

**PEMELIHARAAN MARKA *THRESHOLD* DAN ATAP
RUANG SCP DI BANDARA BANYUWANGI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026



Oleh :
GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES
NIT 30723004

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

**PEMELIHARAAN MARKA *THRESHOLD* DAN ATAP RUANG
SCP DI BANDARA BANYUWANGI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026



Oleh :
GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES
NIT 30723004

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

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PEMELIHARAAN MARKA *THRESHOLD* DAN ATAP RUANG
SCP DI BANDARA BANYUWANGI

Oleh:

GEOVANIA FÁTIMA DE JESUS SOARES ALVES
NIT 30723004

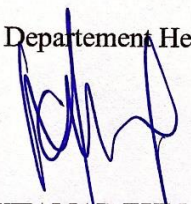
Laporan *On The Job Training* (OJT) diterima dan disahkan sebagai
satu penelaian *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor


JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

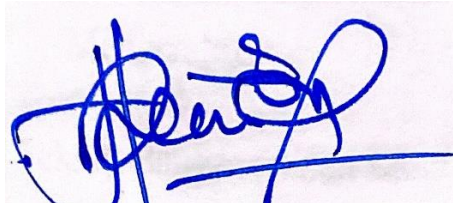
Departement Head


MUHAMAD EKMAL R.
NIK. 20245016

Dosen Pembimbing


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

Mengetahui,
General Manager Bandar Udara Banyuwangi



MOHAMAD HOLIK MUARDI
NIP: 2024092

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* II telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 23 Februari 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* II

Tim Penguji :

Supervisor



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

Dosen Pembimbing



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

Mengetahui,
Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan



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

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 *THERSHOLD* DAN ATAP RUANG SCP BANDARA BANYUWANGI” 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 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 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 Mohamad Holik Muardi selaku Kepala General Manager Bandar Udara Banyuwangi.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Jati Priyambodo selaku Supervisor di Bandar Udara Banyuwangi.
6. Ibu Linda Winiarsi, S.Psi.,M.Sc. Selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Bapak Dr. Wiwid Suryono, S.Pd., M.M. selaku dosen pembimbing.

8. Seluruh Pegawai/Staff di Bandar Udara Banyuwangi.
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. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua, Amin.

Banyuwangi, 23 Februari 2026

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.....	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	4
BAB II.....	5
PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Banyuwangi.....	5
2.2 Data Umum.....	8
2.2.1 <i>Aerodrome Manual</i>	8
2.3 Struktur Organisasi.....	8
2.4 Tinjauan Pustaka	29
BAB III.....	30
TINJAUAN TEORI	30
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	30
3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (Air Side).....	30
3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	33
3.2 Pemeliharaan	33
3.2.1 Pemeliharaan Marka <i>Thershold</i>	34
3.2.1.1 Marka <i>Thershold</i>	34
3.2.1.2 Jenis – jenis Cat Marka.....	35

3.2.2 Pengertian Plafon	36
3.2.2.1 Fungsi Plafon	36
3.2.2.2 Sistem Konstruksi Rangka Plafon.....	37
BAB IV.....	38
PELAKSANAAN OJT.....	38
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	38
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>).....	38
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>)	40
4.2 Jadwal	43
4.3 Permasalahan.....	45
4.3.1 Pudarnya Marka <i>Thershold</i>	45
4.3.2 Pekerjaan Perbaikan Plafon Pada Gedung Terminal Dan Gedung Operasional.....	46
4.4 Penyelesaian Masalah	47
4.4.1 Pemeliharaan Marka <i>Thershold</i>	47
4.4.2 Pemasangan Plafon di Ruang SCP Terminal Internasional.....	51
BAB V.....	57
PENUTUP	57
5.1 Kesimpulan.....	57
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan.....	57
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	57
5.2 Saran	58
5.1.2 Saran Terhadap Bab IV	58
5.2.2 Saran terhadap pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT) secara keseluruhan	58
DAFTAR PUSTAKA.....	60

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara Banyuwangi.....	8
Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	9
Tabel 2. 3 Jam Operasi.....	10
Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknik Pananganan Peswat.....	11
Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	12
Tabel 2. 6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran	13
Tabel 2. 7 Availability Clearing.....	15
Tabel 2. 8 Apron, Taxiway dan Check Location Data.....	15
Tabel 2. 9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Pemberian Rambu ...	18
Tabel 2. 10 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes.....	20
Tabel 2. 11 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat.....	20
Tabel 2. 12 Ketersediaan Informasi Meteorologi	20
Tabel 2. 13 Ketersediaan Informasi Meteorologi	21
Tabel 2. 14 Karakteristik Fisik Runway.....	22
Tabel 2. 15 Declared Distance	23
Tabel 2. 16 Approach And Runway Lighting.....	23
Tabel 2. 17 Q. Other Lighting, Secondary Power Supply	24
Tabel 2. 18 Helicopter Landing Area.....	25
Tabel 2. 19 Jarak Intersection – Take Off dari setiap runway	26
Tabel 2. 20 Koordinat Intersection - Taxiway	27
Tabel 2. 21 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	45
Tabel 2. 22 Alat dan Bahan Pengecatan Marka Thershold.....	47
Tabel 2. 23 (Kondisi Marka Thershold setelah Pemeliharaan Marka Thershold)....	48
Tabel 2. 25 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan.....	51
Tabel 2. 26 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan.....	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Struktur Organisasi dan Tata Kerja BPSDM.	1
Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Banyuwangi (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2025).....	5
Gambar 2. 2 Bandar Udara Banyuwangi.....	7
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Banyuwangi	28
Gambar 3. 1 Jumlah Garis Runway Berdasarkan Lebar	35
Gambar 4. 1 Runway Bandar Udara Banyuwangi (Sumber: Google Earth, tahun:2026) .	38
Gambar 4. 2 Taxiway Bandar Udara Banyuwangi, (Sumber: google earth tahun:2026)..	39
Gambar 4. 3 Apron Bandar Udara Banyuwangi, (Sumber: Google earth, tahun:2026)....	40
Gambar 4. 4 Terminal Penumpang (Sumber: Dokumentasi Pribadi, Tahun 2026).....	40
Gambar 4. 5 Power House	41
Gambar 4. 6 Gedung Fire Station Bandara Banyuwangi (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2026).....	41
Gambar 4. 7 Gedung Infrastructure Bandara Banyuwangi (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2026).....	42
Gambar 4. 8 Gedung Cargo (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2026).....	42
Gambar 4. 9 Menara Air Traffic Controller (ATC)	43
Gambar 4. 10 Gedung Administrasi (Sumber: Dokumentasi Penulis 2026)	43
Gambar 4. 11 Kondisi Marka Thershold Sebelum Dilakukan Pengecatan.....	46
Gambar 4. 12 Dokumentasi Kerusakan Plafon di ruang SCP (Sumber: Dokumen Penulis Tahun 2025).....	46
Gambar 4. 13 Ember cat (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026	47
Gambar 4. 14 Jenis cat yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026)	47
Gambar 4. 15 Roll yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026)	48
Gambar 4. 16 Tongkat Roll yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026) ...	48
Gambar 4. 17 Sapu yang digunakan (Sumber: Dokumentasi penulis tahun 2026)	48
Gambar 4. 18 Kondisi Marka Thershold sebelum Pemeliharaan	48
Gambar 4. 19 Dokumentasi, Proses campuran air dan cat dan mengecat marka Thershold	50
Gambar 4. 20 (Kondisi Marka Thershold setelah Pemeliharaan Marka Thershold)	51
Gambar 4. 21 Dokumentasi kerusakan Plafon di ruangan SCP di Terminal Internasional.....	52
Gambar 4. 22 Meteran (Sumber: google.com tahun 2026).....	52
Gambar 4. 23 Obeng & Bor Listrik (Sumber: google.com penulis tahun 2026).....	52
Gambar 4. 24 Tangga Lipat (Sumber: google.com penulis tahun 2026).....	53
Gambar 4. 25 Pisau Cutter (Sumber: google.com penulis tahun 2026)	53
Gambar 4. 26 Sekrup (Sumber: Penulis tahun 2025).....	53
Gambar 4. 27 Plafon PVC	53
Gambar 4. 28 (Kondisi Plafon di Terminal Keberangkatan Sebelum di Perbaiki).....	54
Gambar 4. 29 Pembongkaran Plafon (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)	54
Gambar 4. 30 Paku Sekrup (Sumber: Dokumentasi Penulis, tahun 2025).....	54
Gambar 4. 31 Pelaksanaan Perbaikan Atap, Plafon Ruang SCP	55

BAB I

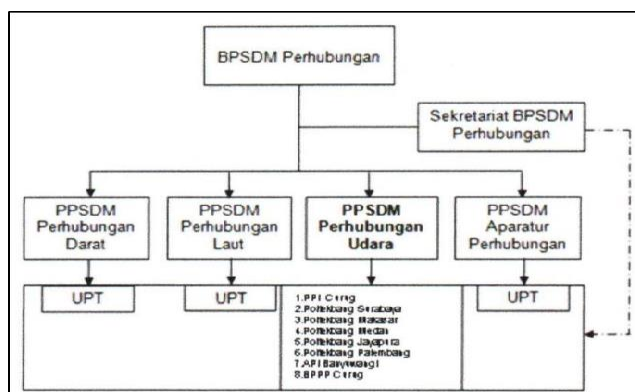
PENDAHULUAN

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 bertanggung jawab 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 Banyuwangi merupakan salah satu bandara yang digunakan sebagai tempat *On the Job Training* (OJT) para taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bandar Udara Banyuwangi merupakan salah satu akses transportasi udara yang ada di Banyuwangi, Jawa 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 Banyuwangi terdapat permasalahan pudarnya marka *Thershold* dikarenakan lalu lintas penerbangan yang cukup padat, faktor cuaca, membuat marka *thershold* cepat pudar. Atap Ruangan SCP mengalami penurunan kondisi berupa kebocoran pada beberapa titik sambungan serta kerusakan lapisan penutup atap akibat usia material dan paparan cuaca. Kondisi tersebut menyebabkan air hujan masuk ke dalam ruangan dan berpotensi merusak peralatan keamanan serta instalasi kelistrikan di area SCP penulis mengangkat permasalahan dalam laporan yang berjudul **“PEMELIHARAAN MARKA *THERSHOLD* DAN ATAP RUANG SCP BANDARA BANYUWANGI”**.

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 Banyuwangi



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

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 pengaruh terhadap mobilitas masyarakat di Banyuwangi atau sekitarnya. Kekayaan alam dan budaya yang dimiliki Kabupaten Banyuwangi menjadi salah satu pusat yang mempengaruhi 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 tanggal 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 les 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 PT. 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. 2 Bandar Udara Banyuwangi

2.2 Data Umum

Berikut ini data – data mengenai Bandar Udara Banyuwangi :

2.2.1 *Aerodrome Manual*

Tabel 2. 1 Indikator Lokasi Bandar Udara Banyuwangi

A.	Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama			
	1.	Indikator Lokasi	:	WADY
	2.	Nama Bandar Udara	:	Banyuwangi
	3.	Kabupaten/Kota	:	Banyuwangi
	4.	Kode IATA	:	BWX

Tabel 2. 2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

B.	Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara			
	1.	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	:	08° 18' 38.165" S-114° 20' 24.645"E
	2.	Arah dan Jarak ke Kota	:	North (26°) and 17 Km, from Banyuwangi city
	3.	Magnetik Var / Tahun Perubahan	:	1° E (2020) 0.05° decreasing
	4.	Elevasi / Referensi Temperature	:	124 FT / 33°C
	5.	Elevasi masing-masing <i>threshold</i>	:	Threshold Rwy 08 : 124 ft Threshold Rwy 26 : 53 ft
	6.	Elevasi tertinggi <i>Touch Down</i> <i>Zone pada precision</i> <i>approach runway</i>	:	-
	7.	Rincian Rotating Beacon	:	ABN : 08185S 1142022E, Flashing White/Green, every 2.5 second,
	8.	Nama penyelenggara Bandar Udara	:	PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang

				Bandar Udara Banyuwangi
	9.	Alamat Bandar Udara	:	Jl. Agung Wilis, Blimbingsari, Banyuwangi 68462
	10.	Telephone	:	(0333) 636680
	11.	Telefax	:	(00333) 636690
	12.	Telex	:	-
	13.	<i>E-mail</i>	:	ap2_bwx@injourneyairports.id
	14.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	IFR/VFR
	15.	KODE IATA	:	BWX

Tabel 2. 3 Jam Operasi

C.	Jam Operasi			
	1.	Pelayanan pesawat udara	:	23.00 –11.00 UTC / 06.00 – 18.00 WIB
	2.	Administrasi Bandar Udara	:	Mon-Fri 01.00 – 09.30UTC /Sen-Jum 08.00-16.30 WIB
	3.	Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina	:	23.00-11.00 UTC/ 06.00-18.00 WIB
	4.	Handling	:	23.00 –11.00

				UTC/06.00-18.00 WIB
	5.	Keamanan Bandar Udara	:	24 jam

Tabel 2. 4 Pelayanan dan Fasilitas Teknik Pananganan Peswat

D.	Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara (<i>Handling Service and Facilities</i>)			
	1.	Fasilitas penanganan kargo	:	Disediakan oleh AP Kargo (APK), 1 bangunan kargo yang dilengkapi 2 unit Handpallet kapasitas 2 ton, 10 unit pallet, 1 unit timbangan digital kapasitas 150 kg, Computurized Cargo Information
	2.	Bahan bakar / oli / tipe	:	Tersedia (JET A-1/AVTUR)
	3.	Fasilitas pengisian bahan bakar / kapasitas	:	Tersedia -2 unit Mobil Bridger kapasitas @ 24 KL - 2 unit Tank Refuller kapasitas @ 12 KL - 1 unit Tank Refuller kapastiad @ 16 KL

				- 1 unit Pompa Trolly Topping up 100 GPM
	4.	Ruang hanggar untuk perbaikan pesawat udara	:	NIL
	5.	Fasilitas perbaikan untuk pesawat	:	NIL
	6.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

E.	Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>)			
	1.	Hotel	:	Tersedia 3 KM dari Bandara
	2.	Restauran	:	Tersedia -500 m dari Bandara
	3.	Transportasi	:	Taxi Bandara
	4.	Fasilitas Kesehatan	:	Tersedia - Rumah Sakit 5 Km dari Bandara - 3 Km dari Bandara
	5.	Bank dan Kantor Pos	:	- ATM Tersedia di Bandara - Bank 5 km dari Bandara - Kantor Pos 5 km

				dari bandara
	6.	Kantor Pariwisata	:	Tersedia 12 km dari Bandara
	7.	Pelayanan Bagasi	:	Tersedia
	8.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 6 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 IV kapasitas air 4.000 liter dan Foam: 500Ltr; - 2 Unit Foam Tender Tipe VI (Kapasitas air : 2.400 Ltr, Foam: 400 Ltr.) - 1 Unit ambulance - 1 Unit Rapid Intervention Vechile (RIV), kapasitas DCP : 250 kg. - 2 Fire Extinguisher, Kapasitas @68 kg.

			(wheeled extinguisher) - Back Penampungan Air 50.000Ltr Personel ARFF: - Department Head : 1 Personil - Officer : 1 Personil - Chief : 3 Personil - Team Leader : 7 Personil - Fire Figther : 5 Personil - Basic of ARFF : 4 Personil.
	3.	Ketersediaan Peralatan pemindahan pesawat udara rusak	: Tidak Tersedia Bantuan Peralatan untuk melakukan tindakan pemindahan pesawat rusak disediakan dari Bandar Udara Internasional Juanda dengan kemampuan hingga pesawat udara jenis B -747-800. Nomor telepon ARFF

				Bnadar Udara Internasional Juanda: 031-2986417 Nomor telepon ARFF Bandar Udara Banyuwangi : 033- 636680 ext. 118
	4.	Keterangan	:	-

Tabel 2. 7 Availability Clearing

G.	<i>Avaibility Clearing</i>			
	1.	<i>Type of clearing equipment</i>	:	NIL
	2.	<i>Clearence</i>	:	NIL
	3.	<i>Keterangan</i>	:	Belum Tersedia

Tabel 2. 8 Apron, Taxiway dan Check Location Data

H.	<i>Apron, Taxiway dan Check Location Data</i>			
	1.	<i>APRON</i>		
		1.	Permukaan	:
				- <i>Apron (Main) = Asphalt (80 M X 40 M)</i> - <i>Apron Alpha = Asphalt (35 M X 43 M)</i> - <i>Apron Bravo = Rigid (28.5 M X 212.5 M)</i>

				- <i>Apron New = Rigid</i> (405 M X 94.5 M)
		2.	Kekuatan (<i>Strength</i>)	: <i>Apron M</i> = 140 F/C/X/U - <i>Apron A</i> = 2400 lbs - <i>Apron B</i> = 10 R/B/Y/U - <i>Apron New</i> =540 R/C/X/U
		3.	Dimensi	: <i>Apron M</i> = 80 M X 40 M - <i>Apron A</i> = 35 M X 43 M - <i>Apron B</i> = 28.5 M X 212.5 M - <i>Apron New</i> = 405 M X 94.5 M
	2	<i>TAXIWAY</i>		
		1.	Permukaan	: Asphalt
		2.	Kekuatan (<i>Strength</i>)	: - <i>Taxiway A</i> = 2400 Lbs

				- <i>Taxiway B</i> =10 R/C/Y/U - <i>Taxiway C</i> = 420 F/C/X/U - <i>Taxiway D</i> = 140 F/C/X/U - <i>Taxiway E</i> = 450 F/C/X/U - <i>Taxiway F</i> = 10 R/B/Y/U
	3.	Dimensi		
		<i>Taxiway A</i>	:	136 M X 7.5 M
		<i>Taxiway B</i>	:	151 M X 7.5 M
		<i>Taxiway C</i>	:	140.35 M X 15 M
		<i>Taxiway D</i>	:	73 M X 18 M
		<i>Taxiway E</i>	:	154.3 M X 23 M
		<i>Taxiway F</i>	:	164.5 M X 7.6 M
		<i>ACL Location and elevation</i>	:	NIL
		<i>VOR/ Ins Check Point</i>	:	NIL
		Keterangan	:	NIL

Tabel 2. 9 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	: - <i>ID Sign Of ACFT : Available</i> - <i>TWY Guide Line : Available</i> - <i>Visual Docking : non available</i> - <i>Parking Guidance : non available</i>
	2.	Sistem <i>Aircraft Stands</i>	: - <i>ID Sign Of ACFT : Available</i>
			- <i>TWY Guide Line : Available</i> - <i>Visual Docking : non Available</i> - <i>Parking Guidance : non Available</i>
3.		Marka <i>Runway</i> dan lampu <i>Taxiway</i>	: - Marka <i>RWY : RWY end, THR, designation, RWY centerline, aiming point, touch down, RWY side stripe, nose wheel guidan</i>

			<i>turn pad RWY</i> - Marka TWY : <i>centerline, holdi position, nose wheel guidance, TWY Edge;</i> - Lampu RWY : <i>Pals Cat I</i> <i>RWY 08, Mals RWY 26, THR, RWY end, RWY centerline , RWY edge, RTIL RWY 26;</i> - Lampu TWY : TWY edge; - Lampu <i>Apron : Apron Edge, Flood Light;</i> - <i>Rotating Beacon</i>
4.	<i>Stop bars</i>	:	NIL
5.	Keterangan	:	-

J. Lokasi dan *Designation Of Standard Taxi Routes*

Tabel 2. 10 Lokasi dan Designation of Standard Taxi Routes

	:	<i>Take off/landing Runway 08/26 via Taxiway A, B</i>
Umum	:	<i>Take off/landing Runway 08/26 via Taxiway C, D dan E.</i>

K. Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

Tabel 2. 11 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1.	1	08°18'43.031"S	114°20'30.588" E	Boeing 737-800
2.	2	08°18'43.225"S	114°20'29.279" E	Boeing 737-800
3.	3	08°18'43.419"S	114°20'27.969" E	Boeing 737-800
4.	4	08°18'43.615"S	114°20'26.600" E	Boeing 737-800
5.	5	08°18'43.806"S	114°20'27.351" E	Boeing 737-800
6.	6	08°18'44.002"S	114°20'24.042" E	Boeing 737-800
7.	7	08°18'44.194"S	114°20'22.733" E	Boeing 737-800
8.	8	08°18'44.386"S	114°20'21.423" E	Boeing 737-800
9.	9	08°18'44.577"S	114°20'20.115" E	Boeing 737-800

(Sumber: *Aerodrome Manual (AM)* Bandar Udara Banyuwangi)**L. Aerodrome Obstacle***Remaks* : NIL (Area Pendaratan)**M. Ketersediaan Informasi Meteorologi**

Tabel 2. 12 Ketersediaan Informasi Meteorologi

<i>Asstociated MET Office</i>	:	MET Station Banyuwangi
<i>Hours of service MET office Outside Hours</i>	:	NIL
<i>Office responsible for TAF preparation period of validity</i>	:	MET Station Banyuwangi

<i>Type of landing forecasts interval of issuance</i>	:	<i>QAM/Half Hour</i>
<i>Briefing/ consultation provided</i>	:	<i>Personal briefing, Telephone</i>
<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>	:	TWR
<i>Additional information (limitation of service etc)</i>	:	Telp: 0811-3270-445 Wa & Telegram : 0811-3270-445 Email : met_987@yahoo.co.id

Tabel 2. 13 Ketersediaan Informasi Meteorologi

N. Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 14 Karakteristik Fisik Runway

1	2	3	4	5
Nomor Runway	<i>True BRG</i>	Dimensi <i>Runway</i>	Kekuata n (<i>PCN</i>) dan Permuka an <i>runway</i> dan <i>stopway</i>	Koordin at <i>Thresho ld</i>
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
7	8		9	10
<i>Elevasi Threshold & ketinggian Elevasi dari Touchdown Zone untuk Precision Approach Runway</i>	<i>Slope Runway</i> Nomor		Dimensi <i>Stopway</i>	Dimen si <i>Clearw ay</i>

33 ft	(Longitudinal) 0.8 – 1%	NIL	60 M X 150 M
16 ft	(Transverse) 0.6-1.3%	NIL	60 M 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	Tidak ditemukan adanya obstacle
Grass	90 M X 90 M	NIL	

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

O. Declared Distance

Tabel 2. 15 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

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

P. Approach And Runway Lighting

Tabel 2. 16 Approach And Runway Lighting

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

<i>RWY Designator</i>	<i>APP LIGHT type LEN</i>	<i>THR Light colour WBAR</i>	<i>VASIS (MEH T) 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 Centreline LGT Lngth, 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
NIL and White	2.450, 60m, White, LIH	Red	NIL	

Q. Other Lighting, Secondary Power Supply

Tabel 2. 17 Q. Other Lighting, Secondary Power Supply

1.	<i>ABN/IBN Location, Characteristic and Hours Operation</i>	:	<i>ABN : On top of Tower building 2300 - 1100</i>
----	---	---	---

2.	<i>LDI location and LGT</i>	:	<i>NIL</i>
3.	<i>Anemometer location and LGT</i>	:	<i>555 m from ARP</i>
4.	<i>TWY edge / Centerline LGT</i>	:	<i>Twy Edge : available Twy Center LGT : Not Availble</i>
5.	<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) Peraltan AFL tanpa kedipan back up genset 21 detik
6.	Keterangan	:	<i>Wind Direction Indicator (WDI) tersedia</i> 1. 160 meter dari THD 08 (diberi lampu) 2. 550 meter dari THD 08 (tidak diberi lampu) 3. 150 mete dari THD 26 (diberi lampu)

R. Helicopter Landing Area

Tabel 2. 18 Helicopter Landing Area

1.	<i>Coordinates TLOF of THR FATO</i>	:	TLOF : 08°18'36"S114° 20'25.93" E
----	-------------------------------------	---	--------------------------------------

2.	<i>TLOF and/or FATO elevation (M/FT)</i>	:	124 FT
3.	<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	:	Asphalt, PCR 450 F/C/X/U
4.	<i>True bearing and MAG bearing of FATO</i>	:	081.38° / 261.38°
5.	<i>Declared distance available</i>	:	NIL
6.	<i>APP and FATO lighting</i>	:	NIL
7.	Keterangan	:	-

S. Jarak Intersection – Take Off dari setiap runway

Tabel 2. 19 Jarak Intersection – Take Off dari setiap runway

<i>Runway Designation</i>	<i>Intersection Take Off</i>	TODA		
08	NIL	NIL	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	NIL

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

T. Koordinat Intersection – Taxiway

Tabel 2. 20 Koordinat Intersection - Taxiway

<i>Intersection - Taxiway</i>	Koordinat Geografis (WGS-84)	
	Lintang	Bujur
NIL	-	-

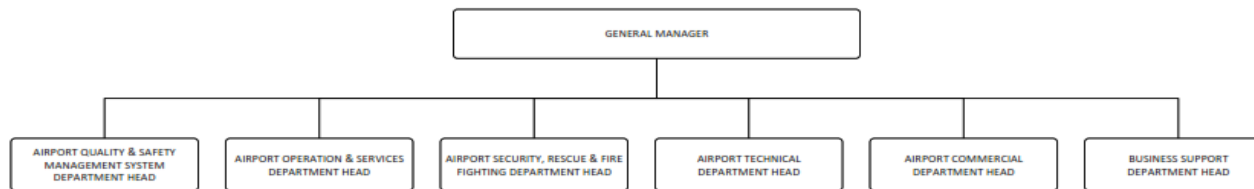
U. Lokasi untuk *pre-flight Altimeter Check* yang dipersiapkan di *Apron*

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

2.3 Stukrtur Organisasi

**STRUKTUR ORGANISASI KANTOR REGIONAL II
KANTOR CABANG BANDAR UDARA BANYUWANGI
PT ANGKASA PURA INDONESIA**

Lampiran Ie Peraturan Direksi
PT Angkasa Pura Indonesia
Nomor : PD.DU.0022/OM.01/2025
Tanggal : 2 Juli 2025



a.n. DIREKSI
DIREKTUR UTAMA,



MOHAMMAD RIZAL PAHLEVI

Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Banyuwangi

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. *Thershold* biasanya terletak di ujung sebuah *Runway*, jika tidak ada halangan yang menembus ke atas permukaan pendekatannya. Dalam beberapa hal, akan tetapi, karena kondisi lokalnya, maka akan diinginkan untuk

memindahkan *Threshold* secara permanen. Ketika mengkaji lokasi *Threshold*, pertimbangan hendaknya diberikan terhadap ketinggian Datum referensi ILS dan/atau Datum referensi pendekatan MLS dan penentuan dari batas-batas Obstacle clearance;

b. *Runway (primary)* Panjang aktual *Runway* yang disediakan sebagai *Runway* utama harus memadai untuk memenuhi persyaratan operasional Pesawat Terbang dan tidak kurang dari panjang terbesar yang ditentukan dengan menerapkan koreksi terhadap kondisi lokal untuk pengoperasian dan kemampuan karakteristik (*performance characteristics*) pesawat terbang.

c. *Runway (sekundaer)* Panjang *Runway* sekunder ditetapkan sama seperti *Runway* utama kecuali jika kebutuhan *Runway* sekunder hanya disediakan untuk melayani Pesawat Terbang tertentu yang memerlukan *Runway* sekunder sebagai penambahan dari *Runway* eksisting dengan tujuan untuk untuk mendapatkan faktor kegunaan (*Usability Factor*) sekurang-kurangnya 95 persen;

d. *Runway* dengan *Stopway* atau *Clearway*

Ketika *Runway* memiliki *Stopway* atau *Clearway*, ukuran panjang *Runway* aktual yang kurang dari sebagaimana dimaksud pada butir 3.1.7 atau 3.1.8, dapat dipertimbangkan pemenuhannya, namun kombinasi *Runway*, *Stopway* dan *Clearway* yang tersedia pada kondisi tersebut harus memenuhi persyaratan operasional lepas landas dan mendarat Pesawat Udara pada *Runway* yang digunakan. Petunjuk tentang penggunaan *Stopway* dan *Clearway* tertuang dalam butir 13.7.2.

e. *Runway Turn Pads*, ketika di ujung *runway* tidak terdapat *Taxiway* atau putaran *Taxiway* dan Code Letter D, E atau F, maka *Runway Turn Pad* harus disediakan untuk memfasilitasi perputaran Pesawat Terbang 180 derajat. *Turn pad* dapat juga disediakan di beberapa area sepanjang *Runway* untuk mengurangi waktu taxi dan jarak tempuh Pesawat Terbang yang tidak memerlukan keseluruhan *Runway*.

f. *Runway End Safety Area (RESA)*

Runway End Safety Area (RESA) berupa area yang bebas dari *Obstacle* dan rata untuk Pesawat Terbang apabila terjadi *undershooting* atau *over running*. Permukaan *Runway End Safety Area* (RESA) tidak perlu dibuat sama kualitasnya seperti pada *Runway Strip*.

g. *Clearway*

Clearway yang akan disediakan ditentukan dari kinerja lepas landas (*take-off*) Pesawat Terbang, tapi pemeriksaan juga perlu dilakukan terhadap jarak pendaratan (*landing distance*) yang diperlukan oleh Pesawat Terbang yang menggunakan *Runway* tersebut untuk memastikan bahwa panjang *Runway* yang tersedia telah memadai untuk pendaratan. Panjang *Clearway*, bagaimanapun, tidak boleh lebih dari setengah panjang dari *Take-off run available* (TORA).

h. *Stopway*

Spesifikasi detail tentang *Stopway* pada bagian ini tidak ditujukan untuk mengimplikasikan bahwa *Stopway* harus disediakan. Setiap Aerodrome Daratan harus membuat evaluasi akan kebutuhan *Stopway* sebagaimana dijelaskan pada butir 13.7.2 yang memberikan informasi tentang penggunaan *Stopway*.

i. *Taxiway*

Semua persyaratan yang ada di bagian berikut berlaku untuk semua jenis *Taxiway*. Dapat juga melihat butir 5.4.3 untuk skema standar nomenklatur *Taxiway* yang dapat digunakan untuk meningkatkan kesadaran situasional (*situational awareness*) dan sebagai bagian dari tindakan pencegahan *Runway incursion* yang efektif, serta butir 13.7.21, untuk petunjuk desain *Taxiway* khusus yang dapat membantu dalam pencegahan *Runway incursion* saat mengembangkan *Taxiway* baru atau meningkatkan yang sudah ada dengan resiko keselamatan *Runway incursion* yang diketahui.

j. *Apron*

Apron disediakan untuk memungkinkan Pesawat Udara melakukan pelayanan optimal seperti naik dan turunnya penumpang, bongkar muat kargo dan antaran pos, tanpa mengganggu lalu lintas Aerodrome Daratan.

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* 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).

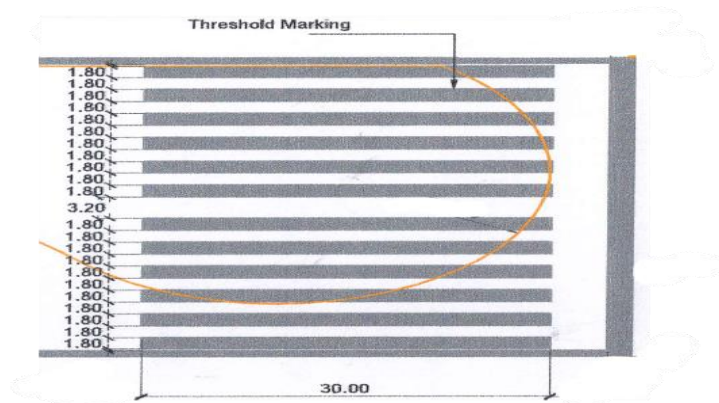
3.2.1 Pemeliharaan Marka *Thershold*

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR Part 139*) Volume I Aerodrome Daratan tentang Standard Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara, menjelaskan pengertian marka adalah simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika. Sedangkan rambu adalah tanda yang memberikan satu informasi atau beberapa informasi sesuai ketentuan yang berlaku. Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan *runway*, *taxiway*, dan *apron*.

3.2.1.1 Marka *Thershold*

a. *Thershold Marking*

Marka *Runway Thershold* harus terdiri dari pola garis-garis memanjang dengan dimensi sama dan ditempatkan secara simetris. Jumlah garisnya haruslah sesuai dengan lebar *runway* dengan ketentuan sebagai berikut:



Gambar 3. 1 Ukuran marka *Thershold*

- a. *Threshold* Marking adalah tanda berupa garis garis putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak di permulaan *runway*.
- b. Fungsinya sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan.
- c. Letaknya 6 meter diukur awal *runway*.

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 mengering 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 *runway* karena cepat kering dan hasil lebih mengkilap.

e. Cat berbahan dasar air

Cat berbahan dasar air pada dasarnya hampir 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 Pengertian Plafon

Plafon adalah bagian yang berfungsi menutup ruangan dan merupakan komponen interior overhead untuk menutup rumah maupun kantor. Plafon biasanya terpasang di bawah struktur atap dan berfungsi untuk menyembunyikan rangka atap, instalasi listrik, pipa, serta system mekanis lainnya. Selain itu, plafon juga dapat memiliki fungsi estetika dan akustik dalam merancang ruang.

Budhyowati et al., (2023) menyebutkan bahwa Plafon adalah bagian dari elemen konstruksi atap yang sangat berpengaruh terhadap kesejukan pada ruang dalam, dengan adanya plafon, panas yang masuk dari atap, bisa ditahan dari antara penutup atap dan plafon, sehingga mengurangi beban panas masuk ke dalam ruang.

3.2.2.1 Fungsi Plafon

Plafon adalah elemen penting dalam desain interior yang memiliki beberapa fungsi, termasuk:

- a. Sebagai batas tinggi ruangan.
- b. Isolasi panas yang datang dari atap
- c. Meredam suara air hujan yang jatuh diatas atap, terutama penutup atap dari logam.
- d. Sebagai tempat menggantungkan bola lampu, AC. Sedangkan atas untuk

meletakkan saluran kabel.

3.2.2.2 Sistem Konstruksi Rangka Plafon

a. Ekspose, pada umumnya dipasang diatas kayu usuk, sehingga kelihatan konstruksi kuda-kudanya, dan ini sifatnya permanen. Untuk sistem seperti ini tidak ada ruang plafon yang tersembunyi.

b. Non Ekspose, pada umumnya Plafon tergantung atau menempel pada konstruksi. Konstruksi Lantai yang ada diatasnya dan sifatnya tidak permanen atau mudah dibongkar.

Macam Material Plafon

a. Gypsum: Material yang umum digunakan karena fleksibilitasnya dalam desain dan pemasangan.

b. Kayu: Memberikan tampilan hangat dan alami, sering digunakan untuk menciptakan plafon bertekstur.

c. Logam: Termasuk aluminium dan baja, memberikan tampilan kontemporer dan tahan lama.

d. Plastik PVC: Polimer plastik yang sering digunakan dalam berbagai aplikasi konstruksi. Plafon plastik biasanya digunakan sebagai alternatif yang ringan, tahan air.

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

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

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

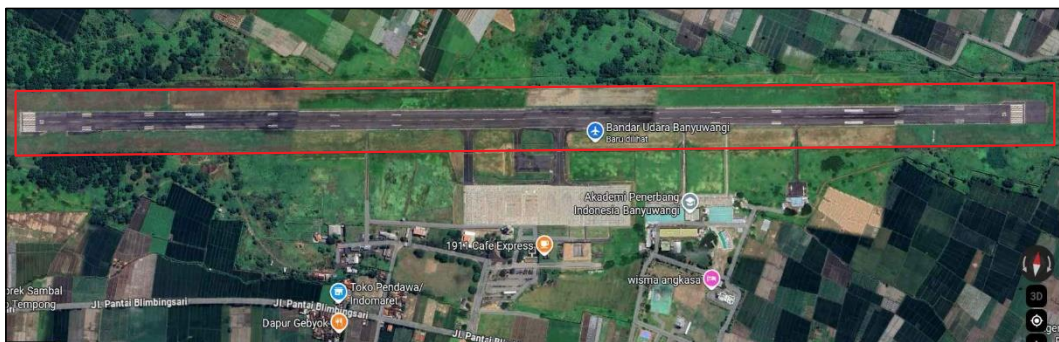
Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan memiliki lingkup sebagai berikut:

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 Banyuwangi:

a. Landas Pacu (*Runway*)

Landas Pacu merupakan daerah berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara Banyuwangi memiliki *runway* dimensi panjang 2450 m x 45 m dengan perkerasan dan *strength* PCR 450 F/C/X/U (asphalt).



Gambar 4. 1 Runway Bandar Udara Banyuwangi (Sumber: Google Earth, tahun:2026)

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



Gambar 4. 2 Taxiway Bandar Udara Banyuwangi, (Sumber: google earth tahun:2026)

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 new* Bandar Udara Banyuwangi memiliki dimensi 405 m x 94,5 m dengan permukaan Rigid 38.2727.50 m² dan Strength 540 R/C/X/U (Slab Beton).



Gambar 4. 3 Apron Bandar Udara Banyuwangi, (Sumber: Google earth, tahun:2026)

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 2026)

b. Gedung Operasional

Gedung Operasional merupakan Gedung penunjang kegiatan operasional pada sebuah bandara. Berikut Gedung operasional yang ada di Bandara Banyuwangi 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 Banyuwangi.



Gambar 4. 5 Power House

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 Banyuwangi (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2026)

3. Gedung *Infrastructure*

Gedung *Infrastructure* adalah Gedung yang digunakan sebagai tempat untuk staf bangland *standby* untuk kerja dan maupun kendaraan penunjang kegiatan operasional bandar udara serta tempat untuk perbaikan alat-alat yang digunakan dalam bekerja.



Gambar 4. 7 Gedung *Infrastructure* Bandara Banyuwangi (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2026)

4. Cargo

Cargo adalah ruang yang digunakan sebagai fasilitas utama untuk menangani kegiatan pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi udara dalam bandara.



Gambar 4. 8 Gedung Cargo (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2026)

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 Banyuwangi.



Gambar 4. 9 Menara Air Traffic Controller (ATC)

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 2026)

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 1 Oktober 2025 – 27 Februari 2026 dan jadwal melaksanakan kegiatan-kegiatan pada Unit

Penyelenggara Bandar Udara Banyuwangi 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 2. 21 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	1 Okt 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) sampai di Unit Penyelenggara Bandar Udara Banyuwangi	
2.	1 Okt 2025 – 27 Feb 2026	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.	
3.	23 Februari 2026	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang OJT 2.	

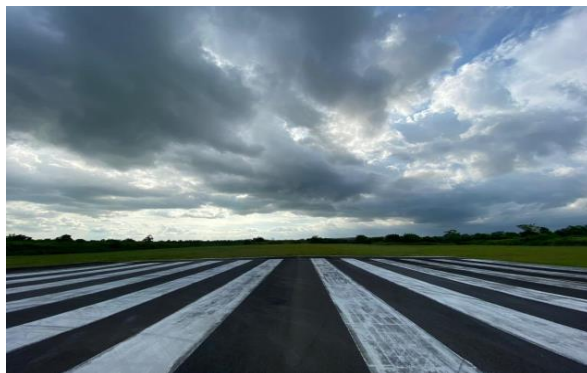
4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the job training* II, pengecekan fasilitas bandar udara adalah hal wajib dan rutin yang dilakukan setiap harinya. Dalam hal ini penulis menemukan permasalahan di Bandar Udara Banyuwangi, diantaranya yaitu:

4.3.1 Pudarnya Marka *Thershold*

Bandar Udara Banyuwangi memiliki *runway* yang berdimensi 2450 m x 45 m. Karena faktor cuaca, keausan, dan faktor umur marka membuat marka *threshold* cepat pudar. Permasalahan yang terjadi di Bandar Udara Banyuwangi adalah kondisi marka pada fasilitas sisi udara yang mengalami pemudaran atau

pertumbuhan lumut. Hal ini dapat mengganggu visibilitas pilot saat melakukan proses landing maupun take off, sehingga berpotensi memengaruhi kenyamanan dan keselamatan penerbangan. Sesuai dengan SOP Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Banyuwangi, pengecatan *threshold* tersebut dilakukan pada *runway* 08 dan 26, pengecatan marka seharusnya dilakukan apabila marka tersebut memudar atau tertutupi lumut. Namun, jika proses pengecatan tidak dilakukan tepat waktu, dapat terjadi risiko keselamatan dalam operasional penerbangan.



Gambar 4. 11 Kondisi Marka Threshold Sebelum Dilakukan Pengecatan

4.3.2 Pekerjaan Perbaikan Plafon Pada Gedung Terminal Dan Gedung Operasional

Pada ruang SCP di gedung Terminal Internasional yang berada Bandar Udara Banyuwangi ditemukan kerusakan berupa plafon dengan dimensi 10.15 m x 4.8 m. Kerusakan pada plafon ruang SCP di Terminal Internasional disebabkan oleh kondisi ruangan yang sudah lama tidak difungsikan, sehingga tidak dilakukan pengoperasian dan pemeliharaan rutin, yang mengakibatkan penurunan kualitas material plafon seperti.



Gambar 4. 12 Dokumentasi Kerusakan Plafon di ruang SCP (Sumber: Dokumen Penulis Tahun 2025)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pemeliharaan Marka *Thershold*

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan bahwa kondisi marka *thershold* sudah pudar. Luasan marka yang perlu pemeliharaan seluas 49.6m. Pada tahap persiapan, para anggota *Infrastructure* Bandar Udara Banyuwangi membersihkan lokasi dan mempersiapkan peralatan yang akan digunakan. Pengecatan dilakukan menggunakan jenis cat khusus untuk marka, Cat yang digunakan pada pengecatan marka *thershold* harus menggunakan cat reflektif yang bisa meningkatkan kejelasan marka sesuai dengan KP 326 Tahun 2019. Setelah pekerjaan persiapan telah dilaksanakan selanjutnya yaitu menyiapkan material dan mobilitas alat untuk memastikan alat dalam kondisi siap digunakan.

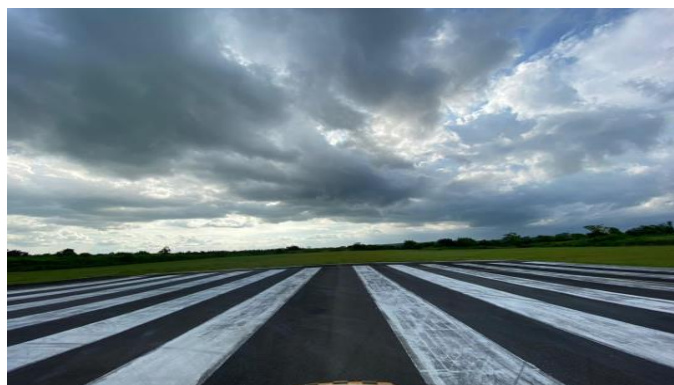
a. Tahap Persiapan

Alat dan bahan yang digunakan yaitu

Tabel 2. 22 Alat dan Bahan Pengecatan Marka Thershold

NO	ALAT	GAMBAR
1.	Ember Cat	 Gambar 4. 13 Ember cat (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026)
2.	Jenis Cat	 Gambar 4. 14 Jenis cat yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026)

3.	Roll Cat	 Gambar 4. 15 Roll yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026)
4.	Tongkat Roll Cat	 Gambar 4. 16 Tongkat Roll yang digunakan (Sumber: Dokumen penulis tahun 2026)
5.	Sapu Lidi	 Gambar 4. 17 Sapu yang digunakan (Sumber: Dokumentasi penulis tahun 2026)



Gambar 4. 18 Kondisi Marka Thershold sebelum Pemeliharaan

No	URAIAN PEKERJAAN	Volum e	Satua n	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pengecatan Marka <i>Thershold</i>	432	m ²	Rp77,561.82	Rp33,506,705.45
JUMLAH					Rp33,506,705.45
PPN 11%					Rp3,685,737.60
TOTAL					Rp37,192,443.05
PEMBULATAN					Rp37,200,000.00
Terbilang: Tiga Puluh Tujuh Juta Dua Ratus Ribu Rupiah					

Tabel Rencana Anggaran Biaya (RAB)

b. Tahap Pelaksanaan

Pengecatan dilakukan setelah penerbangan off, dimulai jam 13.30 hingga 17:00 waktu setempat dengan koordinasi pihak lain seperti Avsec dan AMC. Pengecatan ulang marka *thershold* berlangsung selama 2 hari terhitung sejak tanggal 1 Desember 2025 hingga 2 Desember 2025.

1. Tahap pertama yaitu mencampur cat dan air dengan perbandingan 1:1. Pastikan cat tercampur rata dan tidak menggumpal.
2. Sebelum mengakses area *airside* harus *contact* tower terlebih dahulu.
3. Menyapu dulu bagian marka yang ada pasir atau ada kotoran yang ada sebelum mengecat pada marka tersebut lalu mengecat marka menggunakan kuas *roll*.
4. Pada area yang tidak bisa dilakukan pengecatan dikarenakan basah, maka pengecatan dilanjutkan besok menunggu area tersebut kering terlebih dahulu.
5. Tahap terakhir yaitu melakukan pengecekan seluruh alat dan kebersihan area marka *thershold* yang telah dicat untuk memastikan tidak ada alat yang tertinggal yang bisa menjadi *Foreign Object Debris* (FOD).

Berikut adalah beberapa foto dokumentasi proses pencampuran cat air dan pelaksanaan pengecatan ulang marka *thershold*.



Gambar 4. 19 Dokumentasi, Proses campuran air dan cat dan mengecat marka Thershold





Gambar 4. 20 (Kondisi Marka *Threshold* setelah Pemeliharaan Marka *Threshold*)

4.4.2 Pemasangan Plafon di Ruang SCP Terminal Internasional

Berdasarkan permasalahan ini penting untuk meminimalisir terjadinya kerusakan yang berulang. Kerusakan pada plafon gypsum di Terminal Internasional terjadi karena ruangan tersebut sudah lama tidak digunakan sehingga pemeliharaan tidak dilakukan secara rutin. Kondisi ini menyebabkan peningkatan kelembapan. Plafon gypsum mengalami pelunakan material, kebocoran, dan sebagian terkelupas sehingga memerlukan penanganan dan pemeliharaan lebih lanjut. Pekerjaan dimulai dengan pembongkaran plafon eksisting, kemudian dilanjutkan dengan pembongkaran plafon gypsum dan mengganti dengan plafon baru yaitu plafon PVC. Seluruh proses dilaksanakan dengan tetap memperhatikan standar keselamatan kerja dan kualitas hasil, sehingga plafon yang baru terpasang dapat berfungsi dengan baik serta mendukung operasional pos keamanan secara maksimal. Berdasarkan PR 11 Tahun 2023 kondisi plafon dengan kerusakan sedang sampai berat harus segera dilakukan perbaikan agar tidak semakin parah dan untuk memaksimalkan kenyamanan penumpang di Bandar Udara Banyuwangi. Langkah-langkah perbaikan plafon ialah sebagai berikut:

a. Tahapan 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 2. 23 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan

NO.	ALAT	GAMBAR
1.	Meteran	 Gambar 4. 21 Meteran (Sumber: google.com tahun 2026)
2.	Obeng & Bor Listrik	 Obeng & Bor Listrik (Sumber: google tahun 2026)
3.	Scaffolding	 Gambar 4. 23 Scaffolding (Sumber: google.com penulis 2026)

6.	Pisau Cutter	 Gambar 4. 24 Pisau Cutter (Sumber: google.com penulis tahun 2026)
7.	Sekrup	 Gambar 4. 25 Sekrup (Sumber: Penulis tahun 2025)
8.	Plafon PVC	 Gambar 4. 26 Plafon PVC

Tabel 2. 24 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan



Gambar 4. 27 (Kondisi Plafon di Terminal Keberangkatan Sebelum di Perbaiki)

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan	Jumlah Harga
1	Pembongkaran	48.72	m ²	Rp8,863.50	Rp431,829.72
2	Pemasangan	48.72	m ²	Rp131,112.00	Rp6,387,776.64
JUMLAH					Rp6,819,606.36
PPN 11%					Rp750,156.70
TOTAL					Rp7,569,763.06
PEMBULATAN					Rp8,000,000.00
DELAPAN JUTA RUPIAH					

Tabel Rencana Anggaran Biaya (RAB)

b. Tahap Pelaksanaan

1. Tahap awal, dilakukan pembongkaran plafon gypsum.



Gambar 4. 28 Pembongkaran Plafon (Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2025)

2. Kemudian langkah yang berikutnya adalah pemotongan PVC sesuai dengan ukuran.
3. Bor dan Sekrup, untuk mengencangkan plafon pada rangka yang sudah ada.
4. Pelaksanakan pergantian plafon PVC di lakukan pada ruangan SCP tersebut.



Gambar 4. 29 Pelaksanaan Perbaikan Atap, dan Hasil perbaikan Plafon di Ruang SCP

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 Banyuwangi, penulis mencoba menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

a. Pengecatan Ulang Marka *Thershold*

Bandar Udara Banyuwangi memiliki *Runway* luas 2450 m x 45 m. Faktor cuaca membuat marka *thershold* cepat pudar. Dalam rangka mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas Bandar Udara wajib dilakukan pemeliharaan berupa pengecatan ulang marka *thershold* agar marka dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat maupun kendaraan lain yang beroperasi di *thershold*.

Pelaksanaan pengecatan ini harus memperhatikan standar yang telah ditetapkan agar hasilnya optimal dan sesuai dengan regulasi penerbangan.

b. Perbaikan Plafon atap Ruangan SCP di Terminal Internasional

Plafon atap ruangan SCP merupakan bagian penting dari infrastruktur bandara yang harus selalu dalam kondisi baik. Selama OJT, ditemukan di plafon pada ruangan SCP dengan ukuran 10.15 m x 4.8 m yang mengalami kerusakan akibat ruangan yang sudah lama tidak dipakai dan faktor usia. Perbaikan dilakukan dengan mengganti plafon yang rusak pada ruangan tersebut. Dengan adanya kegiatan ini, penulis memperoleh wawasan yang lebih luas mengenai pentingnya pemeliharaan rutin terhadap fasilitas bandara demi menjamin keamanan dan kenyamanan seluruh pengguna jasa penerbangan.

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 Banyuwangi 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

Berdasarkan pengalaman selama OJT, penulis memberikan beberapa saran untuk meningkatkan efektivitas pemeliharaan fasilitas bandara:

a. Peningkatan Frekuensi Pemeliharaan

Inspeksi dan pemeliharaan marka *threshold* perlu dilakukan lebih menyeluruh untuk memastikan bahwa tanda-tanda tetap terlihat jelas dan tidak memudar akibat paparan cuaca ekstrem.

b. Penerapan Teknologi dalam Pengecatan

Penggunaan bahan cat berkualitas tinggi dan teknologi pengecatan yang lebih modern dapat meningkatkan daya tahan marka, sehingga frekuensi pengecatan ulang dapat dikurangi.

c. Pemeliharaan Plafon Atap Terminal Secara Berkala

Untuk menghindari kerusakan lebih lanjut, inspeksi rutin terhadap plafon atap ruangan SCP di terminal internasional harus dilakukan.

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 Banyuwangi, 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.
- Bandar Udara Internasional Banyuwangi. (2024). *Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual)*. Banyuwangi: Bandar Udara Internasional Banyuwangi.
- Banyuwangi, B.U., (2024) *Struktur Organisasi 2024 Bandar Udara Banyuwangi*.
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 Nal 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

Analisis Harga Satuan Pekerjaan Pengecatan Marka <i>Thershold</i> :					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A	Tenaga Kerja				
1	Pekerja	oh	0.04	Rp101,500.00	Rp4,060.00
2	Mandor	oh	0.003636364	Rp138,000.00	Rp501.82
B	Bahan				
1	Cat Marka	Kg	0.5	Rp145,000.00	Rp72,500.00
C	Alat				
1	Alat Bantu Pengecatan	bh	0.016666667	Rp30,000.00	Rp500.00
Jumlah					Rp77,561.82

PEMBONGKARAN PLAFON					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
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	Bahan				
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					
No	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
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	Bahan				
1	Plafon PVC	m ²	1.1	Rp100,000.00	Rp110,000.00
2	Sekrup Gypsum	bh	0.05	Rp35,000.00	Rp1,750.00
C	Alat				
1	Bor Listrik	Jam	0.2	Rp1,560.00	Rp312.00
2	Palu	bh	0.1	Rp20,000.00	Rp2,000.00
Jumlah					Rp131,112.00

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares A

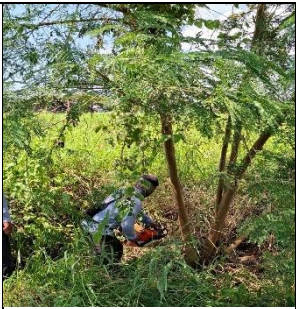
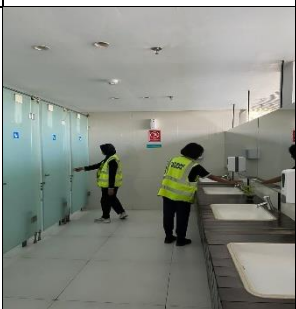
NIT : 30723004

PRODI : D-III TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Internasional Banyuwangi

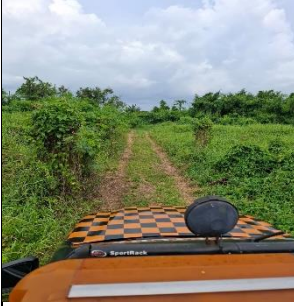
No	Hari/ Tanggal	Uraian Kegiatan	Dokumentasi	Paraf Supervisor
1.	Rabu, 1 Oktober 2025	Perkenalan dengan pihak bandara		
2.	Kamis, 2 Oktober 2025	Perawatan kolam ikan		
3.	Jumat, 3 Oktober 2025	Inspeksi Runway		

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 : Geovania Fátima de Jesus Soares A

NIT : 30723004

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	 	

19.	Kamis, 27 November 2025	Perbaiki atap terminal Pengecatan dinding terminal	 	
20.	Jumat, 28 November 2025	Melaksanakan Inspeksi Sisi Udara		

Supervisor



JATI PRIYAMBODO
NIK. 20247380

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares A

NIT : 30723004

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		

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

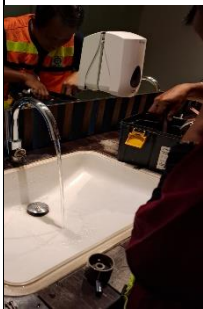
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares A

NIT : 30723004

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		

9.	Kamis, 15 Januari 2026	Perbaikan pagar		
10.	Jumat, 16 Januari 2026	Pembuatan penutup drainase		
11.	Senin, 19 Januari 2026	Pembersihan rumput area service road		
12.	Selasa, 20 Januari 2026	Pengecatan besi area kolam		

13.	Rabu, 21 Januari 2026	Pengecatan besi area kolam		
14.	Kamis, 22 Januari 2026	Pembersihan service road 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 service road		

20.	Jumat, 30 Januari 2026	Perbaikan charging station		
-----	---------------------------	-------------------------------	--	--

Supervisor



JATI PRIYAMBODO

NIK. 20247380

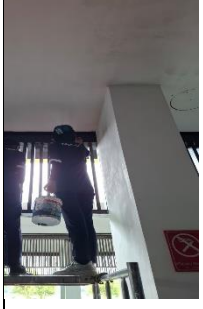
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

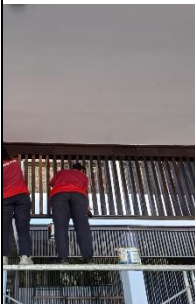
Nama : Geovania Fátima de Jesus Soares Al

NIT : 30723004

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 On the Job Training		
-----	-----------------------	---------------------------------------	--	--

Supervisor



JATI PRIYAMBODO

NIK. 20247380