

**PEKERJAAN PATCHING PADA APRON PARKING STAND 4
DAN PEMASANGAN KANSTIN DI BANDARA
INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

BAGUS DAYANA MIKDAM

NIT. 30722029

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**PEKERJAAN PATCHING PADA APRON PARKING STAND 4
DAN PEMASANGAN KANSTIN DI BANDARA
INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

BAGUS DAYANA MIKDM

NIT. 30722029

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN
PEKERJAAN PATCHING PADA APRON PARKING STAND 4
DAN PEMASANGAN KANSTIN DI BANDARA
INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK

Oleh :

BAGUS DAYANA MIKDM
NIT. 30722029

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

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJT

Supervisor/OJT

Dosen Pembimbing



Dwi Romario Pasha
NIP. 20246518



Ridwan Malik Hanggono
NIP. 20246729



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

Mengetahui,
AIRPORT TECHNICAL DIVISON HEAD
Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid



TOMMY
NIP. 20242648

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim penguji
Pada tanggal 6 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat
sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

Ketua



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

Sekretaris



Dwi Romario Pasha
NIP. 20246518

Anggota



Ridwan Malik Hanggono
NIP. 20246729

Mengetahui,

Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training (OJT)* dengan baik yang dilaksanakan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* Teknik Bangunan Landasan angkatan VII di Unit *Facilities* Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

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

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

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

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Bapak Agus Widodo dan Ibunda Hesti Susilowati serta saudara penulis yang selalu memberikan dukungan serta doa demi kelancaran dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* maupun kegiatan belajar mengajar dalam menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.

4. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku dosen pembimbing dan sekaligus Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing penulis dalam penyusunan laporan *On the Job Training* sehingga laporan dapat selesai dengan baik.
5. Bapak Tommy selaku *Airport Technical Division Head* Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
6. Bapak Tegas D. Hadikusuma selaku *Airport Facilities Manager* Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
7. Seluruh staff karyawan/karyawati Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
8. Para senior alumni Teknik Bangunan dan Landasan angkatan ke-6,7, dan 8 dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini.
9. Teman-teman kelompok *On The Job Training* 2 Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
10. Teman-teman *On The Job Training* dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
11. Rekan Teknik Bangunan dan Landasan angkatan ke-7 Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah banyak membantu dalam penyusunan laporan ini.

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

Lombok, 20 Februari 2025



Bagus Dayana Mikdam
NIT. 30722029

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| LEMBAR PERSETUJUAN..... | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN..... | iii |
| KATA PENGANTAR..... | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR TABEL | viii |
| DAFTAR GAMBAR..... | ix |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)..... | 1 |
| 1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On the Job Training (OJT) | 2 |
| BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT) | 4 |
| 2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid | 4 |
| 2.2 Data Umum Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 5 |
| 2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama | 5 |
| 2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara | 5 |
| 2.2.3 Jam Operasi | 6 |
| 2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara | 6 |
| 2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facilities</i>) | 7 |
| 2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran | 7 |
| 2.2.7 Seasonal Availability Cleaning..... | 8 |
| 2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data..... | 8 |
| 2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu..... | 9 |
| 2.2.10 Karakteristik Fisik <i>Runway</i> | 10 |
| 2.2.11 Declared Distance..... | 11 |
| 2.3 Struktur Organisasi..... | 12 |
| 2.4 Tinjauan Pustaka | 13 |
| BAB III TINJAUAN TEORI | 14 |
| 3.1 Pengertian Bandar Udara..... | 14 |
| 3.2 Fungsi dan Peran Bandara..... | 14 |
| 3.3 Fasilitas Bandar Udara..... | 15 |
| 3.3.1 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Site</i>) | 15 |
| 3.3.2 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>) | 16 |

| | | |
|---|---|----|
| 3.4 | Deskripsi Jenis Perkersan | 16 |
| 3.5 | Perkerasan Kaku (<i>Rigid Pavement</i>)..... | 16 |
| 3.6 | Jenis Kerusakan Perkerasan Rigid..... | 18 |
| 3.7 | Pengertian <i>Patching Cement</i> | 20 |
| 3.8 | Pemeliharaan Kanstin..... | 21 |
| 3.8.1 | Pengertian Kanstin | 21 |
| 3.8.2 | Fungsi Kanstin..... | 21 |
| BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)..... | | 22 |
| 4.1 | Lingkup Pelaksanaan On The Job Training | 22 |
| 4.1.1 | Fasilitas Sisi Udara | 22 |
| 4.1.2 | Fasilitas Sisi Darat..... | 23 |
| 4.2 | Jadwal On The Job Training..... | 27 |
| 4.3 | Permasalahan On The Job Training..... | 27 |
| 4.4 | Penyelesaian Masalah..... | 29 |
| 4.4.1 | Perbaikan Struktur Rigid pada Apron..... | 29 |
| 4.4.2 | Pekerjaan Pemasangan Kanstin | 37 |
| BAB V PENUTUP | | 40 |
| 5.1 | Kesimpulan..... | 40 |
| 5.1.1 | Kesimpulan Permasalahan..... | 40 |
| 5.2 | Saran..... | 41 |
| 5.2.1 | Saran Permasalahan..... | 41 |
| 5.2.2 | Saran Pelaksanaan On the Job Training (OJT) | 41 |
| DAFTAR PUSTAKA | | 42 |
| LAMPIRAN | | 43 |

DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik <i>Runway</i> | 10 |
| Tabel 2. 2 <i>Declared Distance</i> | 11 |
| Tabel 4. 1 Jadwal <i>On the Job Training</i> | 27 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2. 1 Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 4 |
| Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 12 |
| Gambar 3. 1 Retak Hancur (Blow Up)..... | 19 |
| Gambar 3. 2 Tambalan tidak sempurna (Patching)..... | 20 |
| Gambar 3. 3 Lubang (Pothole)..... | 20 |
| Gambar 4. 1 <i>Runway</i> Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 22 |
| Gambar 4. 2 <i>Taxiway</i> Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 23 |
| Gambar 4. 3 <i>Apron</i> Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 23 |
| Gambar 4. 4 Terminal Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 24 |
| Gambar 4. 5 Gedung Administrasi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 24 |
| Gambar 4. 6 Gedung Power House Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 25 |
| Gambar 4. 7 Gedung PKP-PK Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 25 |
| Gambar 4. 8 Gedung Kargo Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid | 26 |
| Gambar 4. 9 Gedung Alat Berat Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid..... | 26 |
| Gambar 4. 10 Area Kerusakan Sisi Udara..... | 28 |
| Gambar 4. 11 Area Kerusakan Sisi Darat | 29 |
| Gambar 4. 12 Pembersihan area kerusakan..... | 30 |
| Gambar 4. 13 Pengukuran area kerusakan | 30 |
| Gambar 4. 14 Pemotongan area kerusakan menggunakan <i>aspalt cutter</i> | 32 |
| Gambar 4. 15 Pembongkaran area kerusakan menggunakan <i>jackhammer</i> | 32 |
| Gambar 4. 16 Pembersihan area yang sudah dibongkar..... | 33 |
| Gambar 4. 17 Pembuatan pasta semen..... | 33 |
| Gambar 4. 18 Pengukuran kawat ayam..... | 34 |
| Gambar 4. 19 Pelapisan <i>addibond</i> | 34 |
| Gambar 4. 20 Penuangan pasta semen sampai setengah dari tinggi kerusakan..... | 35 |
| Gambar 4. 21 Pemasangan kawat ayam | 35 |
| Gambar 4. 22 Penuangan pasta semen sampai ketinggian yang dicari..... | 35 |
| Gambar 4. 23 Penggambaran motif garis pada permukaan beton | 36 |
| Gambar 4. 24 Kondisi awal kerusakan..... | 36 |
| Gambar 4. 25 Kondisi akhir setelah perbaikan..... | 37 |
| Gambar 4. 26 Pengambilan kastin..... | 37 |
| Gambar 4. 27 Membawa kanstin pada area kerusakan..... | 38 |

| | |
|---|----|
| Gambar 4. 28 Pemasangan kanstin..... | 38 |
| Gambar 4. 29 Mengisi rongga kanstin dengan material | 38 |
| Gambar 4. 30 Kondisi sebelum pemasangan kanstin | 39 |
| Gambar 4. 31 Kondisi setelah pemasangan kanstin | 39 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Penerbangan telah menjadi salah satu moda transportasi yang sangat penting di Indonesia. Dengan pulau-pulau yang tersebar luas, penerbangan memainkan peran penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah yang terpisah oleh laut dan pegunungan. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya jumlah penduduk, permintaan akan perjalanan udara semakin meningkat. Untuk mengatasi hal ini, pemerintah Indonesia telah mengembangkan sejumlah undang-undang dan peraturan yang mengatur industri penerbangan, seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Salah satu lembaga pendidikan yang berperan penting dalam mencetak tenaga kerja yang berkualitas di industri penerbangan adalah Politeknik Penerbangan Surabaya. Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan kepada para taruna secara profesional di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Dengan kurikulum yang komprehensif dan fasilitas yang memadai, Politeknik Penerbangan Surabaya telah berhasil menghasilkan lulusan-lulusan yang siap bekerja di industri penerbangan.

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

On the Job Training (OJT) di suatu Bandar Udara merupakan kewajiban bagi para peserta *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan pada semester IV dan V, termasuk bagi taruna/i program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Dengan adanya *On the Job Training* (OJT), diharapkan Taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Teori – teori yang didapat di perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya masing-masing.

Dengan demikian, *On the Job Training* (OJT) sangat mutlak untuk diselenggarakan kepada taruna/I, khususnya taruna/i program studi Teknik Bangunan dan Landasan yang sedang menempuh pendidikan, agar setelah mendapat segala materi dan kuriulum yang terdapat dalam silabus masing masing program studi, para taruna memiliki kemampuan praktek yang cukup mumpuni dan siap untuk dipakai pada berbagai industri penerbangan yang membutuhkan.

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

Adapun maksud dan manfaat dilaksanakannya program *On the Job Training* (OJT) kepada taruna-taruni Politeknik Penerbangan Surabaya adalah:

1. Sebagai sarana terwujudnya lulusan yang mempunyai keahlian kompetensi sesuai standar.
2. Sebagai sarana untuk memperoleh pengalaman nyata dari perusahaan atau industri sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan.
3. Sebagai sarana untuk menerapkan kompetensi dan keterampilan yang telah dipelajari di program studi Teknik Bangunan dan Landasan.
4. Sebagai sarana untuk memperluas wawasan sebagai calon tenaga kerja di suatu Bandar Udara.
5. Sebagai sarana untuk melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.

6. Sebagai sarana untuk membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT).
7. Sebagai sarana untuk menyajikan hasil-hasil yang diperoleh selama *On the Job Training* (OJT) dalam bentuk laporan.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid



Gambar 2. 1 Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

Pelabuhan Udara Rembiga mulai beroperasi. Dibangun sejak 1956, pelabuhan udara ini dilengkapi landas pacu sepanjang 1.200 x 300 meter yang diperpanjang menjadi 1.400 x 30 meter pada tahun 1958. Bandar Udara Rembiang berubah nama menjadi Bandar Udara Selarapang berdasarkan SK Menteri Perhubungan No.KM 61/1994 pada tanggal 30 Oktober 1994. Sejak 1 Oktober 1995, Bandar Udara Selaparang mulai dikelola oleh Perum Angkasa Pura I.

Pembebasan tanah untuk bandar udara baru seluas 538.5 hektar mulai dilaksanakan di Kecamatan Pujut, Kabupaten Lombok Tengah. Pembangunan bandara baru di Lombok ini sebenarnya telah dikaji pemerintah sejak 1992. Krisi politik dan moneter tahun 1997 dan kondisi pasca-reformasi tahun 1998 berdampak terhadap kelangsungan rencana pembangunan bandara baru.

Pada tahun 2006, proyek pembangunan bandara baru dilanjutkan kembali. Pekerjaan *land clearing* dimulai. Pada tahun 2007, pembangunan landas pacu, gedung terminal, dan fasilitas pendukung. Pembangunan tahap pertama ini dapat diselesaikan pada awal 2011. 30 September 2011 Bandara Selarapang ditutup dan dialihkan operasionalnya ke Bandara Internasional Lombok mulai 1 Oktober 2011. Pada 20 Oktober 2011 dilakukan peresmian oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono.

Pada tahun 2018 Bandara Internasional Lombok berubah nama menjadi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KP.1421/2018 tanggal 5 September 2018. Untuk mendukung KEK Mandalika, dilakukan pengembangan bandara yang ditetapkan sebagai Proyek Strategis Nasional berdasarkan Perpres No.109 Tahun 2020. Menjelang WSBK 2021 di Mandalika, proyek pengembangan bandara tuntas dan siap digunakan untuk mendukung event – event kelas dunia di Lombok dan NTB.

2.2 Data Umum Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid merupakan Bandar udara yang terletak di Pulau Lombok tepatnya di Kabupaten Lombok Tengah, Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan kode IATA: LOP dan kode ICAO: WADL. Berikut adalah data umum Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid yang ditunjukkan pada *aerodrome manual*:

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Indikator Lokasi : WADL
2. Nama Bandar Udara : Zainuddin Abdul Madjid
3. Lokasi : Lombok Tengah

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat ARP *Aerodrome* : **08° 45' 26" LS 116° 16' 36" BT**
2. Arah dan Jarak ke Kota : 171° dan 6 km dari Kota Praya
3. *Magnet* Var/Tahun : 1°E (2020) / 0.06° *Decreasing* Perubahan
4. Elevasi/Referensi : 343 ft / 32°C Temperatur
5. Elevasi masing-masing : *RWY 13*: 307 ft
threshold *RWY 31*: 343 ft

6. Penyelenggara Bandar : PT. Angkasa Pura Indonesia
Udara Zainuddin Abdul Madjid
International Airport
7. Alamat : Jl. Raya Tanak Awu Lombok
Tengah
8. Telepon : (+62370) 6157000
9. Fax : (+62370) 6157010
10. Website : <https://www.lombok-airport.co.id>
11. Email : lop.ao@ap1.co.id
12. Tipe Lalu Lintas : IFR / VFR
13. Keterangan : NIL

2.2.3 Jam Operasi

1. *Aerodrome Operator* : H24
2. *Customs and Immigration* : H24
3. *Health and Sanitation* : H24
4. *AIS Briefing Office* : NIL
5. *ATC Report Office* (ARO) : H24
6. *MET Briefing Office* : H24
7. ATS : H24
8. Fueling : H24
9. Handling : H24
10. Security : H24
11. De-icing : Not Applicable
12. Remarks : - Local Time: UTC + 8
- AIS available at AIS Denpasar
Regional Office H24

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

1. Fasilitas penanganan kargo : - PT. Krisna Multi Sarana Indonesia
- PT. Angkasa Pura Logistik
2. Bahan bakar/Oli/tipe : Jet A1 AVTUR
3. Fasilitas pengisian bahan : - 1 Storage Tank 500kL

- bakar/kapasitas - 3 Storage Tank @ 180kL
 - 4 Storage Tank @ 16kL
 - 1 Tank Refueller @ 12kL
 - Fuel Truck Refuelling
 - Pressure Refuelling (1000L/min)
4. Ruang Hangar : NIL
 5. Fasilitas Perbaikan Pesawat : NIL
 6. De-Icing facilities : Not Applicable
 7. Keterangan : NIL

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1. Hotel : Tersedia di Kota
2. Restaurant : Tersedia di Bandara
3. Transportasi : Taxi, Mobil sewa dan Bus
4. Fasilitas Kesehatan : First Aid di Bandara, Rumah Sakit di Kota
5. Bank dan Kantor Pos : Tersedia di Kota, ATM tersedia di Bandar Udara
6. Kantor Pariwisata : Tersedia di Bandara
7. Keterangan : NIL

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

1. Kategori PKP-PK : Kategori 7
2. Fasilitas PKP-PK : - 2 unit *Foam Tender Type I*
 - 1 unit *Foam Tender Type IV*
 - 3 unit Ambulance
 - 1 unit Rubber Boat
 - 1 unit Commando Car
 - 1 unit Utility Car
 - 1 unit Nurse Tender
3. Ketersediaan Peralatan Pemindahan Pesawat Udara : Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Denpasar, Salvage for B737 Series and A330 MAX Tons

Tel: (+62361)9351011
ext.5155/5156

4. Keterangan : NIL

2.2.7 Seasonal Availability Cleaning

1. Type of Clearing Equipment : NIL
2. Clearance : NIL
3. Keterangan : NIL

2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data

Designation : Apron (Aircraft Stand 1 & 5)

Surface : Concrete

Strength : PCN 61/R/A/X/T

Designation : Apron (Aircraft Stand 2,3,4, dan 6)

Surface : Concrete

Strength : PCN 64/R/A/X/T

Designation : Apron (Aircraft Stand 7 - 16)

Surface : Concrete

Strength : PCN 72/R/A/X/T

Designation : Apron (Aircraft Stand 17 – 22)

Surface : Concrete

Strength : PCN 66/R/A/X/T

Designation : Apron (Aircraft Stand 23 – 24)

Surface : Concrete

Strength : PCN 66/R/A/X/T

Designation : TWY A

Width : 23 m

Surface : Asphalt
Strength : PCN 64/F/A/X/T

Designation : TWY SP
Width : 23 m
Surface : Asphalt
Strength : PCN 64/F/A/X/T

Designation : TWY B
Width : 23 m
Surface : Asphalt
Strength : PCN 64/F/A/X/T

Designation : TWY C
Width : 23 m
Surface : Asphalt
Strength : PCN 60/F/A/X/T

Remarks Dimensions of Aprons:
: Aircraft Stand 1-6 : 21.912,3 m²
: Aircraft Stand 7-16 : 382,5 m x 126 m
: Aircraft Stand 17-22 : 21.453,06 m²
: Aircraft Stand 23-24 : 28.044 m²

2.2.9 Petunjuk Pergerakan Permukaan dan Sistem Kontrol & Rambu

1. Use of aircraft stand ID : TWY Guide Lines: Aircraft Stands signs, TWY guide lines and Lines, Parking Guidance Sign Board, visual docking/parking Nose Wheel Guidelines at Apron, guidance system of aircraft Nose In Guidance System by stands Parking Stand Number.

2. Marka dan lampu *Runway* dan *Taxiway* : Marking
 RWY: Designator, THR, TDZ, Centre Line, Side Stripe, Aiming Point.
 TWY: RWY Holding position, Side Stripe, Centre line.
- Light
 RWY: THR, End, Edge.
 TWY; Edge.
3. Stop Bars : NIL
 4. Keterangan : NIL

2.2.10 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik *Runway*

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| <i>RWY Designation</i> | <i>True Bearing</i> | <i>Dimensions (M)</i> | <i>Strength (PCN) and Surface</i> | <i>Threshold Coordinates</i> |
| 13 | 128.96° | 3300 x 45 | 64/F/A/X/T Flexible | 084457.86S 1161556.00E |
| 31 | 308.96° | 3300 x 45 | 64/F/A/X/T Flexible | 084605.35S 1161719.90E |

| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|-------------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------|------------|----------------|
| <i>Slope Runway - Stopway</i> | <i>Dimensi Stopway</i> | <i>Dimensi Clearway</i> | <i>Dimensi Runway Strip</i> | <i>RESA</i> | <i>OFZ</i> | <i>Remarks</i> |
| 0.332% (Down to SE) | 60 x 45 | 420 x 150 | 3540 x 300 | 240 x 90 | NIL | NIL |

| | | | | | | |
|--|---------|--------------|---------------|------------|-----|-----|
| <i>of RWY 13 THR)</i> | | | | | | |
| <i>0.332% (Up to Center of RWY 31 THR)</i> | 60 x 45 | 300 x 150 | 3540 x 300 | 90 x 90 | NIL | NIL |

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

2.2.11 Declared Distance

Tabel 2. 3 Declared Distance

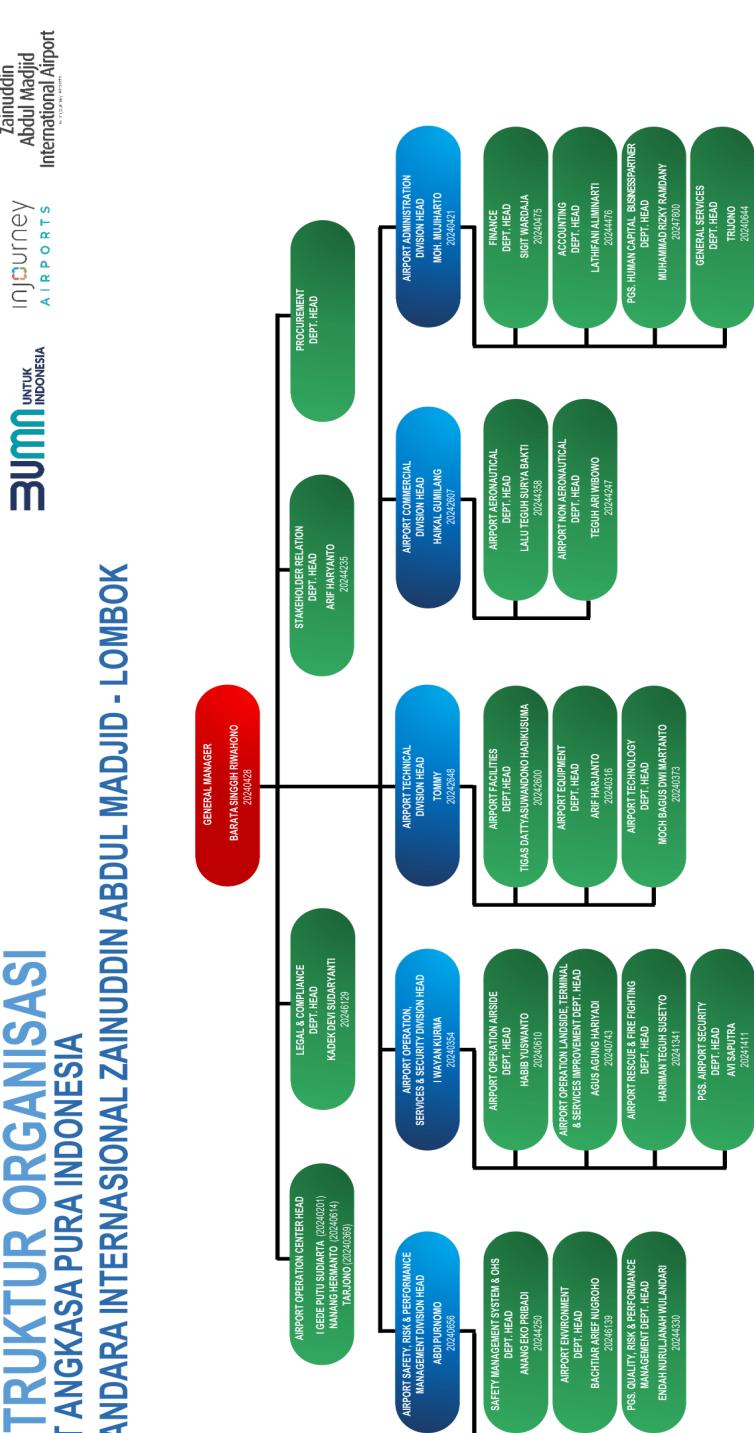
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| <i>Runway Designation</i> | <i>TORA</i> | <i>TODA</i> | <i>ASDA</i> | <i>LDA</i> |
| 13 | 3300 m | 3720 m | 3360 m | 3300 m |
| 31 | 3300 m | 3600 m | 3360 m | 3300 m |

Sumber: Aerodrome Manual Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

STRUKTUR ORGANISASI

PT TANGKASA PURA INDONESIA

BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID - LOMBOK



Gambar 2.2 Struktur Organisasi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

2.4 Tinjauan Pustaka

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

1. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara
3. KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*).
4. Annex 14 (*International Civil Aviation Organization*) tentang Bandar Udara, edisi ke-7 amandemen ke 13.
5. 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.
6. SKEP/347/XII/199 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang-Undang 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 pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Annex 14 dari (*International Civil Aviation Organization*), Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi Bandar udara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Adapun kebandarudaraan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2013 Tentang Tataan Kebandaraudaraan Nasional, kebandarudaraan merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. Bandar udara kebanyakan digunakan untuk tujuan komersial namun ada beberapa bandar udara yang berfungsi sebagai landasan pesawat militer. Pedoman perencanaan Bandar udara secara detail ada pada peraturan-peraturan yang dikeluarkan FAA dan ICAO.

3.2 Fungsi dan Peran Bandara

Menurut Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri No. 69 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandaraudaraan Nasional, berdasarkan fungsinya Bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan

pemerintahan dan/atau pengusaha. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 69 Tahun 2013, Bandar udara memiliki peran sebagai berikut:

3.3 Fasilitas Bandar Udara

Berdasarkan KM 77 Tahun 2015 tentang standarisasi dan sertifikasi fasilitas bandar udara. Fasilitas bandar udara adalah semua fasilitas yang dipergunakan untuk keperluan operasional bandar udara dan penerbangan yang terdiri dari prasarana dan peralatan dan utilitas bandar udara. Terdapat dua komponen yang ada di Bandar udara, yaitu fasilitas sisi darat (*land side*) dan fasilitas sisi udara (*air side*).

3.3.1 Fasilitas Sisi Darat (*Land Site*)

Fasilitas sisi darat (*land site*) merupakan wilayah yang langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Fasilitas sisi darat (*Landsite Facilities*), meliputi:

- a. Bangunan terminal penumpang dan terminal kargo
- b. Bangunan VIP
- c. Bangunan adminidtrasi dan perkantoran
- d. Menara pengawas lalu lintas udara (*air traffic control tower*)
- e. Bangunan meteorologi
- f. Bangunan SAR
- g. Depo pengisian bahan bakar
- h. Akses masuk Bandar udara, dan
- i. Marka dan rambu.

Fasilitas komunikasi penerbangan, meliputi:

- a. Komunikasi antara stasiun penerbangan
- b. Peralatan transmisi, dan
- c. Peralatan komunikasi lalu lintas penerbangan.
- d. Fasilitas alat bantu pendaratan visual (*airfield lighting system*)
- e. Fasilitas navigasi penerbangan.

3.3.2 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

Berdasarkan KM 77 tahun 2015 tentang standarisasi dan sertifikasi fasilitas bandar udara merupakan bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Fasilitas sisi udara (*Air Side*), meliputi:

- a. Landas pacu (runway)
- b. Runway strip, Runway End Safety Area (RESA), stopway, clearway
- c. Landas hubung (*taxiway*)
- d. Landas parkir (*apron*)
- e. Marka dan rambu sisi udara.

3.4 Deskripsi Jenis Perkerasan

Berdasarkan KP 94 tahun 2015, Perkerasan adalah prasarana yang terdiri dari beberapa lapisan dengan kekuatan dan kemampuan dukung yang berbeda. Pada umumnya, konstruksi perkerasan dibagi menjadi 2 jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*).

Perkerasan yang dibuat dari campuran aspal dengan agregat, digelar di atas suatu permukaan material granular mutu tunggi disebut perkerasan lentur (*flexible pavement*), sedangkan perkerasan yang dibuat dari slab – slab beton (*Portland Cement Concrete*) disebut perkerasan kaku (*rigid pavement*).

Kombinasi dari tipe konstruksi perkerasan yang berbeda dan lapis yang ditingkatkan mutunya (*stabilized layers*) membentuk konstruksi perkerasan yang kompleks yang dapat diklasifikasikan sebagai variasi dari konstruksi lentur dan konstruksi kaku konvensional.

3.5 Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*)

Berdasarkan KP 94 Tahun 2015 tentang pedoman teknis operasional. Perkerasan Kaku atau perkerasan beton semen adalah suatu konstruksi (perkerasan) dengan bahan baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutamadiperoleh dari pelat beton. Hal ini terkait dengan sifat pelat beton yang cukup kaku, sehingga dapat menyebarluaskan beban pada

bidang yang luas dan menghasilkan tengangan yang rendah pada laipsan – lapisan di bawahnya.

Pada konstruksi perkerasan beton semen, sebagai konstruksi utama adalah berupa satu lapis beton semen mutu tinggi. Sedangkan lapis pondasi bawah (*subbase* berupa *cement treated subbase* maupun *granular subbase*) berfungsi sebagai konstruksi pendukung atau pelengkap. Konstruksi perkerasan akan yang memiliki kinerja baik membutuhkan dukungan plat beton semen yang seragam.

a. Plat Beton Semen (Lapis Permukaan)

Plat beton semen menyediakan daya dukung struktural terhadap beban pesawat, menyediakan permukaan yang rata, menyediakan kekesatan permukaan, dan mencegah infiltrasi air permukaan kedalam *subbase*.

b. Lapis pondasi bawah (*Subbase*)

Lapis pondasi bawah menyediakan daya dukung yang stabil dan seragam bagi plat beton semen. Lapis pondasi bawah juga menyediakan drainase bawah permukaan, mengontrol tanah dasar yang mengembang, menyediakan dukungan yang stabil, dan mencegah naiknya material halus. Tebal minimum pondasi bawah pada konstruksi perkerasan kaku pada umumnya adalah 10 cm.

c. Lapis pondasi bawah terstabilisasi (*Stabilized Subbase*)

Seluruh konstruksi perkerasan kaku baru yang didesain untuk mengakomodir pesawat dengan berat 100.000 pounds (45.000 kg) atau lebih harus berupa pondasi bawah yang distabilisasi (*stabilized subbase*). Manfaat struktural penggunaan *stabilized subbase* terlihat pada modulus reaksi tanah dasar yang bekerja pada pondasi.

d. Tanah Dasar (*Subgrade*)

Tanah dasar (*Subgrade*) adalah lapisan tanah yang dipadatkan yang menjadi dasar sistem konstruksi perkerasan. Tegangan pada tanah dasar lebih rendah daripada lapis pondasi dan lapisan permukaan. Tengangan pada tanah dasar akan menurun seiring dengan kedalaman. Pengendalian pada tanah dasar biasanya cukup ada permukaan tanah

dasar kecuali pada kondisi tertentu. Kondisi tertentu (misalnya perbedaan kadar air atau kepadatan yang signifikan) dapat merubah lokasi pengendalian tegangan. Penyelidikan dapat perlu dilakukan untuk kondisi – kondisi tersebut. Konstruksi perkerasan diatas tanah dasar harus mampu mereduksi tegangan yang bekerja pada tanah dasar sampai pada nilai yang cukup untuk mencegah perubahan posisi asli (*distorsion*) atau perpindahan (*displasment*) lapisan tanah dasar

3.6 Jenis Kerusakan Perkerasan Rigid

1. Retak Hancur (*Blow Up*)

Blow-up/buckles adalah rusaknya perkerasan beton akibat tekuk (*buckling*) lokal dari perkerasan beton. Biasanya terjadi pada retakan atau sambungan melintang yang mengalami keras mengisi sambungan, sehingga menghambat pemuaian pelta beton, akibatnya ujung pelat beton terangkat secara lokal dan tekuk terjadi di dekat sambungannya.

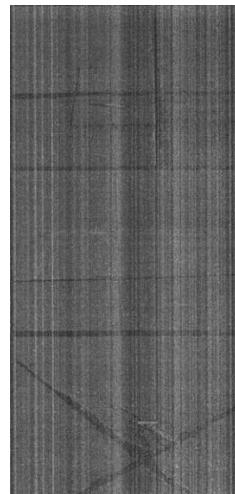
Blow-up sering terjadi Ketika ada perbedaan suhu yang signifikan antara siang dan malam, di mana pelat memuai secara berlebihan. Cara mencegah *blow-up* adalah dengan merawat sambungan secara reguler, agar ruang ekspansi tersedia saat beton memuai. Untuk hal ini, sambungan harus selalu dibersihkan. (Army Corps of Engineers Sponsored by the US Army & Force, n.d.)



Gambar 3. 1 Retak Hancur (Blow Up)

2. Tambalan tidak sempurna (*Patching*)

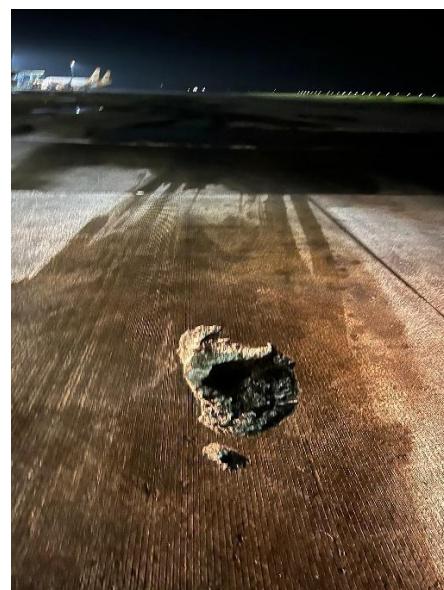
Tambalan adalah area perkerasan asli yang telah dibongkar dan diganti dengan material pengisi. Penambalan sering dilakukan dalam area perkerasan guna perbaikan, dimana dibawah perkerasan adalah parit atau lubang yang harus diperbaiki. Oleh kurangnya pemanatan, maka di area tambalan ini terjadi penurunan dan/atau retak yang merusakkan tambalan. (Army Corps of Engineers Sponsored by the US Army & Force, n.d.)



Gambar 3. 2 Tambalan tidak sempurna (Patching)

3. Lubang (*Pothole*)

Lubang (*Pothole*) merupakan akibat lanjut dari kerusakan sebelumnya, pada umumnya berawal dari retak yang tidak segera ditangani.



Gambar 3. 3 Lubang (Pothole)

3.7 Pengertian *Patching Cement*

Patching pada rigid pavement adalah metode perbaikan yang digunakan untuk menangani kerusakan pada permukaan beton semen (rigid pavement).

Metode ini bertujuan untuk memperbaiki kerusakan seperti retakan transversal, lubang, atau permukaan yang tidak rata agar jalan tetap aman dan nyaman untuk dilalui. (Rosmyanto and Setiawati, 2023)

3.8 Pemeliharaan Kanstin

3.8.1 Pengertian Kanstin

Kanstin adalah elemen konstruksi yang terbuat dari beton, berfungsi sebagai pembatas jalan, trotoar, dan area lainnya. Kanstin, juga dikenal sebagai kerb atau curb, adalah material berbentuk persegi panjang yang biasanya diletakkan di tepi jalan atau trotoar. Fungsinya sangat penting dalam infrastruktur perkotaan, terutama untuk menjaga keamanan dan kenyamanan pengguna jalan

3.8.2 Fungsi Kanstin

Kanstin memiliki beberapa fungsi utama, antara lain

- a. Pembatas Area: Menjadi pembatas yang jelas antara jalur kendaraan dan penjalan kaki, sehingga mengurangi resiko kecelakaan.
- b. Penahan Tanah: Digunakan untuk mencegah erosi tanah dan menjaga stabilitas struktur tanah di sekitarnya.
- c. Saluran Drainase: Beberapa jenis kanstin dirancang dengan saluran air untuk mengalirkan air hujan, mencegah genangan.
- d. Estetika: Meningkatkan penampilan area publik dan memperindah sekitar.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

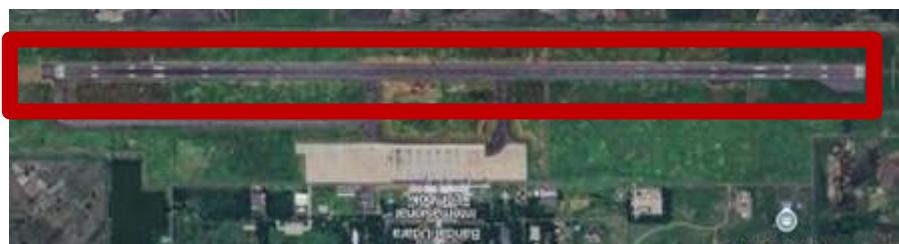
Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* yang dilaksanakan oleh taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat. *On The Job Training* dilaksanakan selama 6 bulan, mulai 01 Oktober 2024 sampai 28 Februari 2025. Penyusunan laporan ini difokuskan pada unit Bangunan dan Landasan, yakni Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Berikut adalah peta ruang lingkup pelaksanaan On the Job Training:

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara

Menurut PM 20 tentang tata cara dan prosedur penetapan lokasi Bandar udara menyebutkan bahwa Sisi Udara suatu Bandar udara adalah bagian dari Bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Tengah.

a. Runway

Landasan pacu merupakan daerah berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.



Gambar 4. 1 Runway Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid
(Sumber : Google Earth, Tahun 2024)

b. Taxiway

Jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan taxi dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya, terutama untuk menghubungkan landasan pacu dengan pelataran parkir pesawat (*apron*)



Gambar 4. 2 Taxiway Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Google Earth, Tahun 2024)

c. Apron

Suatu area yang telah ditentukan di bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara atau lebih *simple*-nya apron adalah pelataran parkir bagi pesawat.



Gambar 4. 3 Apron Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Google Earth, Tahun 2024)

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Berikut merupakan fasilitas sisi darat di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid:

a. Terminal Penumpang

Sebuah bangunan di bandar udara di mana 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 Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

b. Gedung Administrasi

Suatu gedung yang berfungsi tempat Koordinator dan staff Tata Usaha bekerja sebagai administrator data-data umum bandar udara dan pencetak surat-surat penting bagi para pegawai.



Gambar 4. 5 Gedung Administrasi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

c. Gedung Power House

Gedung Power House (PH) merupakan Gedung yang digunakan untuk instalasi listrik, dimana didalam gedung terdapat genset (*generator set*), AKI (Akumulator), UPS (*Uninterruptible Power Supply*), Panel, dan lain sebagainya.



Gambar 4. 6 Gedung Power House Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

d. Gedung PKP-PK (*Fire Station*)

Suatu gedung dimana Koordinator PKP – PK serta para pegawainya *standby* pada saat operasi penerbangan berjalan dan menjaga keamanan dan keselamatan dari proses penerbangan tersebut.



Gambar 4. 7 Gedung PKP-PK Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

e. Gudang Kargo

Gudang kargo di bandar udara adalah fasilitas penting yang berfungsi sebagai pusat pengolahan dan penyimpanan barang di bandar udara. Gudang kargo dirancang khusus untuk mengatur dan mengelola proses pemuatan, pemindahan, penyimpanan, dan pengiriman barang.



Gambar 4. 8 Gedung Kargo Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

f. Gedung Alat - Alat Berat

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



Gambar 4. 9 Gedung Alat Berat Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

4.2 Jadwal On The Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) I bagi taruna Program Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 1 Oktober 2024 – 28 Februari 2025 dan dilaksanakan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok secara umum dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training

| No | Tanggal | Kegiatan | Keterangan |
|----|-----------------------------------|--|--|
| 1 | 1 Oktober 2024 | Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid | Pembukaan PAS bandara. |
| 2 | 2 Oktober 2024 – 27 Februari 2025 | Pengenalan di lingkungan Bandar udara dan melaksanakan dinas harian. | Melaksanakan dinas sesuai jadwal yang telah ditentukan |
| 3 | 6 Februari 2025 | Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan sidang OJT | |

(Sumber: Olahan Penulis)

4.3 Permasalahan On The Job Training

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Berat Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok, penulis menemukan beberapa permasalahan dan beberapa hal yang tidak sesuai dengan regulasi yang ada, akan tetapi hal tersebut terus dilakukan perbaikan dan pemeliharaan. Berikut adalah temuan permasalahan yang terjadi di fasilitas sisi udara dan sisi darat:

1. Fasilitas Sisi Udara (Perbaikan *Patching* pada apron)

Ditemukan kondisi apron pada *parking stand* nomor 4 yang hancur dikarenakan tersambar petir. Kondisi ini sangat berbahaya karena serpihan – serpihan dari perkerasan *rigid* menjadi tersebar luas. Serpihan – serpihan

tersebut menjadi FOD pada apron, dan apabila serpihan tersebut serhisap oleh mesin pesawat, mesin tersebut akan rusak. Lubang yang dihasilkan oleh sambaran petir tersebut juga mengganggu pergerakan pesawat hal ini dikarenakan posisi dari *parking stand* 4 dekat dengan *taxiway Charlie*. Dikarenakan oleh lubang ini maka *parking stand* nomor 4 tidak dapat digunakan.



Gambar 4. 10 Area Kerusakan Sisi Udara

2. Fasilitas Sisi Darat (Pemasangan kanstin pada jalan menuju area kedatangan)

Terdapat kanstin yang digunakan sebagai pembatas antara jalan menuju UMKM dan menuju area *dropzone*. Kanstin yang berada pada area tersebut sudah dirusak oleh warga sekitar untuk digunakan sebagai area parkir motor dan juga jalan pintas menuju area kedatangan. Sedangkan untuk menuju ke area kedatangan tidak diperbolehkan menggunakan kendaraan roda 2.



Gambar 4. 11 Area Kerusakan Sisi Darat

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Perbaikan Struktur Rigid pada Apron

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara merupakan bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Salah satu dari fasilitas sisi udara adalah *apron*.

Area parkir pesawat udara atau *apron* harus dijaga dengan sangat baik agar tidak terjadi kerusakan yang dapat menghalangi penerbangan. Kondisi pada *apron* Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok terdapat kerusakan berupa lubang pada *parking stand* nomor 4 yang disebabkan oleh sambaran petir. Dari permasalahan tersebut, dilakukan perbaikan dengan langkah – langkah berikut

1. Pembersihan area kerusakan

Pada kerusakan ini kami temukan banyak serpihan – serpihan yang tersebar pada area apron, hal ini menjadi sebuah FOD pada area apron dan harus segera dibersihkan menggunakan *runway sweeper*. Pada masa pembersihan ini kami meminta ATC untuk mengarahkan pesawat agar tidak melewati *taxiway charlie* karena kerusakan yang terjadi terbilang dekat dengan *taxiway charlie*.



Gambar 4. 12 Pembersihan area kerusakan

2. Pengukuran

Pengukuran adalah penentuan besaran, ukuran atau kapasitas, biasanya berkaitan dengan suatu standar atau satuan pengukuran. Pengukuran juga dapat dipahami sebagai pemberian suatu angka pada suatu sifat atau sifat tertentu yang dimiliki oleh seseorang, benda atau benda tertentu menurut aturan atau rumusan yang jelas dan disepakati. Berdasarkan Pengukuran letaknya berada 5 m ke barat dari *taxiway centre line*. Ukuran dari lubangnya adalah 1.1 m x 0.7 m x 0.07 m.



Gambar 4. 13 Pengukuran area kerusakan

3. Mempersiapkan Alat dan Bahan

Alat yang digunakan dalam pekerjaan ini berupa:

1. *Jackhammer*
2. Alat Potong Aspal

3. Sekop
4. Cangkul
5. Serokan
6. Cetok
7. Ember
8. Sapu lidi
9. Genset
10. Lampu
11. Kain bekas
12. Gunting
13. Roskam
14. Terpal
15. Gerobak dorong

Bahan yang digunakan dalam pekerjaan:

1. Kawat ayam
2. Semen Sika
3. Air
4. Addibond (Perekat)

4. Membuka area kerusakan menggunakan *aspalt cutter* dan *jackhammer* untuk melepaskan bagian – bagian yang sudah longgar dan meratakan kedalaman agar campuran beton dapat tersebar secara optimal



Gambar 4. 14 Pemotongan area kerusakan menggunakan *aspalt cutter*



Gambar 4. 15 Pembongkaran area kerusakan menggunakan *jackhammer*

5. Perbersihan pada area kerusakan yang sudah dibongkar, agar pecahan beton dan genangan air tidak mengganggu proses penuangan beton ke area kerusakan.



Gambar 4. 16 Pembersihan area yang sudah dibongkar

6. Pembuatan pasta semen di dalam gerobak dorong dengan menggunakan 4 sak semen dan air secukupnya sampai mencapai terkstur yang diinginkan. Dan pemotongan kawat ayam sesuai dengan lubang yang sudah dibersihkan. Kawat ayam inilah yang akan digunakan untuk memperkuat struktur dari *patching rigid*.



Gambar 4. 17 Pembuatan pasta semen



Gambar 4. 18 Pengukuran kawat ayam.

7. Pelapisan cairan *addibond* pada permukaan area kerusakan menggunakan kain bekas. Tujuan dari pelapisan cairan ini adalah agar campuran beton yang baru dapat melekat pada lapisan beton yang lama.



Gambar 4. 19 Pelapisan *addibond*

8. Tuangkan campuran semen sampai setengah dari kedalam lubang lalu letakan kawat ayam yang sudah dipotong sesuai dengan ukuran kerusakan

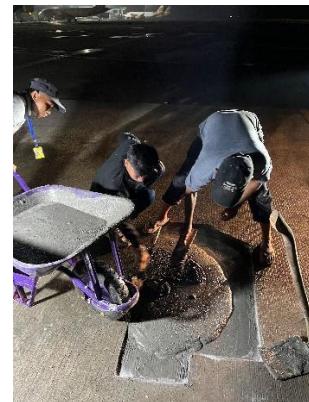


Gambar 4. 20 Penuangan pasta semen sampai setengah dari tinggi kerusakan



Gambar 4. 21 Pemasangan kawat ayam

9. Buat pasta semen lagi. Lalu tuang lagi semen sampai rata dengan ketinggian sekitar. Lalu tunggu hingga permukaan mengeras.



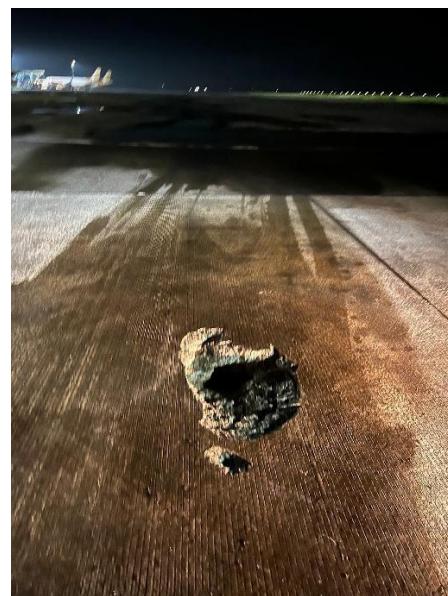
Gambar 4. 22 Penuangan pasta semen sampai ketinggian yang dicari

10. Jika semen sudah mengeras, lalu gambar garis – garis agar sama dengan kondisi beton disekitar dan juga untuk meningkatkan gaya gesek pada permukaan beton.



Gambar 4. 23 Penggambaran motif garis pada permukaan beton

11. Perbandingan kerusakan sebelum dan sesudah diperbaiki. Total durasi penggerjaan perbaikan *patching rigid* ini memakan waktu selama 6 jam. Dimulai dari jam 9 malam sampai jam 3 pagi



Gambar 4. 24 Kondisi awal kerusakan



Gambar 4. 25 Kondisi akhir setelah perbaikan

4.4.2 Pekerjaan Pemasangan Kanstin

Bandara Internasional Zaiunddin Abdul Madjid melakukan pemasangan kanstin pada area jalan menuju *dropzone area*. Pemasangan kanstin ini bertujuan untuk menutup jalan menuju area UMKM karena sudah dibuatkan jalan khusus dan juga sudah difalisitasi area parkir, baik untuk kendaraan roda empat maupun roda dua.

Berikut merupakan langkah dari pekerjaan pembongkaran gedung administrasi:

1. Melakukan pengambilan kastin yang tidak digunakan di gedung A2B.



Gambar 4. 26 Pengambilan kastin

2. Membawa kanstin yang tersedia ke tempat pemasangan.



Gambar 4. 27 Membawa kanstin pada area kerusakan

3. Melakukan pemasangan kastin dengan baik agar hasilnya baik.



Gambar 4. 28 Pemasangan kanstin

4. Mengisi bagian – bagian kastin yang renggang atau tidak tertutup secara baik.



Gambar 4. 29 Mengisi rongga kanstin dengan material

5. Perbandingan kondisi awal dan kondisi akhir. Total durasi pengerjaan perbaikan pemasangan kanstin ini memakan waktu selama 2 jam. Dimulai dari jam 4 sore sampai jam 6 sore.



Gambar 4. 30 Kondisi sebelum pemasangan kanstin



Gambar 4. 31 Kondisi setelah pemasangan kanstin

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan pada saat pelaksanaan kegiatan *On the Job Training (OJT)* di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid, penulis dapat menyimpulkan:

1. Pekerjaan perbaikan apron yang berlokasi di parking stand 4. Kerusakan ini terjadi karena disebabkan oleh sambaran petir yang kuat ke arah apron. Sambaran ini menyebabkan struktur *rigid* pada apron meledak yang menyebabkan penerbangan terganggu. Ukuran dari kerusakan ini adalah 1.1 m x 0.7 m x 0.07 m Pekerjaan ini dikerjakan oleh 8 orang dan berlangsung selama 6 jam, mulai dari pembukaan area kerusakan hingga penggarisan pada beton saat sudah kering.
2. Pemasangan kanstin pada area keberangkatan diawali dengan memindahkan kanstin yang tersedia pada gedung A2B ke area lokasi penggerjaan. Pemasangan kanstin ini dilaksanakan karena kondisi kanstin lama yang sudah rusak yang disebabkan oleh warga lokal dan untuk memisahkan area keberangkatan dan juga area UMKM. Panjang dari kanstin ini adalah 6 meter. Durasi penggerjaan pada pemasangan kanstin ini berlangsung selama 2 jam.

5.1.2 Kesimpulan On the Job Training (OJT)

Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid merupakan salah satu bandar udara yang terletak di Provinsi Nusa Tenggara Barat tepatnya di Kota Praya, Lombok Tengah. Kegiatan *On the Job Training (OJT)* pada unit *Facilities* di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid berlangsung selama kurang lebih 6 bulan. Selama pelaksanaan kegiatan penulis mendapatkan banyak pembelajaran dari semua pihak Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid yang selalu memberikan bantuan, dukungan baik serta fasilitas yang diperlukan kepada penulis sehingga kegiatan *On the Job Training* dapat berjalan dengan baik dan lancar.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan

Berdasarkan permasalahan terkait perbaikan *apron rigid* dan pekerjaan pemasangan kanstin , maka penulis dapat memberikan saran yaitu:

1. Dikarenakan kerusakan yang terjadi di area *apron* disebabkan oleh bencana alam yaitu berupa sambaran petir. Maka seharusnya orang yang melihat kejadian tersebut dapat segera melaporkan ke pihak yang berwenang agar kerusakan dapat segera diperbaiki dan FOD yang dihasilkan dari kerusakan tersebut dapat segera diidentifikasi dan dibersihkan. Agar tidak mengganggu jadwal penerbangan.
2. Pekerjaan pemasangan kanstin pada area keberangkatan, penulis berharap agar dapat dilaksanakan pengecekan rutin pada area kanstin karena penyebab utama dari kerusakan kanstin tersebut adalah karena dibongkar oleh warga lokal yang tidak mengikuti aturan. Jika dilaksanakan pengecekan secara rutin maka umur dari kanstin tersebut dapat bertambah secara signifikan karena warga lokal akan takut merusak kanstin tersebut karena akan dikenai denda jika tertangkap merusak properti bandara. Jika pelaksanaan pengecekan rutin itu masih sering terjadi kerusakan maka saran saya selanjutnya adalah jalan tersebut di ubah menjadi taman atau area piknik. Jika area tersebut menjadi area piknik maka area tersebut tidak mungkin dijadikan jalan kendaraan dan akan mengurangi area kerusakan disekitaran area tersebut.

5.2.2 Saran Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Dalam pelaksanaan kegiatan *On the Job Training (OJT)* diharapkan taruna dapat mengambil ilmu yang didapatkan sebanyak banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan bertanya kepada narasumber sehingga nantinya dapat diterapkan untuk menunjang karir di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Army Corps of Engineers Sponsored by the US Army U, Force (2009) *A CONCRETE SURFACED AIRFIELDS PAVER™ DISTRESS IDENTIFICATION MANUAL*

Annex 14 (*International Civil Aviation Organization*) tentang Bandar Udara, edisi ke-7 amandemen ke13

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/347/XII/199 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil - Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*), Volume I Bandar Udara (Aerodrome)

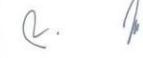
Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standart CASR Part 139*) Volume I *Aerodrome* Daratan

Rosmyanto, D. and Setiawati, K. (2023) ‘Perbandingan Antara Patching *Hotmix Asphalt Concrete Binder Course* (Acbc) Dan Patching Cement Terhadap Mutu Dan Biaya Pada Perbaikan Rigid Pavement’

Undang-Undang Nomor 1 Pasal 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

| NO | HARI/ TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | DOKUMENTASI | PARAF SUPERVISOR |
|----|-----------------------------|---|--|---|
| 1 | Selasa 1 Oktober 2024 | Sampai Bandara Angkasa Pura Indonesia BIZAM |  |  |
| 2 | Rabu 2 Oktober 2024 | Mengikuti Rapat Koordinasi Pekerjaan Perencanaan Runway Strip |  |  |
| 3 | Kamis 3 Oktober 2024 | Pembuatan Pas Bandara |  |  |
| 4 | Jumat 4 Oktober 2024 | Mengikuti Zoom Pembukaan OJT II |  |  |
| 5 | Sabtu 5 Oktober 2024 | LIBUR | |  |
| 6 | Minggu 6 Oktober 2024 | LIBUR | |  |

| | | | | |
|----|-----------------------|--|--|---|
| 7 | Senin 7 Oktober 2024 | Penggambaran Titik Kerusakan di Apron |  |  |
| 8 | Selasa 8 Oktober 2024 | Mengikuti Kick Of Meeting Pekerjaan Runway Strip |  | Q. 1 |
| 9 | Rabu 9 Oktober 2024 | Inspeksi Pada_ gaji Udara dan Darat |  |  |
| 10 | Kamis 10 Oktober 2024 | Membuat Laporan Pelepasan Logo Angkasa Pura |  |  |
| 11 | Jumat 11 Oktober 2024 | Melaksanakan Jalan Sehat Bersama Staff Angkasa Pura Indonesia. |   | 1 |
| 12 | Sabtu 12 Oktober 2024 | LIBUR | - |  |

| | | | | |
|----|-----------------------|--|--|---|
| 7 | Senin 7 Oktober 2024 | Penggambaran Titik Kerusakan di Apron |  |  |
| 8 | Selasa 8 Oktober 2024 | Mengikuti Kick Of Meeting Pekerjaan Runway Strip |  |  |
| 9 | Rabu 9 Oktober 2024 | Inspeksi Pada isi Udara dan Darat |  |  |
| 10 | Kamis 10 Oktober 2024 | Membuat Laporan Pelepasan Logo Angkasa Pura |  |  |
| 11 | Jumat 11 Oktober 2024 | Melaksanakan Jalan Sehat Bersama Staff Angkasa Pura Indonesia. |   |  |
| 12 | Sabtu 12 Oktober 2024 | LIBUR | — |  |

| | | | | |
|----|------------------------------|---|--|--|
| 20 | Minggu 20 Oktober 2024 | LIBUR | - | 1 |
| 21 | Senin 21 Oktober 2024 | Pengukuran Area <i>Check-In.</i> |  | 1 |
| 22 | Selasa 22 Oktober 2024 | Pengawasan Kegiatan Pengeboran dan Sondir pada area Runway Strip. |  | Q.  |
| 23 | Rabu 23 Oktober 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Terminal dan Pengukuran Area Lobby. |  |  |
| 24 | Kamis 24 Oktober 2024 | Pengawasan Kegiatan Pengeboran dan Sondir pada area Runway Strip. |  |  |
| 25 | Jumat 25 Oktober 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Malam. |  |  |
| 26 | Sabtu 26 Oktober 2024 | LIBUR | - | 1 |

| | | | | |
|----|------------------------------|---|--|--|
| 27 | Minggu 27 Oktober 2024 | LIBUR | | |
| 28 | Senin 28 Oktober 2024 | Pelaksanaan Upacara Sumpah Pemuda. |  | |
| 29 | Selasa 29 Oktober 2024 | Pengawasan pada pengerjaan bor dan sondir |  | |
| 30 | Rabu 30 Oktober 2024 | Pemeliharaan pagar perimeter |  | |
| 31 | Kamis 31 Oktober 2024 | Perbaikan atap pada area mushola pria lobby taman timur |  | |

*Supervisor
Airport Facility Technician*



Dwi Romario Pasha, A.Md
NIP : 20246518

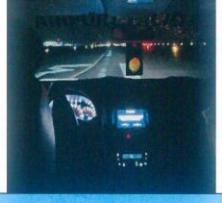
*Supervisor
Airport Facility Technician*



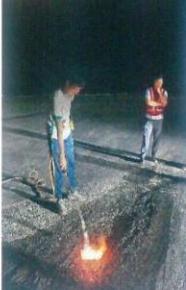
Ridwan Malik Hanggono, A.Md
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

| NO | HARI/ TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | DOKUMENTASI | PARAF SUPERVISOR |
|----|------------------------------|--|--|---|
| 1 | Jumat 1 November 2024 | Perbaikan talang tenant Firstiepoint |  |  |
| 2 | Sabtu 2 November 2024 | LIBUR | |  |
| 3 | Minggu 3 November 2024 | LIBUR | |  |
| 4 | Senin 4 November 2024 | Pemeriksaan area kebocoran pada area keberangkatan (<i>drop zone</i>) |  |  |
| 5 | Selasa 5 November 2024 | Pengawasan kegiatan pekerjaan sondir dan bor pada area <i>runway strip</i> . |  |  |
| 6 | Rabu 6 November 2024 | Pemeriksaan area kebocoran pada ruang tunggu VIP |  |  |
| 7 | Kamis 7 November 2024 | Pengawasan Pekerjaan Runway Strip |  |  |

| | | | | |
|----|-------------------------|---|--|-----|
| 8 | Jumat 8 November 2024 | Pelaksanaan Olahraga Pagi |  | ✓ ✓ |
| 9 | Sabtu 9 November 2024 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 10 | Minggu 10 November 2024 | Upacara bendera memperingati hari pahlawan. |  | ✓ ✓ |
| 11 | Senin 11 November 2024 | Pengerjaan Perbaikan Sementara Pada <i>Taxiway Charlie</i> menggunakan lapisan <i>sealcoat (asphalt emulsi)</i> |  | ✓ ✓ |
| 12 | Selasa 12 November 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Runway pagi hari |  | ✓ ✓ |
| 13 | Rabu 13 November 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Runway sore hari |  | ✓ ✓ |
| 14 | Kamis 14 November 2024 | Pengerjaan Uji Tespit |  | ✓ ✓ |

| | | | | |
|----|-------------------------|--|--|---|
| 15 | Jumat 15 November 2024 | Pengawasan pekerjaan pemotongan rumput |  | ✓  |
| 16 | Sabtu 16 November 2024 | LIBUR | | ✓  |
| 17 | Minggu 17 November 2024 | LIBUR | | ✓  |
| 18 | Senin 18 November 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Terminal penumpang. |  | ✓  |
| 19 | Selasa 19 November 2024 | Perbaikan (Patching) pada Taxiway Charlie menggunakan Hot-Mixed Asphalt. |  | ✓  |
| 20 | Rabu 20 November 2024 | Pemeriksaan hasil Patching pada Taxiway Charlie |  | ✓  |
| 21 | Kamis 21 November 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Pagi |  | ✓  |

| | | | | |
|----|-------------------------|---|--|------|
| 22 | Jumat 22 November 2024 | Pelaksanaan Kurve Area Bandara |  | R. J |
| 23 | Sabtu 23 November 2024 | LIBUR | | R. J |
| 24 | Minggu 24 November 2024 | LIBUR | | R. J |
| 25 | Senin 25 November 2024 | Pelaksanaan Pembersihan dan Pengukuran Kerusakan Rigid |  | R. J |
| 26 | Selasa 26 November 2024 | Pembelajaran Mengenai Declare Distance. |  | R. J |
| 27 | Rabu 27 November 2024 | Pelaksanaan Perbaikan Sementara (Fog Sealing) Pada Taxiway Charlie. |  | R. J |

| | | | | |
|----|------------------------------|---|--|---|
| 28 | Kamis 28 November 2024 | Pelaka anaan <i>Patching Pada Taxiway Charlie.</i> |  | Q |
| 29 | Jumat 29 November 2024 | Pelaksanaan lnspeksi Runway. |  | (|
| 30 | Sabtu 30 November 2024 | LIBUR | I |) |

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician

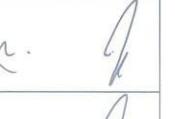


Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

| NO | HARI/ TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | DOKUMENTASI | PARAF SUPERVISOR |
|----|------------------------------|--|---|---|
| 1 | Minggu 1 Desember 2024 | LIBUR | |   |
| 2 | Senin 2 Desember 2024 | Pelaksanaan inspeksi harian |   |  |
| 3 | Selasa 3 Desember 2024 | Pergantian lantai vinyl |   |  |
| 4 | Rabu 4 Desember 2024 | Perbaikan (<i>Patching</i>) pada Apron di Parking Stand 4. |   |  |
| 5 | Kamis 5 Desember 2024 | Perbaikan Wastafel Toilet Pria Ruang Tunggu Keberangkatan |   |  |

| | | | | |
|----|-------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| 6 | Jumat 6 Desember 2024 | FOD Walk |  | R.  |
| 7 | Sabtu 7 Desember 2024 | LIBUR | | R.  |
| 8 | Minggu 8 Desember 2024 | LIBUR | | R.  |
| 9 | Senin 9 Desember 2024 | Inspeksi Runway |  | R.  |
| 10 | Selasa 10 Desember 2024 | Cat ulang dinding kantor BP2MI |  | R.  |
| 11 | Rabu 11 Desember 2024 | Pemeliharaan Joint Seal di Apron |  | R.  |

| | | | | |
|----|-------------------------|--|--|---|
| 12 | Kamis 12 Desember 2024 | Penambalan kebocoran di tenant dfs |  |  |
| 13 | Jumat 13 Desember 2024 | Pelaksanaan jumat bersih pada area sekitar masjid bandara |  |  |
| 14 | Sabtu 14 Desember 2024 | LIBUR |  |  |
| 15 | Minggu 15 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 16 | Senin 16 Desember 2024 | Pelaksanaan <i>patching</i> pada <i>taxiway siera papa</i> |  |  |
| 17 | Selasa 17 Desember 2024 | Pelaksanaan inspeksi sisi udara dan area pagar perimeter |  |  |

| | | | | |
|----|-------------------------|------------------------------------|--|---|
| 18 | Rabu 18 Desember 2024 | Pengecatan ulang marka center line |  |  |
| 19 | Kamis 19 Desember 2024 | penambalan atap firstiepoint |  |  |
| 20 | Jumat 20 Desember 2024 | Pelaksanaan senam Zumba di GSG |  |  |
| 21 | Sabtu 21 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 22 | Minggu 22 Desember 2024 | LIBUR | |  |

| | | | | |
|----|-------------------------|---|--|---|
| 23 | Senin 23 Desember 2024 | Pelaksanaan perbaikan patching pada taxiway charlie |  |  |
| 24 | Selasa 24 Desember 2024 | Pelaksanaan perbaikan patching pada taxiway charlie |  |  |
| 25 | Rabu 25 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 26 | Kamis 26 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 27 | Jumat 27 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 28 | Sabtu 28 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 29 | Minggu 29 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 30 | Senin 30 Desember 2024 | LIBUR | |  |
| 31 | Selasa 31 Desember 2024 | LIBUR | |  |

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

| NO | HARI/ TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | DOKUMENTASI | PARAF SUPERVISOR |
|----|--------------------------|--|--|---------------------|
| 1 | Rabu 1 Januari 2024 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 2 | Kamis 2 Januari 2024 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 3 | Jumat 3 Januari 2024 | Pelaksanaan inspeksi runway |  | ✓. ✓ |
| 4 | Sabtu 4 Januari 2024 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 5 | Minggu 5 Januari 2024 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 6 | Senin 6 Januari 2024 | Pelaksanaan Inspeksi sisi udara (pembersihan FOD) |  | ✓. ✓ |
| 7 | Selasa 7 Januari 2024 | Pengerjaan laporan OJT dan pembuatan presentasi judul TA |  | ✓. ✓ |

| | | | | |
|----|------------------------|---|--|------|
| 8 | Rabu 8 Januari 2024 | Pengecatan plafond ruang tunggu keberangkatan |  | ✓. ✓ |
| 9 | Kamis 9 Januari 2024 | Pelaksanaan inspeksi udara |  | ✓. ✓ |
| 10 | Jumat 10 Januari 2024 | Pengukuran luas area tenant |  | ✓. ✓ |
| 11 | Sabtu 11 Januari 2024 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 12 | Minggu 12 Januari 2024 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 13 | Senin 13 Januari 2024 | Pelaksanaan inspeksi runway |  | ✓. ✓ |

| | | | | |
|----|------------------------|--|--|------|
| 14 | Selasa 14 Januari 2024 | Pelaksanaan zoom pengajuan judul TA |  | R. J |
| 15 | Rabu 15 Januari 2024 | Pelaksanaan apel K3 |  | R. J |
| 16 | Kamis 16 Januari 2024 | Pangecekan area gedung kargo |  | R. J |
| 17 | Jumat 17 Januari 2024 | Pelaksanaan inspeksi runway |  | R. J |
| 18 | Sabtu 18 Januari 2024 | LIBUR | | R. J |
| 19 | Minggu 19 Januari 2024 | LIBUR | | R. J |
| 20 | Senin 20 Januari 2024 | Pemeriksaan dokumen pekerjaan pemotongan rumput dan kebersihan airside |  | R. J |

| | | | | |
|----|---------------------------|--|--|--|
| 21 | Selasa 21 Januari 2024 | Kegiatan pengukuran marka pada <i>parking</i> <i>stand</i> 8 |  | R.  |
| 22 | Rabu 22 Januari 2024 | Pengecekan <i>obstacle</i> pada wilayah KKOP |  | R.  |
| 23 | Kamis 23 Januari 2024 | Kegiatan pemahaman membaca gambar potongan melintang dan memanjang konstruksi runway |  | R.  |
| 24 | Jumat 24 Januari 2024 | Pelaksanaan Inspeksi Runway. |  | R.  |
| 25 | Sabtu 25 Januari 2024 | LIBUR | | R.  |
| 26 | Minggu 26 Januari 2024 | LIBUR | | R.  |

| | | | | |
|----|------------------------|---|--|------|
| 27 | Senin 27 Januari 2024 | Perbaikan pintu dan keran wastafel pada kamar mandi <i>Line Maintenance</i> . |  | R. J |
| 28 | Selasa 28 Januari 2024 | Pengecatan ulang dinding pada area SCP. |  | R. J |
| 29 | Rabu 29 Januari 2024 | Perbaikan kebocoran pada talang. |  | R. J |
| 30 | Kamis 30 Januari 2024 | Pelaksanaan inspeksi sisi udara. |  | R. J |

| | | | | |
|----|--------------------------|---|--|---|
| 31 | Jumat 31 Januari 2024 | Perbaikan toilet pada terminal kedatangan domestik. |  |  |
|----|--------------------------|---|--|---|

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

| NO | HARI/ TANGGAL | URAIAN KEGIATAN | DOKUMENTASI | PARAF SUPERVISOR |
|----|----------------------------|---|--|---------------------|
| 1 | Sabtu, 1 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ J |
| 2 | Minggu, 2 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ J |
| 3 | Senin, 3 Februari 2025 | Pelaksanaan <i>patching</i> pada taxiway charlie |  | ✓ J |
| 4 | Selasa, 4 Februari 2025 | Pelaksanaan inspeksi sisi udara |  | ✓ J |
| 5 | Rabu, 5 Februari 2025 | Pengukuran luas kerusakan pada paved shoulder runway. |  | ✓ J |

| | | | | |
|----|--------------------------|---|--|-----|
| 6 | Kamis, 6 Februari 2025 | Pengukuran panjang dan lebar slab pada beton. |  | ✓ ✓ |
| 7 | Jumat, 7 Februari 2025 | Pelaksanaan FOD walk. |  | ✓ ✓ |
| 8 | Sabtu, 8 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 9 | Minggu, 9 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 10 | Senin, 10 Februari 2025 | Pelaksanaan inspeksi sisi darat |  | ✓ ✓ |
| 11 | Selasa, 11 Februari 2025 | Pembersihan drainase dak timur |  | ✓ ✓ |
| 12 | Rabu, 12 Februari 2025 | Pengukuran panjang dan lebar slab beton |  | ✓ ✓ |

| | | | | |
|----|--------------------------|---|--|------|
| 13 | Kamis, 13 Februari 2025 | Perbaikan atap tenant firstea point |  | ✓. ✓ |
| 14 | Jumat, 14 Februari 2025 | Pelaksanaan jalan sehat |  | ✓. ✓ |
| 15 | Sabtu, 15 Februari 2025 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 16 | Minggu, 16 Februari 2025 | LIBUR | | ✓. ✓ |
| 17 | Senin, 17 Februari 2025 | Pelaksanaan perbaikan plafond pada terminal internasional |  | ✓. ✓ |
| 18 | Selasa, 18 Februari 2025 | Perbaikan lantai vynil pada area kedatangan |  | ✓. ✓ |

| | | | | |
|----|--------------------------|-----------------------------------|---|-----|
| 19 | Rabu, 19 Februari 2025 | Pelaksanaan inspeksi sisi udara |  | ✓ ✓ |
| 20 | Kamis, 20 Februari 2025 | Pelaksanaan inspeksi sisi udara |  | ✓ ✓ |
| 21 | Jumat, 21 Februari 2025 | Pelaksanaan olahraga pagi bersama |  | ✓ ✓ |
| 22 | Sabtu, 22 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 23 | Minggu, 23 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 24 | Senin, 24 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 25 | Selasa, 25 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 26 | Rabu, 26 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 27 | Kamis, 27 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |
| 28 | Jumat, 28 Februari 2025 | LIBUR | | ✓ ✓ |

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729