

**PELAKSANAAN *PATCHING* PADA TAXIWAY CHARLIE
DAN PERBAIKAN TALANG GEDUNG TERMINAL DI
BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID
LOMBOK**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

**EKY KHAFILE FIRDAUSI
NIT. 30722033**

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

**PELAKSANAAN *PATCHING* PADA TAXIWAY CHARLIE
DAN PERBAIKAN TALANG GEDUNG TERMINAL DI
BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID
LOMBOK**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

**EKY KHAFILE FIRDAUSI
NIT. 30722033**

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

LEMBAR PERSETUJUAN
PELAKSANAAN PATCHING PADA TAXIWAY CHARLIE
DAN PERBAIKAN TALANG GEDUNG TERMINAL DI
BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID
LOMBOK

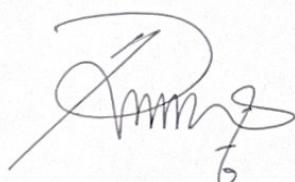
Oleh :

EKY KHAFILE FIRDAUSI
NIT. 30722033

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

Disetujui Oleh :

Supervisor/OJT



Dwi Romario Pasha
NIP. 20246518

Supervisor/OJT



Ridwan Malik Hanggono
NIP. 20246729

Dosen Pembimbing



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

Mengetahui,
AIRPORT TECHNICAL DIVISION HEAD
Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok



TOMMY
NIP. 20242648

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim penguji
Pada tanggal 06 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu
komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji

Ketua



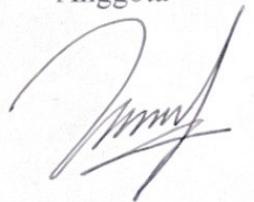
LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

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 kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan karunia dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training (OJT) 2* yang berjudul “PELAKSANAAN PATCHING PADA TAXIWAY CHARLIE DAN PERBAIKAN TALANG GEDUNG TERMINAL DI BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK” dengan baik yang dilaksanakan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Laporan ini disusun sebagai gambaran dan tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training (OJT) 2* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

Adapun penulisan laporan *On The Job Training (OJT) 2* ini dalam rangka memenuhi syarat kelulusan Taruna/I program Studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII selama pembelajaran pada semester V. Laporan ini juga merupakan bukti bagi Taruna/I dalam melaksanakan kegiatan pembelajaran di lapangan yang melihat dan mengobservasi secara langdung selama kegiatan *On The Job Training (OJT) 2* yang dilakukan mulai tanggal 02 Oktober 2024 hingga 28 Februari 2025.

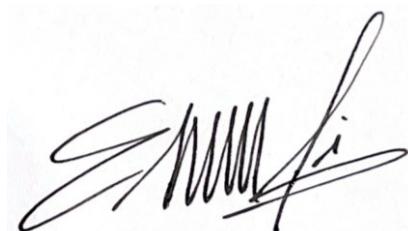
Dengan selesainya penyusunan laporan ini, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan pada hamba-Nya.
2. Kedua orang tua dan saudara saya yang selalu memberikan doa dan dukungan dalam penyusunan laporan ini.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiarsri, 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 Tigas 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 dan 7 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)* 2 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



Eky Khafila Firdausi
NIT. 30722033

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
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).....	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT).....	4
2.1 Sejarah Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok	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>)	6
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran ...	7
2.2.7 Seasonal Availability Cleaning	7
2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data	7
2.2.9 Karakteristik Fisik Runway.....	8
2.2.10 Declared Distance	9
2.3 Struktur Organisasi.....	10
2.4 Tinjauan Pustaka	11
BAB 3 TINJAUAN TEORI	12
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	12
3.2 Jenis Konstruksi Perkerasan.....	13
3.3 Perkerasan Lentur (<i>Flexible Pavement</i>)	13
3.4 Kerusakan Pada Konstruksi Perkerasan Lentur (<i>Flexible Pavement</i>)	14
3.5 Patching	19
3.6 Pemeliharaan Sisi Darat	19

3.7 Pengertian, Jenis dan Fungsi Talang	19
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT).....	22
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training.....	22
4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Airside Facility</i>)	22
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>).....	24
4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	28
4.3 Permasalahan.....	29
4.3.1 Patching Pada Perkerasan Flexible	29
4.3.2 Kebocoran Talang pada Gedung Terminal	30
4.4 Penyelesaian Masalah	31
4.4.1 Pelaksanaan Pekerjaan Patching	31
4.4.2 Perbaikan Kebocoran Talang Pada Gedung Terminal.....	37
BAB V PENUTUP	41
5.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan	41
5.2 Kesimpulan Keseluruhan	42
5.3 Saran.....	42
5.3.1 Saran Permasalahan	42
5.3.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan.....	43
DAFTAR PUSTAKA.....	44
LAMPIRAN.....	45

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway	8
Tabel 2. 2 Declared Distance	9
Tabel 3. 1 Tabel Retak Kulit Buaya	15
Tabel 3. 2 Tabel Weathering and Raveling.....	17
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training.....	28
Tabel 4. 2 Kebocoran Talang di Terminal	31
Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Perbaikan Talang	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tugu Selamat Datang Bandara Internasional Lombok	4
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Internasional Lombok	10
Gambar 3. 1 Struktur Perkerasan Lentur.....	13
Gambar 3. 2 Patching and Utility Cuts	16
Gambar 3. 3 Retak Slippage	18
Gambar 4. 1 Runway Bandara Internasional Lombok.....	23
Gambar 4. 2 Taxiway Bandara Internasional Lombok	23
Gambar 4. 3 Apron Bandara Internasional Lombok	24
Gambar 4. 4 gedung Terminal Penumpang.....	25
Gambar 4. 5 Gedung Kargo	25
Gambar 4. 6 Kantor Administrasi	26
Gambar 4. 7 Kantor PKP-PK	26
Gambar 4. 8 Gedung A2B.....	27
Gambar 4. 9 Gedung Power House.....	27
Gambar 4. 10 Kerusakan pada Taxiway Charlie.....	30
Gambar 4. 11 Penandaan Lokasi Kerusakan.....	32
Gambar 4. 12 Proses Pemotongan	32
Gambar 4. 13 Proses Pembongkaran	33
Gambar 4. 14 Proses Penghamparan Take coat	34
Gambar 4. 15 proses Pembakaran asphalt hotmix	34
Gambar 4. 16 Proses Penghamparan Asphalt	35
Gambar 4. 17 (a)Proses Pemadatan pertama (b)Proses Pemadatan kedua	36
Gambar 4. 18 Proses pemberian aspal cair dan pasir pada tepi area patching.....	36
Gambar 4. 19 Hasil Pelaksanaan Patching.....	37
Gambar 4. 20 Pembersihan Talang	39
Gambar 4. 21 Perbaikan Talang dengan sealant pada area fix bridge 15.....	39
Gambar 4. 22 (a)Perbaikan talang pada area fix bridge 15 (b)Perbaikan talang pada area atas panel listrik	39

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

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, tercantum dalam (Undang-Undang Republik Indonesia No 1 tahun 2009) tentang penerbangan.

Transportasi memegang peran sangat penting bagi setiap manusia di seluruh dunia, dengan adanya transportasi pergerakan serta mobilisasi baik sektor perdagangan maupun pariwisata juga dapat mempercepat berkembangnya suatu wilayah apabila dikaitkan dengan perkembangan ekonomi. Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan terbanyak di dunia, diantaranya terdapat sekitar 17.508 pulau yang termasuk dalam wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia, menurut Deputi Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Dimana 16.056 pulau telah dibakukan namanya di PBB hingga Juli 2017. Transportasi udara menjadi salah satu pilihan yang dinilai paling efektif dan efisien dibandingkan dengan transportasi darat dan laut dari segi waktu. Transportasi udara dapat menjangkau suatu wilayah yang sulit diakses menggunakan jalur darat maupun laut serta sarana penghubung antar negara.

Dengan dijelaskannya beberapa kelebihan tersebut, transportasi udara juga memiliki kekurangan. Transportasi udara, khususnya pesawat terbang merupakan transportasi yang bergantung pada kondisi cuaca untuk dapat beroperasi melaksanakan penerbangan. Serta memerlukan biaya yang tidak sedikit untuk melakukan perawatan dan bahan bakarnya. Selain itu juga dibutuhkan personil penerbangan yang berkompeten di bidangnya, tidak sembarang orang bisa menjadi bagian dari pekerjaan tersebut. Dibutuhkan keahlian khusus dan lisensi untuk dapat

menjadi personil penerbangan baik teknisi maupun penerbang agar keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang tercapai dan kualitas pelayanan terjamin.

Untuk terciptanya hal tersebut dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, sehingga unit yang berperan penting disini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan. Dalam pemenuhan sumber daya manusia yang berkompeten di bidang tersebut maka dibangunlah Lembaga-lembaga Pendidikan yang mendidik dan mencetak SDM baru yang memiliki kompetensi dan kemampuan yang mumpuni. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang mempunyai tanggung jawab dan tugas pokok menyelenggarakan program Pendidikan dan pelatihan guna menghasilkan lulusan penerbangan yang berkompetisi dalam dunia transportasi udara yakni tenaga yang terampil dan mempunyai daya saing tinggi.

Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok merupakan salah satu bandara yang digunakan sebagai tempat pelaksanaan OJT para taruna Politeknik Penerbangan Surabaya. Bandara ini merupakan salah satu akses pengguna transportasi udara yang ada di wilayah Nusa Tenggara Barat. Seiring meningkatnya minat masyarakat pada transportasi udara Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok juga terus melaksanakan perbaikan serta pemeliharaan fasilitas yang dimiliki demi kelancaran dan keselamatan dalam penerbangan.

Berdasarkan keadaan lapangan dan pengamatan selama melaksanakan *On the Job Training* 2 di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok, penulis menemukan permasalahan rusaknya permukaan aspal pada *taxiway charlie*, kerusakan terjadi karena beberapa faktor seperti campuran lapis permukaan yang buruk dan perbaikan talang gedung terminal yang bocor, untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna bandara, serta melindungi struktur bangunan dari kerusakan akibat air. Guna tetap meningkatkan keselamatan operasional pesawat maka dilakukannya pekerjaan patching sebagai perbaikan kerusakan *taxiway* di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Sehingga penulis mengangkat permasalahan dalam laporan yang berjudul

“PELAKSANAAN *PATCHING* PADA TAXIWAY CHARLIE DAN PERBAIKAN TALANG GEDUNG TERMINAL DI BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK.”

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. Taruna dapat mengetahui atau memahami tentang kegiatan di lingkup kerja Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
2. Untuk menambah wawasan serta pengetahuan taruna mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat serta sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan yang ada disuatu bandar udara secara langsung.
3. Taruna dapat menerapkan teori yang telah dipelajari selama pembelajaran di kampus ke dalam keadaan lapangan di dunia kerja yang sesungguhnya.
4. Taruna diharapkan dapat melaksanakan fungsi manajemen sesuai dengan lingkungan pekerjaan dan wilayah kerja setempat

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi dan membina hubungan kerja sama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dan lembaga instansi lainnya.
2. Terciptanya lulusan yang mempunyai kemampuan kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
3. Mendapatkan pengalaman kerja yang sesungguhnya di lokasi OJT.
4. Melatih keterampilan dalam bekerja sama untuk menyelesaikan suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung.
5. Mengenal dunia kerja yang sebenarnya terutama dalam bidang Bangunan dan Landasan yang ada di Bandar Udara

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok



Gambar 2. 1 Tugu Selamat Datang Bandara Internasional Lombok
(Sumber : Dokumen Pribadi, Tahun 2024)

Di bangun sejak 1956 Pelabuhan Udara Rembiga mulai beroperasi, Pelabuhan Udara ini dilengkapi dengan landasan pacu sepanjang 1.200 x 30 meter dan pada tahun 1958 landasan pacu tersebut di perpanjang menjadi 1.400 x 30 meter. Pada tahun 1959 Pelabuhan Udara Rembiga diresmikan oleh Presiden RI Soekarno. Tahun 1994 Bandar Udara Rembiga berubah nama menjadi Bandar Udara Selaparang Berdasarkan SK Menteri Perhubungan No.KM.61/1994 tanggal 30 Oktober 1994 dan sejak 1 Oktober 1995 Bandar Udara Selaparang mulai dikelola oleh Perum Angkasa Pura 1. Pada tahun yang sama dilakukan pembebasan tanah untuk Bandar Udara baru seluas 538,5 hektar mulai dilaksanakan di Kecamatan Pujut, Kabupaten Lombok Tengah. Pembangunan bandara baru ini sebenarnya sudah dikaji pemerintah sejak tahun 1992, namun baru terealisasi pada tahun 1995 ini. Kemudian di tahun 1997 terjadi krisis politik dan moneter dan kondisi pasca-reformasi tahun 1998 berdampak terhadap kelangsungan rencana pembangunan bandara baru.

Proyek pembangunan bandara baru dilanjutkan kembali di tahun 2006, Pekerjaan *land clearing* dimulai. Pembangunan landas pacu, gedung terminal, dan fasilitas pendukung lainnya. Pembangunan tahap pertama ini dapat diselesaikan

pada awal tahun 2011. Tanggal 30 September 2011 Bandara selaparang ditutup dan dialihkan operasionalnya ke Bandara Internasional Lombok mulai tanggal 1 Oktober 2011. Dilakukan peresmian oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono pada 20 Oktober 2011.

Bandara Internasional Lombok berubah nama menjadi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid pada tahun 2018 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KP.1421/2018 tanggal 5 September 2018, pada tahun itu juga dilakukan perluasan apron, perluasan terminal, dan pembangunan selasar. Dalam upaya mendukung KEK Mandalika pada tahun 2020 dilakukan pengembangan bandara yang ditetapkan sebagai proyek Strategis Nasional berdasarkan Perpres No.109 Tahun 2020. Kemudian menjelang WSBK 2021 di Mandalika, proyek pengembangan bandara tuntas dan siap digunakan untuk mendukung event-event kelas dunia di Lombok dan Nusa Tenggara Barat.

2.2 Data Umum Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

Berikut ini merupakan data umum yang diperoleh mengenai Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

1. Nama Bandar Udara : Zainuddin Abdul Madjid
2. Kepemilikan Aset : PT Angkasa Pura Indonesia
3. Lokasi : Lombok Tengah

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat ARP *Aerodrome* : $08^{\circ}45'29"S$ $116^{\circ}16'35"E$
2. Arah dan Jarak ke Kota : $171^{\circ}, 6$ km dari Praya
3. *Magnet* *Var/Tahun* : $1^{\circ}E$ (2020) / 0.06° *Decreasing*
Perubahan
4. Elevasi/Referensi : 343 ft/32°C
Temperatur
5. Penyelenggara Bandar Udara : PT Angkasa Pura Indonesia
Bandara Internasional Zainuddin
Abdul Madjid

- 6. Alamat : Jalan Raya Tanak Awu Lombok Tengah
- 7. Telepon : (+62370) 6157000
- 8. Telefax : (+62370) 6157010
- 9. Email : lop.ao@ap1.co.id
- 10. Tipe Lalu Lintas : IFR dan VFR
- 11. Keterangan : NIL

2.2.3 Jam Operasi

- 1. Pelayanan Pesawat Udara : 23.00 – 10.00 UTC
06.00 – 17.00 WIB
- 2. Bea Cukai dan Imigrasi : 24 Jam
- 3. Kesehatan dan Sanitasi : 24 Jam
- 4. Handling : 24 Jam
- 5. Keamanan Bandar Udara : 24 Jam
- 6. Keterangan :
- *Local Time* : UTC +8 HR
- *AIS Availabe at AIS Denpasar Regional Office H24*

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

- 1. Fasilitas penanganan kargo : Tersedia
- 2. Bahan bakar/Oli/tipe : Avtur
- 3. Fasilitas pengisian bahan bakar/kapasitas : - 1 *Storage Tank 500kL*
- 3 *Storage Tank 180kL*
- 4 *Tank Refueller 16kL*
- 1 *Tank Refueller 12 kL*
- 4. Ruang Hangar : NIL
- 5. Fasilitas Perbaikan Pesawat : NIL

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

- 1. Restaurant : Tersedia
- 2. Transportasi : Tersedia
- 3. Fasilitas Kesehatan : Tersedia

4. Bank dan Kantor Pos : Tersedia
5. Kantor Pariwisata : Tersedia
6. Pelayanan Bagasi : Tersedia
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*
- 1 unit *Rubber Boat*
- 1 unit *Nurse Tender*
- 3 unit *Ambulance*
- 1 unit *Utility Car*
- 1 unit *Commando Car*
3. Ketersediaan Peralatan : NIL
Pemindahan Pesawat Udara
4. Keterangan : *Capability for removal of disabled aircraft supported by Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Denpasar.*

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

Permukaan *Apron* dan Kekuatan (*strength*)

Permukaan Rigid

1. Kekuatan (*strength*)

PS 1& 5	: PCN 64 R/A/X/T
PS 2, 3, 4, & 6	: PCN 64 R/A/X/T

PS 7- 16 : PCN 72 R/A/X/T
PS 17- 24 : PCN 66 R/A/X/T
2. Dimensi : 905,5 m x 146 m
3. Capacity : 24 *Active Parking Stand*

Permukaan *Taxiway* dan Kekuatan (*strength*)

TAXIWAY

1. Permukaan : *Flexible*
 2. Kekuatan (*strength*) :
 - *Taxiway A* = PCN 64 F/A/X/T
 - *Taxiway B* = PCN 64 F/A/X/T
 - *Taxiway C* = PCN 60 F/A/X/T
 - *Taxiway SP* = PCN 64 F/A/X/T
 3. Dimensi
 - *Taxiway A* : 23 m x 196 m
 - *Taxiway B* : 23 m x 270 m
 - *Taxiway C* : 23 m x 371 m
 - *Taxiway SP* : 23 m x 1.187 m
 4. ACL Location and : NIL

Elevation

2.2.9 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 Asphalt	08°44'57.86"S 116°15'56.00"E
31	308.96°	3300 x 45	64/F/A/X/T Asphalt	08°46'05.35"S 116°17'19.90"E

6	7	8	9	10	11	12
<i>Slope Runway - Stopway</i>	Dimensi Stopway	Dimensi Clearway	Dimensi Runway Strip	RESA	OF Z	Remarks
0.332% (Down to SE of Runway 13 THR)	60 m x 45 m	420 m x 150 m	3540 m x 300 m	240 m x 90 m	NIL	Surface of RWY Strip and RESA Grade Grass
0.332% (Up to Center of Runway 31 THR)	60 m x 45 m	300 m x 150 m	3540 m x 300 m	90 m x 90 m	NIL	

Sumber: (AIRAC AIP Amendment 131 Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Internasional)

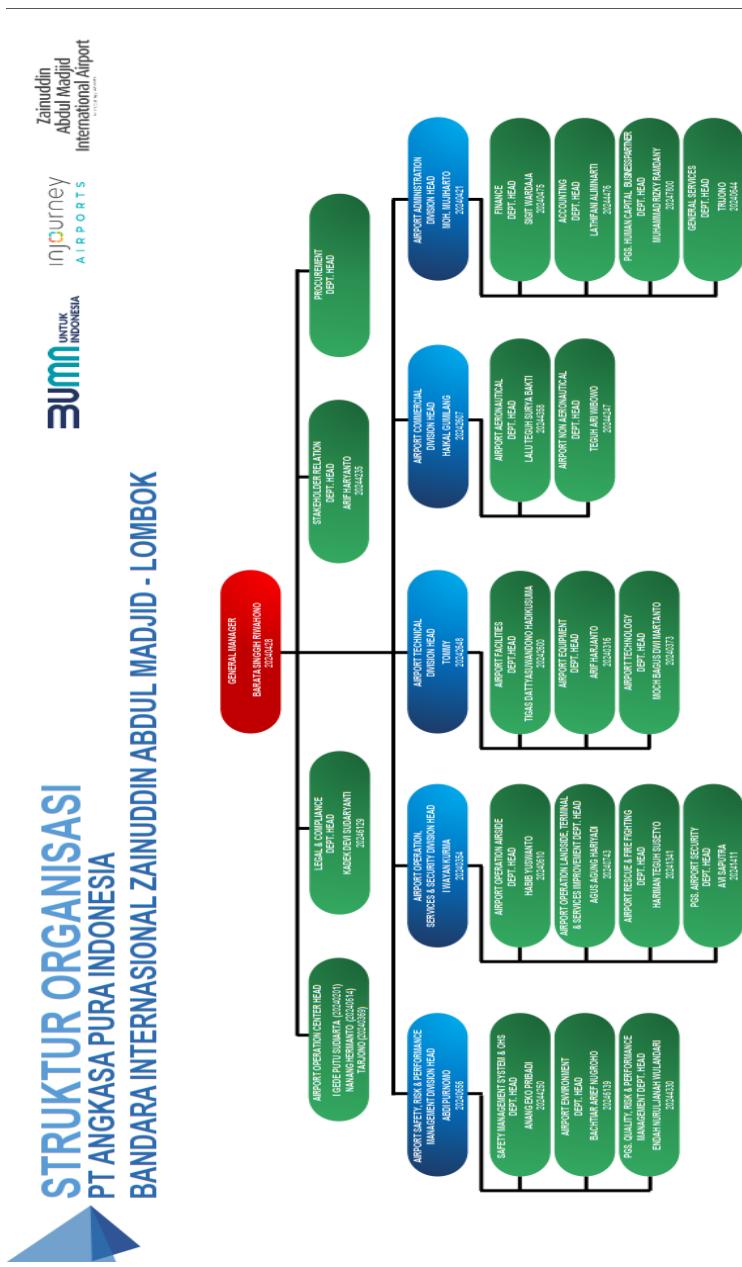
2.2.10 Declared Distance

Tabel 2. 2 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: AIRAC AIP Amendment 131 Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Internasional

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Internasional Lombok **(Sumber : Dokumen penulis)**

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. Penyampaian Publikasi AIRAC AIP Amendment 131 Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Internasional – Praya.
3. (Buku Pedoman On The Job Training Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya tahun 2020)
4. Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KP.1421/2018 tanggal 5 September 2018.
5. KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR part 139-23*) Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement Management System*).
6. (PR 21 Tahun 2023 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual Of Standart CASR part 139*) Volume 1 *Aerodrome* Daratan)
7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung.

BAB 3

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, bandara memiliki 2 sisi operasional, yaitu fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat, yang akan dijabarkan seperti berikut :

1. Sisi Udara

Sisi Udara (*Airside*) adalah bagian dari bandara yang berhubungan dengan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun *landing* (pendaratan). Bagian dari *airside* antara lain yaitu:

- a. *Runway* atau landasan pacu adalah area yang digunakan pesawat udara untuk melakukan *landing* (lepas landas). Panjang dari landas pacu tergantung pada besarnya pesawat yang dilayani di suatu bandara tersebut.
- b. *Taxiway* adalah bagian di bandara yang berfungsi sebagai jalur penghubung antara *runway* ke *apron*.
- c. *Apron* adalah bagian dari bandara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, memuat serta menurunkan penumpang atau barang.

2. Sisi Darat

Sisi darat (*Land Side*) adalah bagian udara yang sifatnya terbuka tetapi terbatas untuk umum. Bagian yang ada di sisi darat bandara antara lain yaitu:

- a. Terminal di bandar udara adalah sebuah bangunan atau fasilitas yang digunakan sebagai awal dan akhir perjalanan penumpang pesawat terbang, serta sebagai fasilitas pendukung operasional penerbangan

seperti kegiatan pembelian tiket, pemeriksaan tiket hingga ruang tunggu menunggu jadwal keberangkatan.

- b. *Crub* adalah bagian Dimana penumpang akan naik dan turun dari kendaraan menuju atau meninggalkan bandara.
- c. Area tempat parkir untuk penumpang yang akan menggunakan layanan transportasi udara.

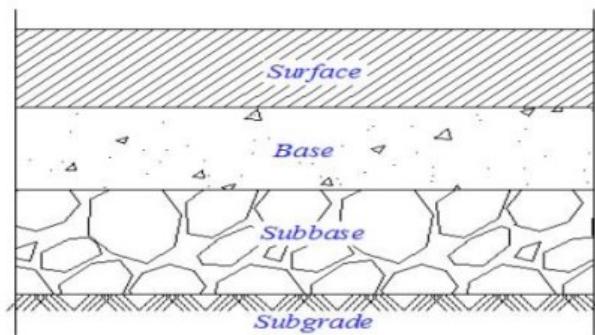
3.2 Jenis Konstruksi Perkerasan

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 dalam 2 jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*).

3.3 Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Perkerasan lentur adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, maksudnya perkerasan tersebut akan melendut saat diberi pembebanan, berdasarkan KP 94 tahun 2015.

Struktur perkerasan beraspal pada umumnya terdiri atas: lapisan tanah dasar (*subgrade*), lapis pondasi bawah (*subbase*), lapis pondasi atas (*base*) dan lapis permukaan (*surface*). Struktur perkerasan aspal dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 3. 1 Struktur Perkerasan Lentur
(sumber: Internet)

A. Lapis Permukaan (*Surface Course*)

Lapis permukaan adalah kombinasi dari agregat terpilih yang diikat dengan aspal. Bahan/material yang digunakan di lapisan permukaan disebut juga dengan aspal *hotmix*. Lapisan tersebut mengantisipasi air yang berada di permukaan menembus lapis pondasi yang terletak dibawahnya, sehingga membentuk lapis permukaan yang rata serta mampu merekat dengan sempurna, sehingga lapis permukaan tidak memuat material lepas yang dapat membahayakan pesawat dan manusia, menopang berat beban pesawat, serta mampu memberikan kekesatan yang cukup tanpa mengakibatkan efek licin pada roda pesawat.

B. Lapis Pondasi Atas (*Base Course*)

Lapis pondasi atas berguna sebagai instrumen struktur utama dari konstruksi perkerasan lentur. Lapisan ini untuk menyalurkan beban pesawat ke lapisan pondasi dibawahnya dan lapis tanah dasar (*subgrade*).

C. Lapis Pondasi Bawah (*Subbase Course*)

Lapisan ini berfungsi pada daerah yang memiliki lapis tanah dasar yang lemah, memiliki fungsi sama dengan lapis pondasi atas. Syarat material lapisan ini tidak segamblong lapis pondasi atas. Hal ini karena lapisan ini diperuntukkan untuk menopang gaya yang lebih kecil.

D. Lapisan Tanah Dasar (*Subgrade*)

Lapis tanah dasar (*subgrade*) merupakan hasil dari pemasakan lapisan tanah sehingga pondasi dari suatu komponen struktur dapat terbentuk. Tanah dasar ditujukan untuk menopang beban yang lebih kecil dibandingkan beban yang ditopang oleh lapis permukaan dan lapis pondasi.

3.4 Kerusakan Pada Konstruksi Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Terdapat berbagai kerusakan yang dapat terjadi pada konstruksi perkerasan lentur (*flexible pavement*) sebagai berikut:

A. Retak Kulit Buaya

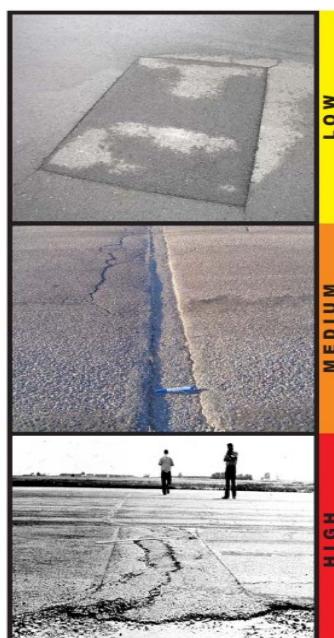
Lebar celah letak $>3\text{mm}$ dan saling merangkai membentuk serangkaian kotak - kotak kecil yang mirip kulit buaya atau kawat untuk kandang ayam. Pada Umumnya daerah yang terjadi retak kulit buaya tidak luas. Jika terjadi retak kulit buaya luas hal ini disebabkan karena repetisi beban lalu lintas yang melampaui beban yang tidak dapat dipikul oleh lapisan permukaan tersebut

Tabel 3. 1 Tabel Retak Kulit Buaya
(sumber: KP 94 Tahun 2015)

	<p>Ringan</p> <p>Kemungkinan Penyebab Kerusakan :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Repetisi beban lalu lintas yang melampaui kapasitas konstruksi;2. Bahan perkerasan /kualitas material kurang baik;3. Pelapukan permukaan;4. Air tanah pada konstruksi perkerasan; <p>Tanah dasar/lapisan dibawah permukaan kurang stabil.</p>
	<p>Sedang</p> <p>Yang dikhawatirkan akan menjadi :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kerusakan setempat / menyeluruh pada perkerasan;2. Lubang akibat dari pelepasan butir – butir.
	<p>Berat</p> <p>Teknik Perbaikan :</p> <p>Teknik perbaikan retak kulit buaya untuk pemeliharaan <i>temporary</i> / <i>emergency</i> dapat ditutup dengan aspal emulsi jika lebar celah $\leq 3\text{mm}$ (kondisi ringan). Pada kondisi sedang, sebaiknya bagian perkerasan yang telah mengalami retak kulit buaya akibat rembesan air ke lapis pondasi dan tanah dasar diperbaiki dengan cara dipotong dan dibuang bagian-bagian yang basah, kemudian dilapis kembali dengan material yang sesuai dengan spesifikasi teknis dan metode pelaksanaan.</p>

B. Tambalan dan Galian (*Patching and Utility Cuts*)

Tambalan adalah area perkerasan asli yang telah dibongkar dan diganti dengan material pengisi. Penambalan sering dilakukan dalam area perkerasan guna perbaikan konstruksi perkerasan maupun fasilitas di bawah perkerasan. Oleh kurangnya pemanfaatan, maka di area tambalan ini terjadi penurunan yang pada akhirnya merusakkan tambalan. Cara perbaikannya adalah tambalan dibongkar dan lapis pondasi bawah dipadatkan lagi, lalu diganti material baru yang sesuai spesifikasi teknis dan metode pelaksanaan.



Gambar 3. 2 Patching and Utility Cuts
(sumber: KP 94 Tahun 2015)

C. Pelapukan dan butiran lepas (*Weathering and Raveling*)

Kerusakan konstruksi perkerasan berbentuk lubang (*potholes*) memiliki ukuran yang bervariasi dari kecil sampai besar. Lubang-lubang ini menampung dan meresapkan air sampai ke dalam lapis permukaan yang dapat menyebabkan semakin parahnya kerusakan.

Tabel 3. 2 Tabel *Weathering and Raveling*
 (sumber: KP 94 Tahun 2015)

Sebab Kerusakan:	Cara Perbaikan:
<p>1) Campuran lapis permukaan yang buruk seperti :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Kadar aspal rendah, sehingga film aspal tipis dan mudah lepas. b) Agregat kotor sehingga ikatan antar aspal dan agregat tidak baik. c) Temperature campuran tidak memenuhi persyaratan. <p>2) Lapis permukaan tipis sehingga lapisan aspal dan agregat mudah lepas akibat pengaruh cuaca.</p> <p>3) Sistem drainase jelek sehingga air banyak yang meresap dan mengumpul dalam lapis perkerasan.</p> <p>4) Retak-retak yang terjadi tidak segera ditangani sehingga air meresap masuk dan mengakibatkan terjadinya lubang-lubang kecil.</p>	<p>Pada kondisi ringan (tidak mengakibatkan retakan dan terdapat pada area non kritis) cukup dilakukan pembersihan dan pengamatan secara terjadwal.</p> <p>Pada kondisi sedang sampai berat pada area tidak luas,maka dilakukan pemotongan secara lokal/patching secara tegak lurus sesuai tebal lapis permukaandan dan diisi dengan campuran aspal panas/ <i>hotmix asphalt</i> (AC/ATB) sesuai spesifikasi teknis dan metode pelaksanaan. Apabila pelapukan dan butir lepas meliputi area luas maka dapat dilakukan pelapisan/ <i>overlay</i> dengan terlebih dahulu melakukan treatment pada lapis eksisting.</p>

D. Lubang (*Pothole*)

Lubang merupakan akibat lanjut dari kerusakan sebelumnya, pada umumnya berasal dari retak yang tidak segera ditangani.

Cara Perbaikan:

Lubang/*pothole* diperbaiki dengan cara melakukan pemotongan lokal (*patching*) secara tegak lurus yang meliputi seluruh area yang terdapat lubang hingga membentuk segi empat, kemudian diisi dengan campuran aspal panas/ *hotmix asphalt* (AC/ATB) sesuai spesifikasi teknis dan metode pelaksanaan.

E. Retak Slip (*Slippage Crack/retak bulan sabit*)

Retak *slippage* memiliki bentuk retak lengkung menyerupai bulan sabit atau berbentuk seperti jejak roda disertai dengan beberapa retak. Kadang-kadang terjadi bersama dengan terbentuknya sungkur (*shoving*).



Gambar 3. 3 Retak Slippage
(sumber: KP 94 Tahun 2015)

Berikut merupakan kemungkinan penyebab retak *slippage* sebagai berikut:

1. Ikatan antar lapisan aspal dengan lapisan bawahnya tidak baik yang disebabkan kurangnya aspal/ permukaan agregat berdebu;
2. Penggunaan agregat halus terlalu banyak;
3. Lapis permukaan kurang padat/ kurang tebal; atau
4. Penghamparan pada *temperature* aspal rendah atau tertarik roda penggerak oleh mesin penghampar aspal/ mesin lainnya.

Berikut merupakan cara perbaikan retak *slippage* sebagai berikut:

Perbaikan dapat dilakukan dengan dilakukan pemotongan secara lokal/*patching* secara tegak lurus sesuai tebal lapis permukaan dan diisi dengan campuran aspal panas/ *hotmix asphalt* (AC/ATB) sesuai spesifikasi teknis dan metode pelaksanaan.

3.5 Patching

Berdasarkan KP 94 tahun 2015, patching merupakan salah satu kegiatan maintenance dalam perbaikan kerusakan pada permukaan atas perkerasan, caranya dengan memotong secara lokal/sebagian di area yang terjadi kerusakan kemudian menambal area tersebut agar perkerasan kembali ke kondisi yang baik. Jenis kerusakan aspal digolongkan menjadi 3 yaitu retak (*cracking*), distorsi (*distortion*), atau perubahan bentuk, dan cacat permukaan (*disintegration*). Adapun tahapan dalam pekerjaan *patching* terdiri dari pekerjaan persiapan, pekerjaan pengukuran titik lemah (*weakspot*), pekerjaan pemotongan, pekerjaan pembongkaran, pekerjaan pembersihan area *patching*, penghamparan *take coat*, pekerjaan penghamparan *asphalt hotmix*, pemasangan pertama, kedua, dan pembersihan lokasi setelah *patching*.

3.6 Pemeliharaan Sisi Darat

Gedung terminal penumpang harus senantiasa dipelihara sebaik-baiknya untuk menjamin agar terminal tetap bersih, teratur, tertib, rapi serta berfungsi sebagaimana mestinya. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: (24/PRT/M Tahun 2008) tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan bangunan Gedung beserta sarana dan prasarana agar bangunan gedung selalu berfungsi dengan baik (*preventive maintenance*).

Pekerjaan pemeliharaan gedung meliputi jenis pembersihan, perapihan, pemeriksaan, pengujian, perbaikan dan/atau penggantian bahan atau perlengkapan bangunan gedung, dan kegiatan sejenis lainnya berdasarkan pedoman pengoperasian dan pemeliharaan bangunan gedung.

3.7 Pengertian, Jenis dan Fungsi Talang

Talang air adalah suatu konstruksi yang mempunyai kegunaan sebagai penghantar air atau mengalirkan air yang tempatnya di bagian atas suatu bangunan untuk mencegah kebocoran dan kerusakan bangunan.

Macam talang air berdasarkan bentuk antara lain:

- a. Persegi Panjang
- b. Trapesium
- c. Setengah Lingkaran

Berdasarkan bahan yang dipakai antara lain:

- a. Seng

Seng merupakan bahan yang paling banyak digunakan untuk pembuatan talang air. Alasannya karena mudah dalam pembuatannya selain itu seng mempunyai sifat keawetan yang baik dan bahannya mudah didapat serta harganya relatif terjangkau.

- b. Beton

Beton merupakan konstruksi yang kedap air dan mempunyai sifat yang kokoh, oleh karena itu beton sering dipakai untuk pembuatan talang air. Namun dalam proses pembuatannya diperlukan ketelitian supaya tidak terjadi kebocoran setelah beton mengering dan akan dialiri oleh air. Biasanya untuk bahan dari beton disertai dengan besi tulangan.

- c. Plastik

Talang yang menggunakan bahan plastik diperlukan penyangga di bawahnya, plastik merupakan bahan pembuat talang air yang ringan dan anti bocor, agar air yang mengalir dapat ditahan oleh penyangga-penyangga tersebut. Tentu saja plastik akan menyesuaikan bentuknya menurut bentuk penyangga yang digunakan.

Talang air juga memiliki beberapa fungsi dalam sebuah konstruksi bangunan sebagai berikut:

Fungsi Utama:

- a. Mengalirkan air hujan dari atap ke saluran drainase
- b. Mencegah masuknya air ke dalam bangunan
- c. Mencegah terjadinya banjir dan kerusakan pada bangunan

- d. Sebagai pelindung dinding dan pondasi bangunan dari kerusakan yang disebabkan karena air.

Fungsi Tambahan:

- a. Meminimalisir suara air hujan
- b. Meningkatkan estetika bangunan
- c. Membantu dalam mengatur suhu bangunan

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 Politeknik Penerbangan Surabaya program studi D-III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok, Nusa Tenggara Barat. Penyusunan laporan ini di fokuskan pada Bangunan dan Landasan, yaitu Fasilitas Sisi Udara dan Fasilitas Sisi Darat sebagai berikut.

4.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Airside Facility*)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian yang ada di bandar udara melibatkan berbagai komponen yang mendukung operasi pesawat udara. Pada fasilitas ini tidak semua komponen bisa masuk kawasan *airside* dengan mudah, dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara yang ada di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok:

a. Landasan Pacu (*Runway*)

Landasan pacu adalah suatu daerah yang berbentuk persegi panjang yang ditentukan di bandar udara yang berfungsi sebagai tempat pendaratan atau lepas landas pesawat udara. Landasan pacu dibangun menggunakan sistem perkerasan yang berkualitas tinggi agar pesawat bisa melakukan pendaratan dan lepas landas dengan aman. Panjangnya landas pacu pada suatu bandara bervariasi menyesuaikan besarnya pesawat yang dilayani. Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok memiliki panjang *runway* 3.300 m dan lebar 45 m.



Gambar 4. 1 Runway Bandara Internasional Lombok
(sumber: Google Earth)

b. Landas Hubung (*Taxiway*)

Area yang digunakan untuk menghubungkan landasan pacu dengan parkir pesawat (*apron*), hangar, terminal atau fasilitas lainnya yang ada di bandar udara. Sebagian besar *taxiway* memiliki permukaan keras, seperti aspal atau beton. Di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid sendiri memiliki 4 *taxiway* yaitu *taxiway A,B,C* dan *Sierra Papa (South Parallel)*.



Gambar 4. 2 Taxiway Bandara Internasional Lombok
(sumber: Google Earth)

c. Apron

Area/tempat yang digunakan pesawat udara untuk parkir, mengisi bahan bakar, menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo, di luar negeri apron juga disebut dengan ramp area.



Gambar 4. 3 Apron Bandara Internasional Lombok
(sumber: Google Earth)

d. Runway Strip

Luasan bidang tanah yang sudah ditentukan dan menjadi daerah landas pacu, penentuannya tergantung pada panjang *runway* dan jenis instrument pendaratan (*precision approach*) yang dilayani. Tujuannya adalah untuk mengurangi risiko kerusakan pada pesawat udara yang melewati batas *runway* serta melindungi pesawat udara yang terbang di atasnya ketika melakukan lepas landas atau pendaratan.

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

Fasilitas sisi darat di bandar udara adalah bagian yang tidak langsung terkait dengan operasi penerbangan. Fasilitas ini dengan sengaja dibangun dan dikelola untuk menunjang pergerakan kendaraan darat, penumpang, maupun angkutan lainnya di kawasan bandar udara. Sisi darat (*land side*) di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok mencakup tentang area-area taman dan Gedung lainnya sebagai berikut.

a. Gedung Terminal Penumpang

Sebuah bangunan/gedung yang menjadi pusat kegiatan penumpang yang datang atau pergi di bandara. Di dalam terminal terdapat *counter check-in*, membeli tiket, menitipkan bagasi, melewati pemeriksaan keamanan dan ruang tunggu serta berbagai fasilitas penunjang kenyamanan penumpang lainnya.



Gambar 4. 4 gedung Terminal Penumpang
(sumber: Dokumen penulis 2024)

b. Gedung Kargo

Gedung kargo adalah fasilitas penting yang berfungsi untuk proses pelayanan bongkar muat barang dalam bandara. Gedung kargo dibangun untuk mengatur pemindahan, penyimpanan, dan pengiriman barang yang dilakukan melalui jalur udara. Dapat mengirimkan barang baik antar kota, dalam negeri maupun antar negeri menggunakan pesawat khusus.



Gambar 4. 5 Gedung Kargo
(sumber: Dokumen penulis 2024)

c. Kantor Administrasi

Gedung yang dipergunakan untuk pengurusan administrasi bandar udara, seperti tempat koordinator dan staff tata usaha bekerja sebagai administrator data data umum bandar udara dan pencetak surat penting bagi para pegawai.



Gambar 4. 6 Kantor Administrasi
(sumber: Dokumen penulis 2024)

d. Kantor PKP-PK

Bangunan yang letaknya pada sisi udara dan berfungsi sebagai tempat standby pegawaiya pada saat operasi penerbangan berjalan, menjaga keamanan dan keselamatan dari proses penerbangan tersebut.



Gambar 4. 7 Kantor PKP-PK
(sumber: Dokumen penulis 2024)

e. Gedung Alat-alat Besar

Gedung A2B memiliki fungsi sebagai tempat penyimpanan alat-alat besar yang ada di bandara. Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok memiliki peralatan yang digunakan untuk *maintenance* fasilitas bandar udara.



Gambar 4. 8 Gedung A2B
(sumber: Dokumen penulis 2024)

f. Gedung Power House

Gedung *Power House* (PH) atau disebut juga rumah pembangkit adalah gedung yang dibangun untuk meletakkan alat-alat kelistrikan bandara yang mendistribusikan listrik ke seluruh fasilitas yang ada di bandar udara. Gedung ini merupakan tempat beroperasinya generator listrik atau pusat pembangkit tenaga listrik yang tidak dijangkau oleh listrik dari PLN, dan apabila listrik dari PLN (*power generator*) mengalami pemadaman. Sehingga listrik yang dipakai diperoleh dari genset yang ada di Gedung *Power House* tersebut (*standby generator*).



Gambar 4. 9 Gedung *Power House*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

4.2 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 01 Oktober 2024 sampai dengan 28 Februari 2025 dan dilaksanakan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

Jadwal pelaksanaan dinas *On The Job Training* di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok dimulai pukul 08.00-16.30 WITA. Selama kegiatan OJT berlangsung seluruh taruna diawasi dan dibimbing oleh *Supervisor* dan pegawai di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. Di bawah ini merupakan tabel jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), Taruna DIII Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok secara spesifik sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

NO	TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	KETERANGAN
1.	01 Oktober 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.	Para taruna memperkenalkan diri serta menerima arahan dari civitas Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
2.	02 Oktober 2024 – 28 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
3.	28 Februari 2025	Penutupan pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	Penutupan ini diakhiri dengan penyerahan kembali taruna/i kepada pihak kampus oleh pihak Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

4.	06 Maret 2025	Sidang Laporan OJT	Pelaksanaan sidang laporan OJT dilaksanakan secara daring/online bersama dosen pembimbing.
----	---------------	--------------------	--

4.3 Permasalahan

Selama melaksanakan *On the Job Training 2* di Unit *Airport Facilities* Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok pemeriksaan fasilitas adalah hal utama yang harus di lakukan baik dari fasilitas sisi darat maupun fasilitas sisi udara. Sehubung dengan pemeriksaan rutin dari segala aspek, penulis menemukan beberapa permasalahan pada fasilitas sisi darat (*Airside*) dan fasilitas sisi udara (*Land Side*). Di bawah ini dijelaskan permasalahan yang diangkat oleh penulis, sebagai berikut:

4.3.1 Patching Pada Perkerasan Flexible

Pada pelaksanaan *On the Job Training 2* penulis menemukan permasalahan terkait dengan fasilitas sisi udara yaitu pada *taxiway* yang mengalami kerusakan berupa Retak Slip (*Slippage crack*/retak bulan sabit) bentuk retak nya lengkung menyerupai bulan sabit disertai retak kadang-kadang terjadi bersama dengan terbentuknya sungkur (*shoving*). Waktu pelaksanaan pekerjaan *patching* di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid ini dilaksanakan pada malam hari dimulai dengan menyesuaikan jadwal penerbangan selesai, dimulai pukul 21.00 WITA sampai 03.00 WITA. Terdapat peraturan-peraturan yang dijadikan pedoman, sebagai berikut:

- a. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 139 (*Manual Of Standard Casr Part 139*).
- c. KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Advisory Circular CASR Part 139-23*), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (*Pavement Management System*).



Gambar 4. 10 Kerusakan pada *Taxiway Charlie*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

4.3.2 Kebocoran Talang pada Gedung Terminal

Saat melaksanakan inspeksi harian, ditemukan talang yang mengalami keretakan dan kebocoran di area terminal Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid. Kebocoran pada talang dikarenakan berbagai faktor antara lain kondisi curah hujan di Lombok cukup tinggi, perawatan yang kurang, selain itu juga karena umur talang yang sudah lama sehingga membuat talang mudah mengalami kebocoran. Kerusakan talang yang tidak segera ditangani dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang serta pengguna bandara. Oleh karena itu, perlu untuk segera dilakukan pemeliharaan dan perbaikan talang guna mencegah terjadinya kerusakan yang lebih parah. Waktu perbaikan talang dilaksanakan saat pagi sampai siang hari dengan mempertimbangkan keadaan cuaca (tidak boleh dilakukan ketika hujan) agar perbaikannya bisa dilakukan dengan maksimal. Ditemukan 2 titik kebocoran talang di Gedung Terminal sebagai berikut :

	<p>Kebocoran talang pada area atas panel listrik</p>
	<p>Kebocoran talang pada area <i>fix bridge</i> 15</p>

Tabel 4. 2 Kebocoran Talang di Terminal
(sumber: Dokumen Penulis 2024)

4.4 Penyelesaian Masalah

Kendala yang muncul pada pelaksanaan *On the Job Training* 2 merupakan suatu permasalahan yang harus diberi penyelesaian agar tercipta pelayanan yang optimal untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan. Dari penjelasan permasalahan diatas, penulis mencoba memberikan pemecahan masalah sebagai berikut:

4.4.1 Pelaksanaan Pekerjaan Patching

Proses pelaksanaan patching di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid melihat cuaca dan juga jadwal penerbangan pada hari tersebut, jika sudah tidak ada lagi penerbangan pelaksanaan patching bisa dilakukan, pada pekerjaan kali ini dilaksanakan pada malam hari.

A. Menentukan Lokasi dan Pengukuran Titik Lemah (*Weakspot*)

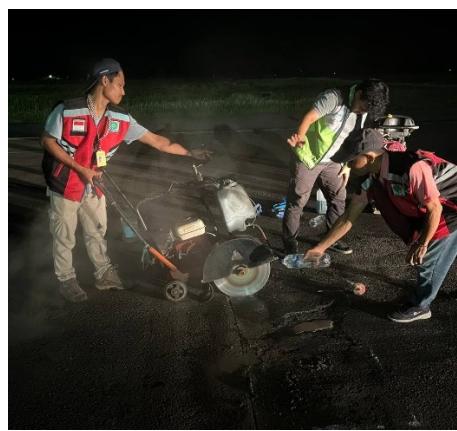
Penentuan lokasi ini bertujuan untuk menentukan titik lemah dan mengukur serta menandai kerusakan pada perkerasan *flexible* yang akan dilakukan *patching*. Penandaan dilakukan menggunakan pilox berwarna putih. Di dapatkan dimensi kerusakan dengan ukuran $1,3 \times 0,75$ m.



Gambar 4. 11 Penandaan Lokasi Kerusakan
(sumber: Dokumen penulis 2024)

B. Proses Pemotongan Menggunakan *Asphalt Cutter*

Setelah letak area kerusakan yang akan di *patching* ditandai, berikutnya dilakukan pemotongan mengikuti tanda yang telah dibuat. Tujuannya supaya permukaan aspal yang masih dirasa bagus tidak terkena perbaikan.



Gambar 4. 12 Proses Pemotongan
(sumber: Dokumen penulis 2024)

C. Proses Pembongkaran *Asphalt* Eksisting

Sebelum proses penghamparan, dilakukan pembongkaran bagian kerusakan *asphalt* yang sudah di potong tadi menggunakan *jack hammer*. Kemudian hasil bongkaran dikumpulkan dan langsung dibuang. Pembongkaran dilakukan sampai kedalaman kurang lebih 8 cm



Gambar 4. 13 Proses Pembongkaran
(sumber: Dokumen penulis 2024)

D. Penghamparan *Take Coat/Asphalt emulsi*

Penghamparan *take coat* keseluruhan bagian yang sudah dilakukan pembongkaran. Penghamparan ini bertujuan untuk memberikan daya ikat antara lapis permukaan lama dengan lapis permukaan yang baru. Di bawah ini adalah proses penghamparan *take coat*.



Gambar 4. 14 Proses Penghamparan *Take coat*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

E. Proses Pembakaran dan Penghamparan *Asphalt Hotmix*

Proses pembakaran *asphalt hotmix* AC-WC dilakukan secara manual yaitu menggunakan alat *torch*.



Gambar 4. 15 proses Pembakaran *asphalt hotmix*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

Setelah proses pembakaran kemudian dilanjutkan dengan proses penghamparan *asphalt*, tebal hamparan *asphalt* disesuaikan dengan ketinggian area yang akan di *patching*, dalam hal ini dilakukan 2 kali proses penghamparan, yaitu penghamparan pertama setinggi ± 4 cm dan yang kedua ± 4 cm.



Gambar 4. 16 Proses Penghamparan *Asphalt*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

F. Proses Pemadatan *Asphalt* Menggunakan Stamper

Pemadatan pada *asphalt* dilakukan sebanyak 2 kali, menggunakan alat stamper. Pemadatan dilakukan ke seluruh permukaan yang telah dihampar aspal tadi, tujuan pemanatan adalah untuk meningkatkan kekuatan dan stabilitas lapisan aspal, serta mengoptimalkan ikatan antara agregat dan aspal.



(a)



(b)

Gambar 4. 17 (a)Proses Pemadatan pertama (b)Proses Pemadatan kedua
(sumber: Dokumen penulis 2024)

G. Tahap *Finishing*

Pemberian aspal cair/take coat pada bagian tepi area yang di telah *patching* kemudian diberikan taburan pasir, hal ini bertujuan untuk menghilangkan/minutup rongga udara agar udara tidak bisa masuk ke permukaan perkerasan.



Gambar 4. 18 Proses pemberian aspal cair dan pasir pada tepi area *patching*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

H. Hasil Pelaksanaan *Patching*

Berikut merupakan hasil pelaksanaan *patching* pada perkerasan *flexible* fasilitas sisi udara di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.



Gambar 4. 19 Hasil Pelaksanaan *Patching*
(sumber: Dokumen penulis 2024)

4.4.2 Perbaikan Kebocoran Talang Pada Gedung Terminal

Dengan melaksanakan perbaikan pada talang yang bocor dengan baik dan benar, bandara dapat memastikan kualitas keamanan dan kenyamanan bagi pengguna bandara. Berikut beberapa tahapan yang perlu dilakukan saat perbaikan talang pada gedung terminal:

Mempersiapkan alat dan bahan

No.	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Cutter	

2.	Sealant	
3.	Cat Waterproof	
4.	Kuas	

Tabel 4. 3 Alat dan Bahan Perbaikan Talang
 (sumber: Dokumen Penulis 2024)

Tahap Pelaksanaan :

1. Survei titik-titik talang yang akan diperbaiki

Tahap pertama sebelum perbaikan talang adalah melakukan survei menyeluruh untuk mengidentifikasi titik-titik talang yang rusak. Melihat dengan cermat, mencari retak, lubang, atau kerusakan lainnya yang memerlukan perbaikan. Survei ini bertujuan untuk memastikan bahwa semua kerusakan dapat terdeteksi dan diperbaiki dengan tepat.

2. Pembersihan talang sebelum perbaikan

Pembersihan ini dilakukan agar talang yang akan diperbaiki bebas dari debu, kotoran dan air. Membersihkan talang memungkinkan sealant dan cat menyerap lebih baik karena debu dan air dapat mengurangi daya lekat, sehingga mempengaruhi efektivitas perlindungan.



Gambar 4. 20 Pembersihan Talang
(sumber: Dokumen penulis 2024)

3. Perbaikan talang menggunakan sealant

Perbaikan menggunakan sealant biasanya digunakan untuk menutup kerusakan talang yang memiliki ukuran kecil, seperti celah atau lubang pada talang.



Gambar 4. 21 Perbaikan Talang dengan *sealant* pada area fix bridge 15
(sumber: Dokumen penulis 2024)

4. Perbaikan talang menggunakan cat *waterproof*

Penggunaan cat *waterproof* pada perbaikan talang digunakan untuk bagian kebocoran yang memiliki permukaan luas. Cat *waterproof* memiliki ketahanan yang lebih lama dibandingkan dengan sealant.



(a) (b)

Gambar 4. 22 (a)Perbaikan talang pada area *fix bridge* 15

(b)Perbaikan talang pada area atas panel listrik

(sumber: Dokumen penulis 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

A. Pelaksanaan *Patching* pada *Taxiway Charlie*

Pelaksanaan *patching* pada perkerasan *flexible* fasilitas sisi udara di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok merupakan perbaikan *emergency* terhadap kerusakan yang terjadi, dengan dimensi perbaikan 1,3 m x 0,75 m. Waktu pelaksanaan pekerjaan *patching* dilaksanakan pada malam hari dengan menyesuaikan jadwal penerbangan selesai, dimulai pukul 21.00 WITA sampai 03.00 WITA. Tahap pekerjaan *patching* diawali dengan mempersiapkan alat dan bahan, pengukuran dimensi kerusakan (*weakspot*) setelahnya dilakukan pembongkaran dengan *jack hammer*. Selanjutnya, *tack coat* diaplikasikan guna memastikan daya rekat yang baik antara aspal lama dan baru, lalu penghamparan aspal baru sesuai ketinggian permukaan. Kemudian area tambalan dipadatkan menggunakan *stamper* agar permukaannya rata. Setelah proses pekerjaan *patching* dilaksanakan, perkerasan pada fasilitas sisi udara dapat dipertahankan kekuatannya, selain itu kualitas perkerasan menjadi lebih baik dari sebelumnya.

B. Perbaikan Talang pada Gedung Terminal

Perbaikan talang pada gedung terminal penumpang dilakukan untuk mengatasi kebocoran yang terjadi pada talang. Kebocorannya bisa disebabkan karena beberapa hal seperti curah hujan yang cukup tinggi dan perawatan talang yang kurang. Waktu perbaikan talang dilaksanakan saat pagi sampai siang hari dengan mempertimbangkan keadaan cuaca, dimulai pukul 08.00 WITA sampai 11.00 WITA, dengan dimensi perbaikan 3 m x 0,5 m. Tahap perbaikan talang yang bocor dimulai dengan menyiapkan alat dan bahan. Pembersihan area talang yang bocor agar bersih dari debu dan air. Kemudian cat *waterproof* dan *sealant* siap diaplikasikan untuk menutup kebocoran pada talang. Melalui proses perbaikan yang baik dan cermat guna mencegah

terjadinya kerusakan yang lebih parah. Hal ini dapat memastikan keamanan, keselamatan dan kenyamanan operasional penerbangan terlaksana dengan baik.

5.2 Kesimpulan Keseluruhan

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* 2 yang dilaksanakan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Merupakan salah satu mata kuliah wajib yang ada pada kurikulum program studi Teknik Bangunan dan Landasan. Kegiatan ini dimaksudkan untuk peningkatan pendidikan, serta taruna diharapkan dapat menerapkan teori maupun praktik yang di dapat sebelumnya dari kampus mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat bandara. Selama pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* penulis dapat melihat kondisi lapangan secara nyata serta menambah pengalaman dan wawasan tentang perbaikan dan pemeliharaan fasilitas bandar udara. Unit *Airport Facilities* memiliki tanggung jawab yang besar dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan penerbangan. Dari semua pihak Bandara Internasional Zainuddin Abdul madjid Lombok yang selalu memberikan bantuan, dukungan baik, serta fasilitas yang diberikan kepada penulis dan rekan-rekan selama melaksanakan *On the Job Training (OJT)* sehingga kegiatan ini dapat terselesaikan dengan baik dan lancar.

5.3 Saran

5.3.1 Saran Permasalahan

A. Pelaksanaan *Patching* pada *Taxiway Charlie*

Ketika pelaksanaan pekerjaan *patching*, sebaiknya tidak dilakukan saat hujan agar mendapatkan hasil yang maksimal. Diharap untuk para teknisi yang melaksanakan *patching* selalu memperhatikan SOP saat pekerjaan berlangsung. Sehingga dapat melakukan tindakan perbaikan yang cermat dan cepat sebab permasalahan tersebut sangat berpengaruh pada operasional penerbangan.

B. Perbaikan Talang pada Gedung Terminal

Ketika ada kebocoran pada talang perlu ditetapkan waktu perbaikan yang pasti, sehingga ketika terjadi kerusakan bisa cepat diperbaiki untuk mencegah terjadinya kerusakan yang semakin parah. Hal ini akan mempengaruhi pengalaman pengguna bandara, meningkatkan citra bandara, dan memberikan lingkungan yang aman dan nyaman bagi penumpang dan pengunjung.

5.3.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT Secara Keseluruhan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* yang dilaksanakan di Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok diharapkan para taruna dapat menerima banyak pengalaman dan ilmu bagaimana melakukan pekerjaan secara langsung di lapangan, paham dalam melakukan perawatan dan perbaikan sisi udara dan sisi darat secara berkala serta lebih aktif bertanya pada narasumber yang berpengalaman mengenai SOP (Standar Operasional Prosedur) baik dalam melakukan pekerjaan maupun pengoperasian suatu alat.

Demikian Laporan *On The Job Training* ini, telah dipaparkan mengenai saran dan masukan. Diharapkan semuanya dapat menjadi lebih baik dan berjalan lancar, maka unruk setiap solusi yang ditawarkan agar dipertimbangkan guna memberikan manfaat untuk semua pihak, baik dalam teknis dan keselamatan penerbangan dan juga pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi penerbangan. Oleh karena itu saran dan masukan yang sifatnya membangun dari semua pihak diharapkan, untuk penyempurnaan dimasa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). PR 21 Tahun 2023. *Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Aerodrome Daratan, Vol. 1, 1–451.*

Kemenhub. (2015). KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 {Advisory Circular Casrpart 139-23}, Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement management System) Dengan. *Kemenhub*, 60.

Keputusan menteri Perhubungan Republik Indonesia No.KP.1421/2018 tanggal 5 September 2018

PerMen PU. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 24/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung.* 1–125.

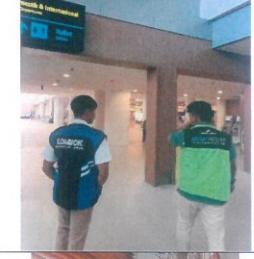
Penyampaian Publikasi AIRAC AIP Ammandent 131 Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Internasional-Praya

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

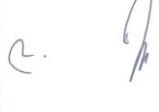
LAMPIRAN

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 Off Meeting Pekerjaan Runway Strip		
9	Rabu 9 Oktober 2024	Inspeksi Pada Sisi 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		

13	Minggu 13 Okttober 2024	LIBUR		
14	Senin 14 Okttober 2024	Melakasanakan Inspeksi runway dan belajar cara kontak dengan tower.		
15	Selasa 15 Okttober 2024	Pengawasan Perbaikan Lift Kedatangan International.		
16	Rabu 16 Okttober 2024	Inspeksi pagar pada sisi darat dan udara		
17	Kamis 17 Okttober 2024	Rapat Monitoring Pekerjaan APS		
18	Jumat 18 Okttober 2024	Pelaksanaan Senam Pagi Bersama dengan staff Angkasa Pura Indonesia Lombok.		
19	Sabtu 19 Okttober 2024	LIBUR		

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

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 Taxiway Charlie menggunakan lapisan sealcoat (asphalt emulsi)		✓ ✓
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. 
23	Sabtu 23 November 2024	LIBUR		R. 
24	Minggu 24 November 2024	LIBUR		R. 
25	Senin 25 November 2024	Pelaksanaan Pembersihan dan Pengukuran Kerusakan Rigid		R. 
26	Selasa 26 November 2024	Pembelajaran Mengenai Declare Distance.		R. 
27	Rabu 27 November 2024	Pelaksanaan Perbaikan Sementara (Fog Sealing) Pada Taxiway Charlie.		R. 

28	Kamis 28 November 2024	Pelaksanaan Patching Pada Taxiway Charlie.		
29	Jumat 29 November 2024	Pelaksanaan Inspeksi Runway.		
30	Sabtu 30 November 2024	LIBUR		

Supervisor
Airport Facilities Technician



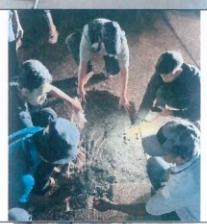
Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729

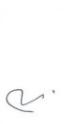
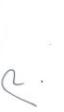
FORM KEGIATAN HARIAN OJT

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	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 <i>patching</i> pada taxiway charlie		 
24	Selasa 24 Desember 2024	Pelaksanaan perbaikan <i>patching</i> 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		✓. ✓
15	Rabu 15 Januari 2024	Pelaksanaan apel K3		✓. ✓
16	Kamis 16 Januari 2024	Pengecekan area gedung kargo		✓. ✓
17	Jumat 17 Januari 2024	Pelaksanaan inspeksi runway		✓. ✓
18	Sabtu 18 Januari 2024	LIBUR		✓. ✓
19	Minggu 19 Januari 2024	LIBUR		✓. ✓
20	Senin 20 Januari 2024	Pemeriksaan dokumen pekerjaan pemotongan rumput dan kebersihan airside		✓. ✓

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

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		R. J
2	Minggu, 2 Februari 2025	LIBUR		R. J
3	Senin, 3 Februari 2025	Pelaksanaan <i>patching</i> pada taxiway charlie		R. J
4	Selasa, 4 Februari 2025	Pelaksanaan inspeksi sisi udara		R. J
5	Rabu, 5 Februari 2025	Pengukuran luas kerusakan pada paved shoulder runway.		R. 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