berbahan dasar air

Cat berbahan dasar air pada dasarnya hamper sama dengan cat marka berbahan dasar pelarut/minyak. Cat berbahan dasar air tidak mengandung kadar VOC tinggi dan pengeringannya dipengaruhi oleh udara sehingga membutuhkan waktu lebih lama dari bahan pelarut minyak. (Erwin Kusnandar, 2016).

3.2.2 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa pemeliharaan bangunan

gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu layak fungsi (*preventive maintenance*). Sementara perawatan bangunan gedung adalah kegiatan memperbaiki dan atau mengganti bagian bangunan gedung, komponen, bahan bangunan, dan atau prasarana dan sarana agar bangunan gedung tetap layak fungsi (*corrective maintenance*).

3.2.2.1 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa Lingkup Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung terdiri atas:

- a. Rehabilitas Memperbaiki bangunan yang telah rusak Sebagian dengan maksud menggunakan sesuai dengan fungsi tertentu yang tetap, baik arsitektur maupun struktur bangunan gedung tetap dipertahankan seperti semula, sedangkan utilitas dapat berubah.
- b. 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.
- c. Restorasi Memperbaiki bangunan yang telah rusak berat sebagian dengan maksud menggunakan untuk fungsi tertentu yang dapat tetap atau berubah dengan tetap mempertahankan arsitektur bangunannya sedangkan struktur dan utilitas bangunannya dapat berubah.

3.2.2.2 Tingkat Kerusakan Bangunan

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa Intensitas kerusakan bangunan dapat digolongkan atas tiga tingkat kerusakan, yaitu :

- a. Kerusakan ringan. Kerusakan ringan adalah kerusakan terutama pada komponen nonstruktural, seperti penutup atap, langit-langit, penutup lantai, dan dinding pengisi. Perawatan untuk tingkat kerusakan ringan, biayanya maksimum adalah sebesar 35% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru

yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

b. Kerusakan sedang. Kerusakan sedang adalah kerusakan pada Sebagian komponen non struktural, dan atau komponen struktural seperti struktur atap, lantai dan lain- lain. Perawatan untuk tingkat kerusakan sedang, biayanya maksimum adalah sebesar 45 % dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

c. Kerusakan berat. Kerusakan berat adalah kerusakan pada sebagian besar komponen bangunan, baik struktural maupun non-struktural yang apabila setelah diperbaiki masih dapat berfungsi dengan baik sebagaimana mestinya. Biaya maksimum adalah sebesar 65% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

BAB IV PELAKSANAAN OJT

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

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan memiliki lingkup sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

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

a. Landas Pacu (*Runway*)

Landas Pacu merupakan daerah berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan memiliki *runway* dimensi panjang 2250 m x 45 m dengan perkerasan *flexible* dan *strength* PCN 52 F/C/X/T (asphalt). Letak *runway* 01 pada arah selatan dan *runway* 19 pada arah utara.



Gambar 4. 1 *Runway* Bandar Udara
Kalimaranu (Sumber: Google Earth, diakses
tanggal 08 Agustus 2025)

b. Landas Hubung (*Taxiway*)

Taxiway (landas hubung) adalah jalan yang digunakan sebagai jalan keluar masuk pesawat dari runway serta sarana penghubung apron dengan *runway* maupun beberapa fasilitas lain seperti *aircraft parking position taxiline*, *apron taxiway* dan *rapid exit taxiway*. Terdapat dua *taxiway* Bandar Udara Kalimantan dengan permukaan asphalt, *taxiway* A memiliki dimensi 108 m x 15 m dengan strength 125.500 Lbs *taxiway* B memiliki dimensi 167 m x 23 m dengan strength 60 F/C/X/T, dan *taxiway* C memiliki dimensi 179 m x 23 m dengan strength 58 F/C/X/T.



Gambar 4. 2 *Taxiway*

(Sumber: Google Earth, diakses tanggal 08 Agustus 2025)

c. *Apron*

Apron adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar dan perawatan pesawat. Apron Bandar Udara Kalimantan memiliki dimensi 318 m x 100 m dengan permukaan Rigid (318 m x 100 m) dan Strength 56 R/B/W/T (Slab Beton)



Gambar 4.3 *Apron*

(Sumber: Google Earth, diakses tanggal 08 Agustus 2025)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

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

a. Terminal Penumpang

Tempat penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan.



Gambar 4. 4 Terminal Penumpang (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

b. Gedung Operasional

Gedung Operasional merupakan Gedung penunjang kegiatan operasional pada sebuah bandara. Berikut Gedung operasional yang ada di Bandara Kalimarau yaitu:

1. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) atau disebut juga rumah pembangkit adalah gedung yang mendistribusikan listrik ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara kalimaraau berau.



Gambar 4. 5 Power House

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025)

2. PKP-PK

Fire Station adalah bangunan Gedung pada sisi udara yang berlokasi di posisi strategis yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.



Gambar 4. 6 Gedung *Fire Station* Bandara Kalimarau (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)

3. Gedung *Maintenance*

Gedung *maintenance* adalah Gedung yang digunakan sebagai tempat untuk penyimpanan alat-alat berat dan bangland maupun kendaraan penunjang kegiatan operasional bandar udara serta tempat untuk perbaikan alat-alat yang digunakan dalam bekerja.



Gambar 4. 7 Gedung *Maintenance* Bandara Kalimarau
(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)

4. Cargo

Cargo adalah ruang yang digunakan sebagai proses pelayanan bongkar muat barang dalam bandara.



Gambar 4. 8 Gedung Cargo (Sumber:
Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)

5. 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. Berikut merupakan control tower di Bandar Udara Kalimarau.



Gambar 4. 9 Menara *Air Traffic Controller (ATC)*

(Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)

6. Gedung Administrasi

Gedung ini digunakan sebagai tempat pengelola keuangan, mengurus administrasi bandara seperti perizinan, dan kordinasi dengan instansi terkait. Bisa juga digunakan pertemuan antara pihak bandara juga otoritas penerbangan, Gedung administrasi bandara memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional, manajemen, dan keamanan bandara. Dengan ada nya fasilitas ini, bandara dapat beroperasi secara efisien dan terkoordinasi dengan baik.



Gambar 4. 10 Gedung Administrasi (Sumber: Dokumentasi Penulis 2025)

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 (Lima) bulan terhitung sejak tanggal 12 April 2025 – 12 September 2025 dan jadwal melaksanakan kegiatan-kegiatan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan secara umum dapat dilihat pada tabel dibawah.

Untuk waktu pelaksanaan dinas bandar udara dimulai 07:30-16:30 WITA. Selama proses *On The Job Training* OJT berlangsung seluruh taruna dibimbing dan diawasi oleh Koordinator, Penanggungjawab dan Senior yang ada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On the Job Training* (OJT).

Taruna D-III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	11 April 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) sampai di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kalimantan	
2.	12 April 2025 - 12 September 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.	
3.	11 Agustus 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang OJT 1.	

Tabel 4. 2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

(Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2025)

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut.

4.3.1 Pudarnya Marka *Apron* dan Pengurangan *Parking Stand*

Bandar Udara Kalimantan memiliki *apron* seluas 318 m x 100 m dengan kapasitas awal 8 *parking stand*. Lalu lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca, dan keausan menyebabkan marka *apron* cepat pudar serta umur marka yang

sudah melewati masa pakai optimal menyebabkan marka *apron* cepat pudar. Hal ini dapat berdampak pada keselamatan dan efisiensi operasional pesawat, khususnya saat proses parkir dan pergerakan di area *apron*.

Untuk mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2021 Pasal 21, setiap pengelola Bandar Udara wajib melakukan pemeliharaan fasilitas secara berkala menggunakan peralatan yang sesuai. Pemeliharaan pada *apron* meliputi pengecatan ulang marka agar tetap terlihat jelas bagi pilot pesawat maupun kendaraan lain yang beroperasi di *apron*.

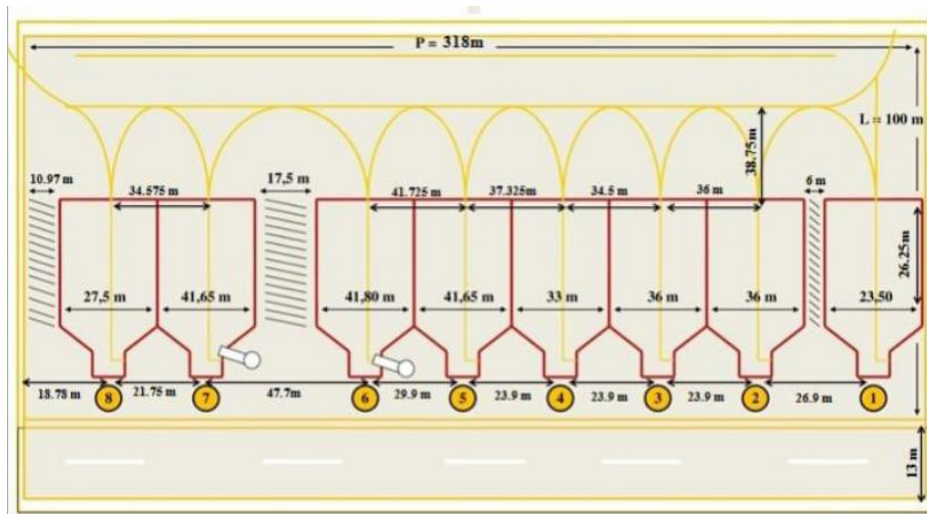
Selain itu, dengan adanya penambahan rute baru oleh maskapai AirAsia, dilakukan penyesuaian dimensi pada *parking stand* untuk mengakomodasi jenis pesawat yang lebih besar. Akibatnya, jumlah *parking stand* yang semula 8 dikurangi menjadi 7 agar tetap memenuhi standar keselamatan, efisiensi operasional, dan spesifikasi teknis pesawat yang baru.

Pengurangan ini sesuai dengan ketentuan desain dan pengoperasian *apron* sebagaimana diatur dalam: ***Manual of Standard CASR Part 139 Volume I*** tentang persyaratan teknis fasilitas sisi udara, termasuk tata letak dan jarak aman antar *parking stand*. Penyesuaian ini penting dilakukan agar dapat mendukung kelancaran operasi penerbangan dan menjaga standar keselamatan yang ditetapkan.



Gambar 4. 11 Kondisi Marka *Apron* Sebelum Dilakukan Pengecatan

(Sumber: Dokumentasi Penulis Tahun 2025)



Gambar 4.12 Layout *Apron* Bandar Udara Kalimantan Berau
sebelum Pengruangan *Parking Stand*

4.3.2 Retaknya Kaca Koridor Terminal Keberangkatan

Terminal Bandar Udara Kalimantan memiliki luas sebesar 16.667 m² yang terdiri atas dua lantai. Pergerakan penumpang yang cukup padat ditambah dengan faktor cuaca dan faktor perbedaan suhu antara bagian dalam dan luar terminal dapat menyebabkan kaca memuai atau menyusut tidak merata, sehingga retak. Sinar matahari yang terik di satu sisi kaca sementara sisi lainnya tetap dingin bisa menyebabkan tekanan dan retakan, begitu juga dengan faktor umur pada kaca tersebut dan tidak pernah melaksanakan pemeliharaan terhadap kaca tersebut selama kaca tersebut terpasang sejak dulu, kaca yang rusak tersebut memiliki ukuran 3 x 1.5 m Pada PR 11 Tahun 2023, dengan tujuan untuk memastikan seluruh fasilitas sisi darat bandar udara terpelihara dengan baik sehingga dapat mempertahankan tingkat pelayanan yang ditetapkan setiap kerusakan agar dilakukan perbaikan sementara dan/atau perbaikan permanen. Perbaikan berupa perbaikan permanen dengan mengganti kaca yang baru dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang juga staff yang melaluinya.



Gambar 4. 13 Retaknya Kaca Koridor Terminal (Sumber: Dokumen Penulis Tahun 2025)

4.4 Penyelesaian

4.4.1 Pelaksanaan Perawatan Permukaan Apron

- a. Lokasi apron dari Bandar Udara Kalimantan



Gambar 4. 14 Lokasi Pengecatan Marka *Apron*
(Sumber: Google Earth, diakses Agustus 2025)

- b. Tahapan Persiapan
 - a. Mempersiapkan pekerja dan pengawas pekerjaan
 - b. Mempersiapkan alat dan bahan

Tabel 4. 2 Alat dan Bahan Pengecatan Marka Apron

NO	ALAT	GAMBAR
1.	Mixer Pengaduk Cat	 Gambar 4. 15 Alat Pencampuran Cat dengan Thinner (Sumber: Dokumen penulis tahun 2025)
2.	Ember Cat	 Gambar 4.16 Ember cat (Sumber: Dokumen penulis tahun 2025)
3.	Jenis Cat	 Gambar 4.17 Jenis cat yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2025)

Tabel 3.2 Alat dan Bahan Pengecatan Marka Apron

4.	Merk Thiner	 Gambar 4.18 Merk thiner yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2025)
5.	Kuas Roll	 Gambar 4.19 Kuas Roll yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2025)
6.	Kuas Cat Tembok	 Gambar 4.20 Kuas Cat tembok yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2025)
7.	Meteran	 Gambar 4.21 Meteran (s. google.com)

Tabel 4.2 Alat dan Bahan Pengecetan Marka Apron

8.	Tali	 Gambar 4.22 Tali (sumber google.com)
----	------	---

Tabel 4.3 Alat dan Bahan Pengecetan Marka Apron



Gambar 4.23 (Kondisi Marka Apron Sebelum Pemeliharaan)

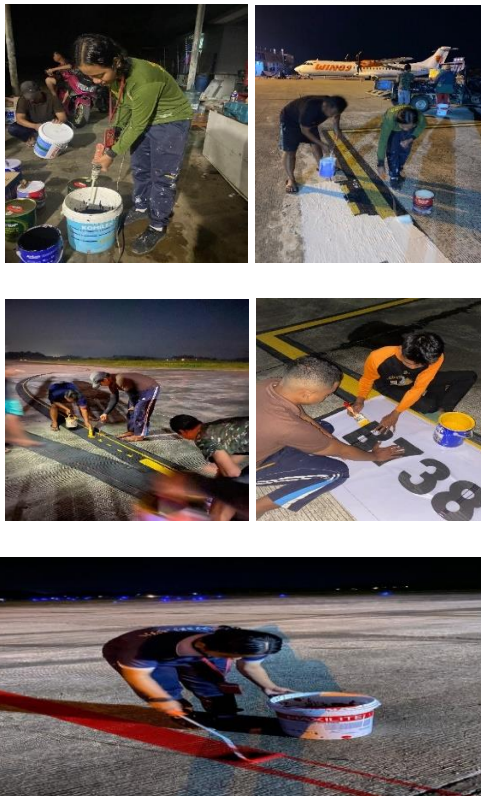
c. Tahap Pelaksanaan

Pengecatan dilakukan setelah penerbangan off, dimulai jam 21.00 hingga 00:00 – 01:00 waktu setempat dengan koordinasi pihak lain seperti Avsec dan AMC.

Pengecatan ulang marka apron berlangsung selama 7 hari terhitung sejak tanggal 10 Juli 2025 hingga 16 Juli 2025.

1. Tahap pertama yaitu mencampur cat dan thinner dengan perbandingan 2:1. Pastikan cat tercampur rata dan tidak menggumpal.
2. Tahap kedua yaitu mengecat marka menggunakan kuas roll. Kuas cat tembok digunakan untuk mengecat area yang tidak bisa dicat menggunakan kuas roll seperti marka yang bertumpuk dengan marka *aerobridge safety*.
3. Pada area yang tidak bisa dilakukan pengecatan dikarenakan basah, maka pengecatan dilanjutkan besok menunggu area tersebut kering terlebih dahulu. Pekerjaan pengecatan akan dilanjutkan keesokan malamnya pukul 21:00 hingga 00:00 WITA dan diperkirakan selesai dalam waktu 4 jam.

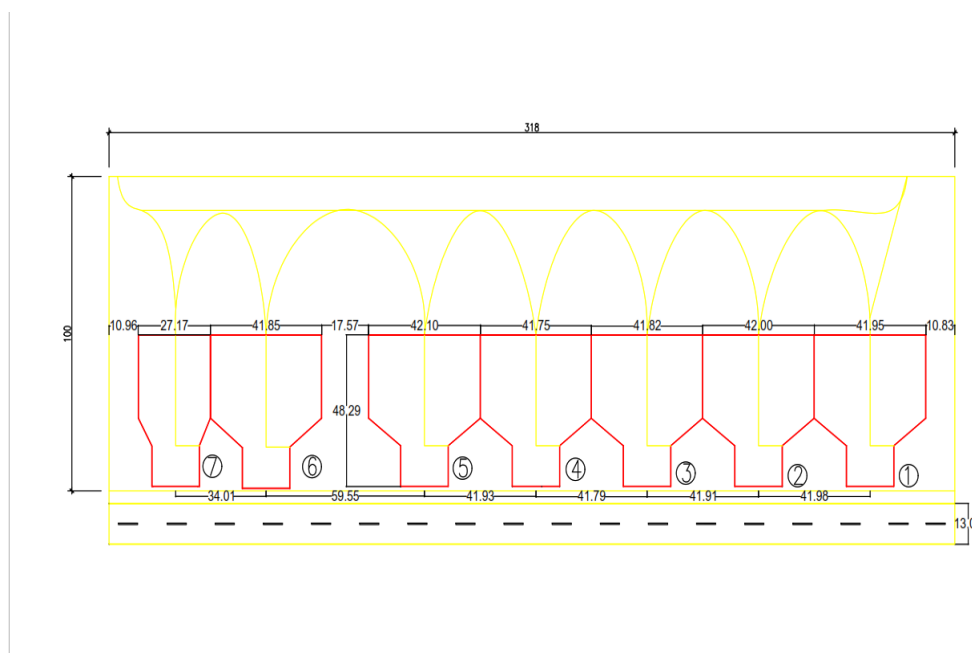
Berikut adalah beberapa foto dokumentasi proses pencampuran cat dengan thinner dan pelaksanaan pengecatan ulang marka *apron*.



Gambar 4. 24 Proses Pencampuran Cat dengan Thinner dan
Proses Pengecatan (Sumber: Dokumen Penulis)



Gambar 4.25 (Kondisi Apron setelah Pemeliharaan Marka Apron)



Gambar 4.26 (*Layout Apron* Bandar Udara Kalimara Berau, setelah pengurangan *Parking Stand*)

Setelah pengurangan *parking stand* yang awalnya 8 *parking stand* menjadi 7 *parking stand* memiliki ukuran dari setiap *parking stand* menjadi sekian yang seperti di *layout* pada gambar 4.26 tersebut. Jarak *parking stand* 1-2 antar *nose wheel stop* adalah **41,98 m** ukuran ini dirancang untuk pesawat B738-A320 dan untuk memastikan *clearance* aman antar ujung sayap pesawat di *stand* 1 dan 2. Jarak **41,91 m** untuk *parking stand* 2-3 hampir sama dengan *stand* sebelumnya, untuk mempertahankan jarak aman saat dua pesawat parkir berdampingan dan bergerak di *apron* yang di rancang untu pesawat B738-A320. Untuk *parking stand* 3-4 jarak **41,79 m** sedikit lebih pendek dibanding lainnya, menyesuaikan dengan bentuk fisik *apron* atau jalur *taxiway* yang ada. Jarak **41,93 m** untuk B738-A320 digunakan untuk menjaga keseimbangan jarak antar *stand* di bagian tengah *apron* agar mempermudah pergerakan *pushback* dan masuknya peralatan *ground support*. Jarak **42,10 m** menjadi yang paling lebar dibandingkan *stand* lainnya. Disiapkan

untuk mengakomodasi pesawat dengan bentang sayap lebih besar seperti yang dari maskapai Air Asia yang memiliki jenis pesawat Airbus A320 atau kebutuhan operasional khusus. Jarak *parking stand* 6-7 **41,85 m**, disesuaikan dengan posisi ujung apron yang memiliki batas fisik seperti pagar dan untuk *parking stand* 7 yang digunakan untuk jenis pesawat seperti ATR-72 bandara atau *service road*, sehingga tidak bisa terlalu lebar namun tetap aman

4.4.2 Pemeliharaan dan Perawatan Kaca Terminal Keberangkatan

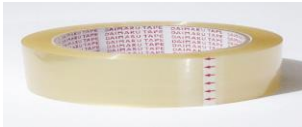
Pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan Ketika penerbangan keberangkatan sudah off agar tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang. Pekerjaan pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan selama 1 hari pada tanggal 14 April 2025 dimulai pukul 20.00 – 23.00 waktu setempat. Berikut Langkah-langkah dari pekerjaan pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan :

a. Tahap Persiapan

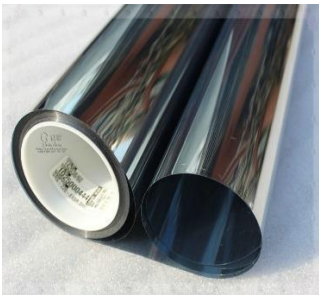
Alat dan Bahan yang digunakan untuk pekerjaan pemeliharaan dan perawatan Kaca Terminal keberangkatan:

Alat : Gunting, Kop kaca, Selotip, Gun Sealant. Bahan : Kaca Film, Solar Flat 12 ml, *Silicone Sealant*.

Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan

NO.	ALAT	GAMBAR
1.	Gunting	 Gambar 4.27 Gunting (Sumber: google.com tahun 2025)
2.	Kop Kaca	 Gambar 4.28 Kop Kaca (Sumber: google.com penulis tahun 2025)
3.	Isolasi	 Gambar 4.29 Isolasi (Sumber: google.com penulis tahun 2025)

Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan

4.	Gun Sealant	 Gambar 4.30 Gun Selant (Sumber: google.com tahun 2025)
5.	Kaca Film	 Gambar 4.31 Kaca Film (Sumber: google.com penulis tahun 2025)
6.	Solar Flat	 Gambar 4.32 Solar flat (Sumber: google.com penulis tahun 2025)

Tabel 4.3 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan

7.	Silicone	 Gambar 4.33 Silicone (Sumber: google.com penulis tahun 2025)
----	----------	--

Tabel 4. 5 Alat dan Bahan Untuk Perbaiki



Gambar 4. 34 (Kondisi Kaca di Terminal Keberangkatan Sebeelum di Perbaiki)

- b. Tahap Pelaksanaan
1. Pertama, dilakukan pembongkaran kaca dengan cara menempelkan isolasi pada kaca yang retak, agar waktu pembongkaran pecahan kaca tidak berceceran dan menyelakai.



Gambar 4. 35 Pembongkaran Kaca yang Retak (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)

2. Tahap kedua, Solar Tuff 12 ml dilapisi kaca film yang fungsinya mengurangi panas juga sinar matahari masuk.



Gambar 4. 36 Pemasangan Kaca Film pada Solar Tuff

(Sumber: Dokumentasi Penulis, tahun 2025)

3. Tahap ketiga, selesai diberi kaca film, solar tuff bisa mulai dipasang di rangka kaca.



Gambar 4. 37 Pemasangan Kaca

(Sumber: Dokumentasi Penulis 2025)

4. Tahap keempat, Kaca dipasang dibantu dengan alat kop kaca



Gambar 4. 38 Pemasangan Kaca dibantu dengan Alat

Kop Kaca (Sumber: Dokumentasi Penulis 2025)

5. Terakhir Kaca diberi Silicone Sealant dan kaca selesai dipasang



Gambar 4. 39 Setelah Kaca Terpasang

(Sumber: Dokumentasi Penulis 2025)



Gambar 4. 40 Setelah Perbaikan Kaca di Terminal Keberangkatan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

Tindakan penyelesaian dilakukan melalui pelaksanaan perbaikan sementara dan/atau perbaikan permanen. Perbaikan permanen dilaksanakan dengan mengganti panel kaca yang mengalami kerusakan, berukuran 3 x 1.5 m, dengan panel kaca baru yang memenuhi spesifikasi teknis. Langkah ini bertujuan untuk menjamin terpeliharanya tingkat kenyamanan dan keamanan penumpang maupun personel yang melintasi area tersebut, serta memastikan keberlangsungan fungsi fasilitas sesuai standar pelayanan bandar udara.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan uraian dan hasil pengamatan penulis dalam melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, penulis mencoba menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

a. Pengecatan Ulang Marka *Apron* dan pengurangan *Parking Stand*

Bandar Udara Kalimantan memiliki *apron* luas 318 m x 100 m dengan kapasitas 8 *parking stand*. Lalu lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca membuat marka *apron* cepat pudar. Dalam rangka mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas Bandar Udara wajib dilakukan pemeliharaan berupa pengecatan ulang marka *apron* agar marka dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat maupun kendaraan lain yang beroperasi di *apron*.

Penambahan rute baru oleh maskapai Air Asia yang menggunakan pesawat dengan tipe dan dimensi lebih besar menyebabkan perlunya penyesuaian dimensi *parking stand* di area *apron* Bandar Udara Kalimantan. Penyesuaian ini dilakukan dengan memperlebar *parking stand* agar sesuai dengan spesifikasi teknis pesawat dan untuk tetap memenuhi standar keselamatan operasional penerbangan.

Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, maka pengecatan dilakukan setelah penerbangan off, dengan koordinasi pihak lain seperti Avsec dan AMC. Pengecatan ulang marka *apron* berlangsung selama 9 hari.

Proses pengecatan marka *apron* dilakukan dalam tiga tahap utama. Pertama, cat dicampur dengan thinner. Kedua, pengecatan dilakukan menggunakan kuas roll, sementara kuas cat tembok digunakan untuk area yang sulit dijangkau. Ketiga, area yang basah, pengecatan ditunda untuk memastikan hasil yang optimal.

b. Perbaikan Kaca Terminal

Terminal Bandar Udara Kalimantan memiliki luas sebesar 16.667 m² terdiri

atas dua lantai. Faktor cuaca dan perbedaan suhu antara bagian dalam dan luar terminal dapat menyebabkan kaca memuai atau menyusut tidak merata, sehingga retak. Untuk memastikan seluruh fasilitas sisi darat bandar udara terpelihara dengan baik sehingga setiap kerusakan dilakukan perbaikan sementara dan/atau perbaikan permanen. Perbaikan permanen dilakukan dengan mengganti kaca yang baru yang memiliki ukuran yang sama yaitu 3 x 1.5 m dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang juga staff yang melaluinya.

Pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan Ketika penerbangan keberangkatan sudah off agar tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang. Pekerjaan pemeliharaan dan perawatan kaca terminal keberangkatan dilakukan selama 1 hari.

Proses perbaikan kaca terminal dilakukan dalam lima tahap. Pertama, kaca yang retak dibongkar. Kedua, Solar Tuff 12 ml dilapisi kaca film. Ketiga, kaca yang telah dilapisi dipasang pada rangka. Keempat, pemasangan kaca dibantu dengan alat kop kaca. Terakhir, kaca diberi *Silicone Sealant* untuk memastikan kekuatan dan kestabilannya.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Kesimpulan dari *On the Job Training* (OJT) berdasarkan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh penulis, antara lain:

1. Memahami keadaan lapangan secara nyata.
2. Memahami cara kerja yang baik antar sesama pekerja.
3. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama unit karena di Bandar Udara Kalimantan antar unit saling ada keterkaitan dalam setiap kegiatan pemeliharaan dan perawatan fasilitas yang ada.
4. Memahami lebih luas akan fasilitas-fasilitas yang ada pada bandar udara.

5.2 Saran

5.1.2 Saran Terhadap Bab IV

a. Pengecatan Ulang Marka *Apron* dan Pengurangan Parking Stand

Dalam pelaksanaan perawatan permukaan *Apron*, diharapkan dilaksanakan pemeliharaan rutin, termasuk inspeksi berkala, sehingga apabila marka *apron* dirasa sudah mulai pudar dan tidak terlihat jelas dapat dilakukan pengecatan ulang jika diperlukan.

Selain itu, terkait dengan pengurangan jumlah *parking stand*, disarankan dilakukan penyesuaian tata letak dan optimalisasi penggunaan area parkir pesawat agar tetap memenuhi standar keselamatan dan operasional. Peninjauan berkala terhadap kapasitas *parking stand* juga perlu dilakukan, khususnya saat terjadi perubahan jumlah atau jenis pesawat yang beroperasi, sehingga tidak mengganggu kelancaran pergerakan di apron.

b. Perbaikan Kaca Terminal

Inspeksi rutin terhadap kondisi kaca terminal perlu dilakukan untuk mendeteksi potensi kerusakan sejak dini dan mencegah terjadinya insiden yang tidak diinginkan. Tindakan perbaikan tidak seharusnya menunggu hingga kaca mengalami kerusakan total. Jika ditemukan tanda-tanda kerusakan, segera laporkan agar dapat dilakukan penanganan lebih awal.

5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) secara keseluruhan

Selama 5 bulan melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Kalimantan, mendapat banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman yang tentunya bermanfaat bagi kedepannya, diharapkan para taruna/I dapat mengambil pengalaman dan pelajaran dengan lebih aktif dan selalu bertanya kepada narasumber yang berpengalaman dalam hal tersebut.

Sangat diharapkan bagi peserta *On the Job Training* (OJT) untuk berani bertanya dan belajar lebih luas. Belajar bukan hanya seputar teknis akan tetapi juga mempelajari seputar manajerial yang mungkin hanya didapat di tempat *On the Job*

Training (OJT). Dengan demikian, ilmu yang didapat selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) akan semakin banyak dan begitupun dengan pengalaman yang didapatkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Erwin Kusnadar, S. (2016) *Marka Jalan*. Bandung: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Badan Penelitian dan Pengembangan.
- Indonesia, P.R. (2009) *Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Kalimarau, B. (2024) *Aerodrome Manual*.
- Kalimarau, B.U. (2024) *Struktur Organisasi 2024 Bandar Udara Kalimarau*.
- KM 47 Tahun. (2002) *Sertifikat Operasi Bandar Udara*.
- Kementerian Perhubungan (n.d.) *Manual of Standard CASR Part 139 Volume I*.
- PM 69 Tahun. (2013) *Tentang Tata n Kbandarudaraan Nasional*.
- PM 122 Tahun. (2018) *Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan*.
- PR 11 Tahun. (2023) *Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara*.
- PR 36 Tahun. (2021) *Standarisasi Fasilitas Bandar Udara*.
- Riandi, R., Novalia, N. dan Purnama, A. (2022) *Evaluasi Pemeliharaan Runway*.
- Udara, D.J. (2023) *PR 21 Tahun 2023: Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Aerodrome Darat*.
- Yudiman, M.P. (2008) *Permen PUPR 24/PRT/M/2008: Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Gedung*.

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares Alves

NIT : 30723004

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Sabtu, 12 April 2025	- Pengecetan Kastin		
2.	Senin, 14 April 2025	- Acara inagurasi penerbagan Sriwijaya		
3.	Selasa, 15 April 2025	- Pembuatan Kartu Pass bandara		

4.	Rabu, 16 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		
5.	Kamis, 17 April 2025	- Perbaikan dinding terminal		
6.	Jumat, 18 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecatan area terminal	 	
7.	Sabtu, 19 April 2025	LIBUR	LIBUR	
8.	Minggu 20 April 2025	LIBUR	LIBUR	

9.	Senin, 21 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - - Pemotongan dan penyemprotan rumput area drainase	 	
10.	Selasa, 22 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Penyemprotan rumput di area runway	 	
11.	Rabu, 23 April 2025	- Perbaiki pintu toilet di terminal		

12.	Kamis, 24 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemotongan rumput di area runway	 	
13.	Jumat 25 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Penyemprotan di area runway	 	

14.	Sabtu 26 April 2025	LIBUR	LIBUR	
15.	Minggu 27 April 2025	LIBUR	LIBUR	
16.	Senin 28 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecatan Marka Area Parkir	 	
17.	Selasa, 29 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecatan Marka Area Parkir	 	

18.	Rabu 30 April 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemotongan rumput di area Landasan	 	
-----	-----------------------	--	---	--

Supervisor

Kepala Unit

Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY

NIP : 198808032007121001

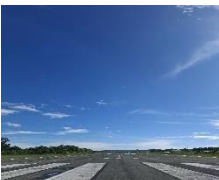
FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares Alves

NIT : 30723004

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandara Kalimarau Berau

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

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

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

12.	Senin 12 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecetan ruangan scp	 	
13.	Selasa 13 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Perbaikan dinding VIP	 	
14.	Rabu, 14 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Perbaikan Kaca VIP	 	

15.	Kamis, 15 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		
16.	Jumat, 16 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		
17.	Sabtu, 17 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
18.	Minggu, 18 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
19.	Senin, 19 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemotongan rumput di Taxiway bravo	 	

20.	Selasa, 20 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecetan Rumah Dinas Bandar Udara Kalimantan	 	
21.	Rabu, 21 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengemprotan rumput	 	

22.	Kamis, 22 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pengecetan Rumah Dinas Bandar Udara Kalimantan	 	
23.	Jumat, 23 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara - Pemotongan Rumput di Landasan	 	
24.	Sabado, 24 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	
25.	Minggu, 25 Mei 2025	LIBUR	LIBUR	

26.	Senin, 26 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi sisi udara - Kegiatan <i>Patching</i>	 	
27.	Selasa, 27 Mei 2025	- Melaksanakan Inspeksi sisi udara - Penyemprotan rumput di pagar terminal cargo	 	

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

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

Supervisor

Kepala Unit

Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY

NIP : 19880803200712100

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares Alves

NIT : 30723004

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Minggu, 1 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
2.	Senin, 2 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
3.	Selasa, 3 Juni 2025	- Menyemprot rumput		
4.	Rabu, 4 Juni 2025	- Pemotongan rumput		
5.	Kamis, 5 Juni 2025	- Penyemprotan Rumput		

6.	Jumat, 6 Juni 2025	- Penyemprotan Rumput		
7.	Sabtu, 7 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
9.	Minggu, 8 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
10.	Senin, 9 Juni 2025	- Pemotongan rumput		
11.	Selasa, 10 Juni 2025	- Penyemprotan rumput		
12.	Rabu, 11 Juni 2025	- Penyemprotan rumput		
13.	Kamis, 12 Juni 2025	- Pemotongan rumput		
14.	Jumat, 13 Juni 2025	- Perbaikan pagar		

15.	Sabtu, 14 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
16.	Minggu, 15 Juni 2025	LIBUR	LIBUR	
17.	Senin, 16 Juni 2025	- Pemotongan rumput		
18.	Selasa, 17 Juni 2025	- Pembersihan drainase gudang		
19.	Rabu, 18 Juni 2025	- Perbaikan kebocoran atap		
20.	Kamis, 19 Juni 2025	- Perbaikan kaca		
21.	Jumat, 20 Juni 2025	- Pemotongan rumput		
22.	Senin, 23 Juni 2025	- Penyemprotan rumput		

23.	Selasa, 24 Juni 2025	- Perawatan pagar		
24.	Rabu, 25 Juni 2025	- Pembuatan layout runway		
25.	Kamis, 26 Juni 2025	- Perbaikan kaca		
26.	Jumat, 27 Juni 2025	- Penyemprotan rumput		
27.	Senin, 30 Juni 2025	- Pemeliharaan runway		

Supervisor

Kepala Unit

Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY

NIP : 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

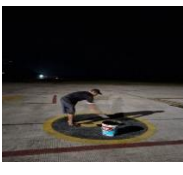
Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares Alves

NIT : 30723004

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Selasa, 1 Juli 2025	- Pemeliharaan runway		
2.	Rabu, 2 Juli 2025	- Pemeliharaan runway		
3.	Kamis, 3 Juli 2025	- Pemeliharaan runway		
5.	Jumat, 4 Juli 2025	- Pemotongan Rumput		

6.	Senin, 5 Juli 2025	- Pemeliharaan marka apron		
7.	Selasa, 6 Juli 2025	- Penebangan pohon di gudang		
8.	Rabu, 7 Juli 2025	- Pembersihan saluran air di atap		
9.	Kamis, 8 Juli 2025	- Penyemprotan rumput		
10.	Jumat, 9 Juli 2025	- Pemotongan rumput		
11.	Senin, 10 Juli 2025	- Pemotongan rumput area kargo		
12.	Selasa, 11 Juli 2025	- Pemeliharaan marka apron		

13.	Rabu, 12 Juli 2025	- Pemeliharaan marka apron		
14.	Kamis, 13 Juli 2025	- Penanaman kabel TGS		
15.	Jumat, 14 Juli 2025	- Penanaman kabel TGS		
16.	Sabtu, 15 Juli 2025	LIBUR	LIBUR	
17.	Minggu, 16 Juli 2025	LIBUR	LIBUR	
18.	Senin, 17 Juli 2025	- Penanaman kabel TGS		
19.	Selasa, 18 Juli 2025	- Penanaman kabel TGS		

20.	Rabu, 19 Juli 2025	- Penanaman kabel TGS		
21.	Kamis, 20 Juli 2025	- Pemeliharaan pagar		
22.	Jumat, 21 Juli 2025	- Penyemprotan rumput		
23.	Senin, 22 Juli 2025	- Perbaikan Access Road		
24.	Selasa, 23 Juli 2025	- Pemotongan rumput area drainase		
25.	Rabu, 24 Juli 2025	- Pemotongan rumput		

26.	Kamis. 25 Juli 2025	- Perbaikan papan koordinat		
-----	------------------------	--------------------------------	--	--

Supervisor

Kepala Unit

Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY

NIP : 198808032007121001

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares Alves

NIT : 30723004

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandara Kalimantan Berau

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

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

Supervisor

Kepala Unit
Bangunan dan Landasan



DANIEL RANDY
NIP : 19880803200712100

