

**PENGECATAN PADA MARKA APRON DAN PERBAIKAN
ATAP GEDUNG TERMINAL DI BANDAR UDARA HARUN
THOHIR BAWEAN GRESIK**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING II

Tanggal 29 September 2025 – 20 Februari 2026



**PROGRAM STUDI D-III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGECATAN PADA MARKA *APRON* DAN PERBAIKAN ATAP GEDUNG TERMINAL DI BANDAR UDARA HARUN THOHIR BAWEAN GRESIK

Oleh:
ANANG MA'RUF SETIAWAN
NIT. 30723003

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

Disetujui oleh:

Supervisor I



Khairun Nisa'
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor II



Aimee Athalia B. S.
NIP. 20010202 202210 2 001

Dosen Pembimbing



Agus Triyono, ST., MT
NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi



Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 13 bulan Februari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji :

Supervisor I



Khairun Nisa'
NIP. 19990418 202203 2 014

Supervisor II



Aimee Athalia B. S.
NIP. 20010202 202210 2 001

Dosen Pembimbing



Agus Trivono, ST., MT
NIP. 19850225 201012 1 001

Mengetahui,
Kepala Kantor Unit Penyelenggara
Bandar Udara Kelas III Harun Thohir



Febria Setyowati Suvanto, S.Sos, M.MTr
NIP. 19840207 200812 2 00

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena berkat Rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) II dengan baik yang dilaksanakan di Bandar Udara Harun Thohir dan juga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul “PENGECATAN PADA MARKA APRON DAN PERBAIKAN ATAP GEDUNG TERMINAL DI BANDAR UDARA HARUN THOHIR, BAWEAN GRESIK” sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT) II di Politeknik Penerbangan Surabaya. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan juga proses penyusunan laporan *On The Job training* (OJT) ini, antara lain :

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Ibu Febria Setyowati Suyanto selaku Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Harun Thohir
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan.
5. Ibu Khairun Nisa' selaku Supervisor I yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*.
6. Ibu Aimee Athalia B. S. selaku Supervisor II yang juga telah membantu dan mengarahkan selama pelaksanaan *On the Job Training*.
7. Bapak Agus Triyono, ST., MT selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT).
8. Kepada Keluarga yang selalu mendukung dan mendoakan penulis.
9. Seluruh karyawan dan rekan Teknisi Bangunan dan Landasan di Bandar Udara Harun Thohir
10. Seluruh Karyawan dan Staf di Bandar Udara Harun Thohir.

11. Seluruh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya.
12. Rekan-rekan OJT dari Poltekbang Surabaya, PPI Curug, Poltekbang Makassar, dan Poltekbang Medan yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Harun Thohir.
13. Rekan-rekan Taruna/i TBL angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya.
Dalam penulisan laporan ini tentunya masih terdapat banyak kesalahan.
Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat membantu untuk kesempurnaan laporan *On the Job Training* (OJT) II ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi saya pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya.

Gresik, 13 Februari 2026

Anang Ma'ruf Setiawan



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	2
1.2.1 Maksud pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	2
1.2.2 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	2
1.3 Manfaat pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING II	4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum	5
1. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama.....	5
2. Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara.....	6
3. Jam Operasi	6
4. Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara	6
(<i>Handling service and facilities</i>)	6
5. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (<i>Passenger Facillities</i>).....	6
2.3 BAGAN STRUKTUR ORGANISASI KANTOR UPBU KELAS III HARUN THOHIR GRESIK	8
BAB III TINJAUAN TEORI.....	9
3.1 Pengertian Bandar Udara.....	9
3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (<i>Air Side</i>)	9
3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (<i>Land Side</i>).....	10
3.2 Pemeliharaan Marka <i>Apron</i>	10
3.2.1 Pengecatan Marka <i>Apron</i>	10
3.2.2 Jenis-jenis Marka <i>Apron</i>	11
3.2.3 Jenis-jenis Cat Marka	12

3.3 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung	13
3.3.1 Tingkat Kerusakan Bangunan	13
3.3.2 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung	14
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	15
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	15
4.1.1 Fasilitas Sisi udara	15
4.1.2 Fasilitas Sisi Darat	16
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	19
4.3 Permasalahan	19
4.3.1 Pudarnya Marka <i>Apron</i>	19
4.3.2 Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara	20
4.4 Penyelesaian masalah	21
4.4.1 Pelaksanaan Pengecatan Permukaan <i>Apron</i>	21
4.4.2 Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara	24
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	28
5.1 Kesimpulan	28
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	28
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	28
5.2 Saran	28
5.2.1 Saran terhadap Permasalahan Pengecatan Marka <i>Apron</i>	28
5.2.2 Saran terhadap Permasalahan Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara ...	29
DAFTAR PUSTAKA	31
LAMPIRAN	32

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1	Bandar Udara Harun Thohir Bawean Gresik	1
Gambar 2. 1	Bagan Struktur Organisasi Kantor UPBU Harun Thohir	8
Gambar 4. 1	Runway Bandar Udara Harun Thohir	15
Gambar 4. 2	Taxiway Bandar Udara Harun Thohir	16
Gambar 4. 3	Apron Bandar Udara Harun Thohir	16
Gambar 4. 4	Terminal Penumpang Bandar Udara Harun Thohir	17
Gambar 4. 5	Gedung PKP-PK Bandar Udara Harun Thohir	17
Gambar 4. 6	Gedung Administrasi Bandar Udara Harun Thohir	18
Gambar 4. 7	Gedung Power House Bandar Udara Harun Thohir	18
Gambar 4. 8	Marka apron saat terjadi pemudaran	19
Gambar 4. 9	Kondisi atap Gedung terminal saat terjadi kebocoran	20
Gambar 4. 10	Bagian Kerusakan pada atap terminal bandara	21
Gambar 4. 11	Persiapan Pengecatan	24
Gambar 4. 12	Kegiatan Pengecatan	24
Gambar 4. 13	Alat dan Bahan Untuk Perbaikan Atap	25
Gambar 4. 14	Pencarian Titik Kebocoran Pada Atap Terminal	25
Gambar 4. 15	Pemberian Silicone Sealant	26
Gambar 4. 16	Proses Penambalan Atap Terminal	26
Gambar 4. 17	Penambahan Selotip Rekat Pada Atap Terminal	27
Gambar 4. 18	Perbaikan Selesai	27

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT II	19
Tabel 4. 2 Luas Pengukuran Marka	21
Tabel 4. 3 Jadwal Pelaksanaan Pengerjaan	22
Tabel 4. 4 Rencana Anggaran Biaya	22
Tabel 4. 5 Jumlah Personil Pengecatan	23
Tabel 4. 6 Persiapan Alat dan Bahan	23
Tabel 4. 7 Jumlah Personil Perbaikan	24
Tabel 4. 8 Alat dan Bahan Pengecatan	25



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah salah satu institusi pendidikan kedinasan yang bertugas untuk mempersiapkan Sumber Daya Manusia yang profesional di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Salah satu metode untuk mencapai tujuan ini adalah dengan menerapkan kurikulum wajib bagi para Taruna/i, yaitu *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan keharusan bagi peserta Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan, sesuai dengan Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan nomor PK.09/BPSDMP-2016 mengenai Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan.



Gambar 1. 1 Bandar Udara Harun Thohir Bawean Gresik

On The Job Training (OJT) di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya *On the Job Training* (OJT) diharapkan Taruna/i dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Semua materi dan teori perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli di dunia penerbangan untuk saat ini.

Adapun dasar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) adalah agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktek kerja lapangan di dunia penerbangan, para Taruna/i siap diandalkan dalam melaksanakan tugasnya. *On the Job Training* (OJT) juga dapat digunakan sebagai tolak ukur akan kemampuan Taruna/i terkait untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilannya dalam dunia kerja yang sesungguhnya. Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan laporan *On The Job Training* ini mengambil judul “PENGECATAN PADA MARKA APRON DAN PERBAIKAN ATAP TERMINAL DI BANDAR UDARA HARUN THOHIR, BAWEAN GRESIK”.

1.2 Maksud dan Tujuan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

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

Maksud pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) II ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di lokasi OJT.
2. Memperoleh pengalaman dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
3. Mampu mengaplikasikan ilmu yang telah didapat selama melaksanakan OJT.
4. Membangun hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan lembaga instansi lainnya.

1.2.2 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Tujuan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) II ini adalah sebagai berikut:

1. Mengembangkan keterampilan atau skill yang dimiliki oleh Taruna/i.
2. Mengetahui secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat kerja.
3. Taruna/i mampu menambah pengalaman serta skill praktek yang tidak didapatkan di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Mampu belajar beradaptasi terhadap lingkungan kerja maupun lingkungan yang ada di sekitar bandar udara lokasi *On the Job Training* (OJT).

1.3 Manfaat pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*

Manfaat pelaksanaan On The Job Training (OJT) II ini adalah sebagai berikut:

1. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
2. Membentuk kemampuan berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan lisan dan tulisan.
3. Menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.



BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING* II

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Bawean (IATA: BXW), juga dikenal sebagai Bandar Udara Harun Thohir, adalah bandar udara yang terletak di Pulau Bawean, Kabupaten Gresik, Jawa Timur. Bandara ini dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Nama bandara ini diambil dari Kopral Dua KKO (Anumerta) Harun Said bin Muhammad Ali, yang dikenal sebagai Harun Thohir yang lahir di Pulau Bawean di Desa Diponggo Kecamatan Tambak, Gresik. Bandara ini diresmikan oleh Menteri Perhubungan, Ignasius Jonan pada tanggal 30 Januari 2016 dengan melayani rute penerbangan dari dan tujuan Bawean. Rute pertama adalah Bawean – Surabaya dengan maskapai *Airfast* Indonesia, sejak Bulan Januari penerbangan ini berhenti dikarenakan habis masa kontraknya. Akhirnya pada bulan April 2019 penerbangan dibuka kembali karena maskapai penerbangan Susi Air mengajukan rute dari Surabaya dan Sumenep ke Pulau Bawean.

UPBU Harun Thohir terletak di Pulau Bawean merupakan pulau kecil yang menyimpan banyak potensi dibidang pariwisata, terutama keindahan alamnya. Keindahan ini belum dimaksimalkan selagi memiliki potensi sebagai destinasi objek pariwisata. Dalam perancangan ini media promosi berperan penting untuk mempromosikan pulau Bawean sebagai objek wisata alam utama kabupaten Gresik. sebuah pulau yang terletak di Laut Jawa, yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Gresik dan berjarak sekitar 150 km dari daratan utama Gresik kearah utara Pulau Jawa. Secara geografis Pulau Bawean berada diantara 5°42’-5°53’ LS dan 112°34’-112°57’ BT. Batas-batas Pulau Bawean sebelah barat, timur, utara, dan selatan adalah Laut Jawa. Pulau Bawean terbentuk dari sisa-sisa gunung berapi yang tua dengan ketinggian maksimal 655m. Bawean terbagi menjadi 2 kecamatan, yaitu Kecamatan Tambak (13 desa) dan Kecamatan Sangkapura (17 desa). Dengan

jumlah penduduk sekitar 107.000 jiwa, yang mayoritas bermata pencaharian sebagai nelayan, petani dan menjadi TKI di Malaysia dan Singapura.

Keputusan Menteri Perhubungan No: KM 19 TAHUN 2004 Tanggal 9 Maret 2004 Tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Pulau Bawean. Keputusan Bupati Gresik No. 131 Tahun 2004 Tanggal 20 Juli 2004 Tentang Rencana Induk Bandar Udara Pulau Bawean Kabupaten Gresik. Peralihan asset dari Pemda Jawa Timur ke UPBU Trunojoyo mulai dari Nomor DIPA T.A 2015 Nomor: SP DIPA-022.05.2.499531/2015 Tanggal 07 Desember 2014 sampai dengan sekarang. Bandar udara Harun Thohir diresmikan pada tanggal 30 Januari 2016 oleh Kementerian Perhubungan. Mendasari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2019 Tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, struktur organisasi Bandar Udara Harun Thohir telah berubah dari Satuan Pelayanan menjadi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III.

2.2 Data Umum

Bandar Udara Harun Thohir adalah bandar udara yang terletak di Bawean, Gresik dengan kode IATA: BXW dan kode ICAO: WARW. Hingga kini maskapai yang beroperasi adalah maskapai Susi Air. Berikut adalah data umum Bandar Udara Harun Thohir:

1. Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

- a. Indikator Lokasi : WARW
- b. Nama Bandar Udara : Harun Thohir
- c. Provinsi : Jawa Timur
- d. Kabupaten/Kota : Gresik
- e. Dusun : Pajinggahan
- f. Desa : Tanjung
- g. Kecamatan : Tambak
- h. Pengelola Bandar : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
- i. Jenis Pelayanan LLU : TIBA
- j. Kode IATA : BXW

2. Data Geografis dan Data administrasi Bandar Udara

- a. Koor. ARP Aerodrome : 5°42' - 5°53'LS & 112°34' - 112°57' BT
- b. Kelas : UPBU Kelas III
- c. Status Bandara : Bandara Perintis
- d. Alamat Bandar Udara : Jl. Raya Bandar Udara Harun Thohir No. 1 Bawean
Gresik
- e. KODE IATA : BXW

3. Jam Operasi

- a. Pelayanan pesawat udara : 07.00 – 15.00 WIB / 00.00 – 08.00 UTC
- b. Administrasi Bandar Udara : 07.00 – 15.00 WIB / 00.00 – 08.00 UTC
- c. Kelompok Peralatan : X-Ray, WTMD, HHMD, HT & CCTV
Penerbangan Keamanan
- d. Pesawat Beroperasi : Twin Otter DHC-300/400, C 208B

4. Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara

(Handling service and facilities)

- a. Runway : 930 m × 23 m
- b. Taxiway : 90 m × 15 m
- c. Apron : 100 m × 80 m
- d. Turning Area R/W 0 : 1500 m²
- e. Turning Area R/W 27 : 1500 m²
- f. Stopway : 23 m × 30 m (R/W 27)
- g. Stopway : 23 m × 30 m (R/W 09)
- h. R/W Strip : 1070 m × 80 m
- i. Shoulder : 2 × 18 m × 1070 m
- j. Resa : -
- k. Marka : 1200 m²

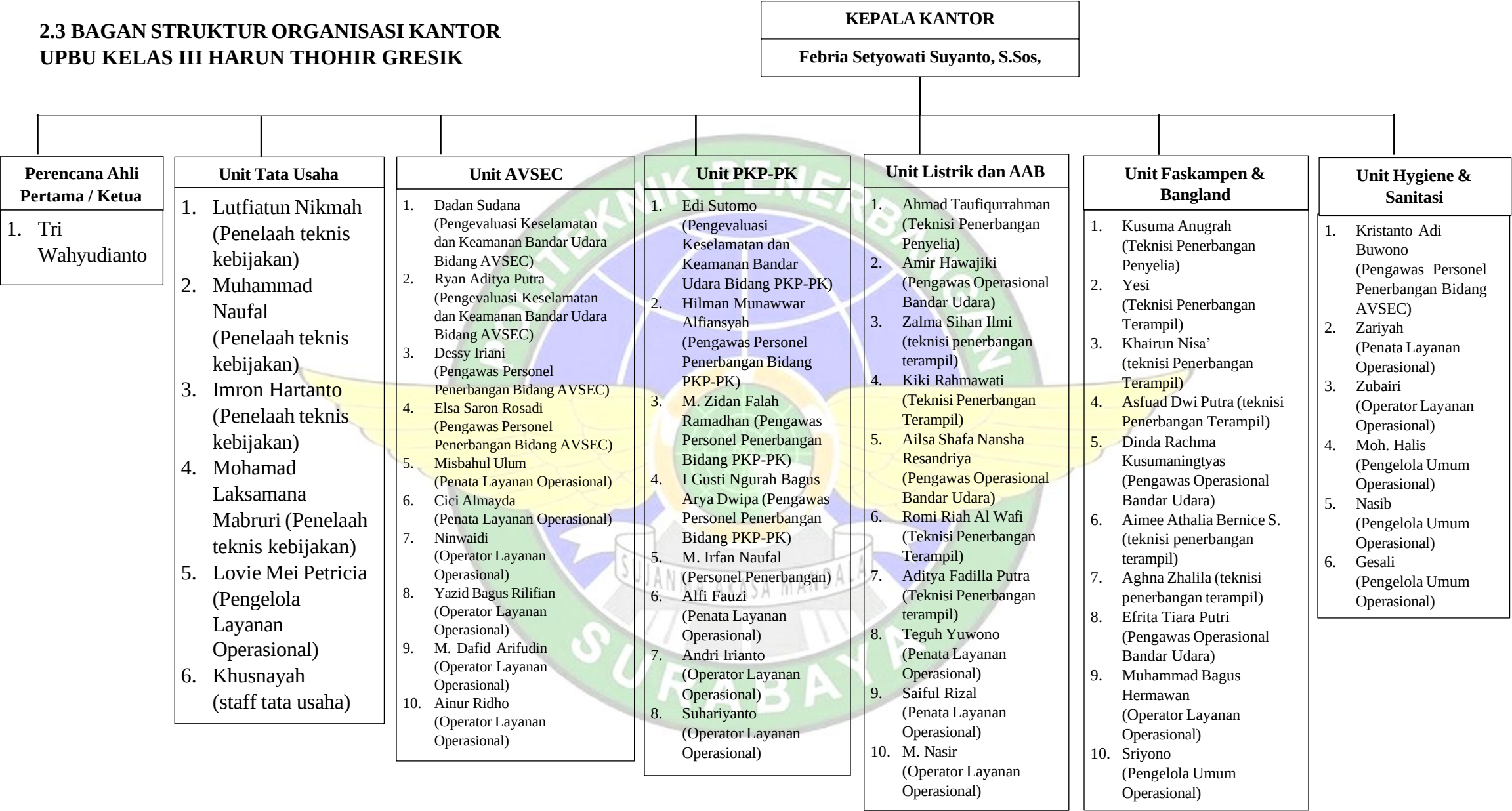
5. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (Passenger Facilities)

- a. Bangunan Terminal Penumpang : 448 m²
- b. Bangunan Kantor/Administrasi : 170 m²
- c. Bangunan PKP-PK dan Parkir : 24 m²

- d. Bangunan Genset : 6,0 m²
- e. Bangunan *Power House* : 12 m²
- f. *Watch Room* (2 Lantai 4 × 4) : 48.0 m²
- g. Gedung NDB : 24,0 m²
- h. Bangunan Penunjang Rumah Dinas : 3 Unit tipe 36
- i. Jalan Lingkungan dan Parkir Kendaraan: -



2.3 BAGAN STRUKTUR ORGANISASI KANTOR
UPBU KELAS III HARUN THOHIR GRESIK



Gambar 2. 1 Bagan Struktur Organisasi Kantor UPBU Harun Thohir

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang - Undang No. 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 (Republik, 2009).

Menurut Annex 14, 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.

Menurut PP RI No.70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Pasal 1 Ayat 1, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi (Indonesia, 2001).

3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (*Air Side*)

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

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

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

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

3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)

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

- a. Terminal bandar udara adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan.
- b. Fasilitas penunjang bandar udara jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang juga termasuk.

3.2 Pemeliharaan Marka *Apron*

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

3.2.1 Pengecatan Marka *Apron*

Pengecatan marka *apron* adalah kegiatan pengecatan ulang berupa tanda visual standar pada area *apron* untuk mengatur pergerakan pesawat dan kendaraan demi keselamatan penerbangan. Pelaksanaannya wajib mengacu

pada ICAO Annex 14 Volume I (ICAO) dan di Indonesia diatur secara nasional melalui PR 21 Tahun 2023.

3.2.2 Jenis-jenis Marka Apron

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

a. Marka *Taxi Lead-in Designation*

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

b. Marka *Apron Edge*

Marka *apron edge* harus disediakan jika batas antara perkerasan dengan kekuatan tinggi tidak dapat dibedakan dengan daerah sekitarnya, dan parkir pesawat udara yang tidak dibatasi pada posisi parkir tetap. Marka *apron edge* terdiri oleh dua garis kuning tak terputus dengan lebar 0.15 m dan terpisah sejauh 0.15 m. Marka yang termasuk kedalam marka *apron edge* yaitu marka *road-holding position*, *marka mandatory instruction*, dan marka informasi.

c. Marka *Taxiway Center Line*

Garis penuntun di tengah jalur *taxiway* yang berfungsi sebagai panduan utama bagi pilot dalam mengarahkan pesawat saat bergerak di area pergerakan (*movement area*) bandara.

d. Marka *Taxiway Holding Position*

Marka berupa garis melintang di *taxiway* yang berfungsi sebagai batas berhenti pesawat sebelum memasuki area kritis seperti *runway* atau area tertentu di *apron*.

e. Marka *Taxiway Edge*

Marka yang menunjukkan batas tepi jalur *taxiway*, berfungsi untuk membedakan antara permukaan yang dapat digunakan pesawat untuk bergerak dengan area yang tidak diperuntukkan bagi pergerakan pesawat.

f. Marka *Parking Stand Number*

Tanda berupa angka atau huruf yang dicat di permukaan *apron* (tempat parkir pesawat) untuk menunjukkan posisi parkir pesawat tertentu. Marka ini memudahkan pilot, *ground crew*, dan petugas ATC dalam mengidentifikasi lokasi parkir pesawat sesuai dengan penugasan.

3.2.3 Jenis-jenis Cat Marka

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

a. *Thermoplastic*

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

b. *Coldplastic*

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

c. *Pre-formed thermoplastic*

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

d. Cat berbasis pelarut

Cat berbasis pelarut atau *solvent base paint* ini bisa digunakan untuk penandaan marka jalan, bahan tersebut cenderung mengandung kadar VOC yang tinggi, berbau kuat, dan hasil mengkilap. Cat *roadline*

cocok digunakan untuk *apron* karena cepat kering dan hasil lebih mengkilap.

e. Cat berbahan dasar air

Cat berbahan dasar air pada dasarnya hampir sama dengan cat marka berbahan dasar pelarut/minyak. Cat berbahan dasar air tidak mengandung kadar VOC tinggi dan pengeringannya dipengaruhi oleh udara sehingga membutuhkan waktu lebih lama dari bahan pelarut minyak.

3.3 Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan bahwa pemeliharaan bangunan gedung adalah kegiatan menjaga keandalan bangunan gedung beserta prasarana dan sarananya agar bangunan gedung selalu layak fungsi (*preventive maintenance*) (Menteri and Umum, 2008).

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

3.3.1 Tingkat Kerusakan Bangunan

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

- a. Kerusakan ringan. Kerusakan ringan adalah kerusakan terutama pada komponen nonstruktural, seperti penutup atap, langit-langit, penutup lantai, dan dinding pengisi. Perawatan untuk tingkat kerusakan ringan, biayanya maksimum adalah sebesar 35% dari harga satuan tertinggi pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.
- b. Kerusakan sedang. Kerusakan sedang adalah kerusakan pada sebagian komponen non struktural, dan atau komponen struktural seperti struktur atap, lantai dan lain-lain. Perawatan untuk tingkat kerusakan sedang, biayanya maksimum adalah sebesar 45 % dari harga satuan tertinggi

pembangunan bangunan gedung baru yang berlaku, untuk tipe/klas dan lokasi yang sama.

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

3.3.2 Lingkup Perawatan Bangunan Gedung

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

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

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

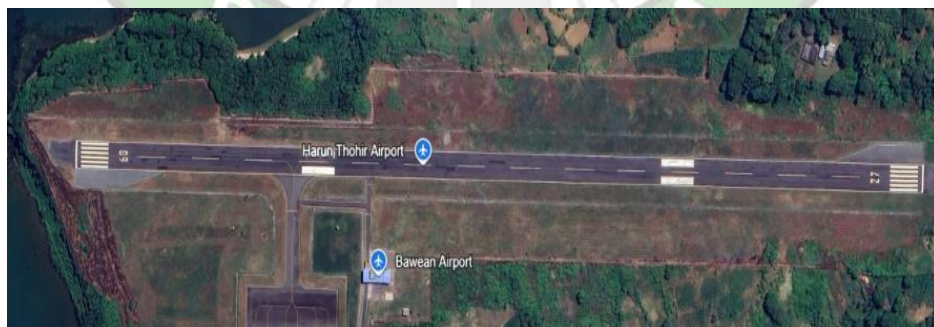
Pelaksanaan *On The Job Training* II dilaksanakan di Bandar Udara Harun Thohir. Pelaksanaan OJT dilaksanakan selama 5 bulan mulai tanggal 29 September 2025 sampai 20 Februari 2026. Lingkup wilayah kerja Taruna/i yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Harun Thohir adalah pada Fasilitas Sisi Udara (*air side area*) dan Fasilitas Sisi Darat (*land side area*). Berikut merupakan gambaran lokasi pelaksanaan OJT II

4.1.1 Fasilitas Sisi udara

Menurut Peraturan Menteri Republik Indonesia 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, Sisi Udara adalah 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 (Indonesia, 2015). Adapun fasilitas sisi udara yang tersedia pada Bandar Udara Juwata Tarakan adalah sebagai berikut :

A. Runway

Bandar Udara Harun Thohir memiliki *Runway* dengan dimensi 930 m x 23 m dan memiliki permukaan *Asphalt Hotmix*.



Gambar 4. 1 Runway Bandar Udara Harun Thohir

B. Taxiway

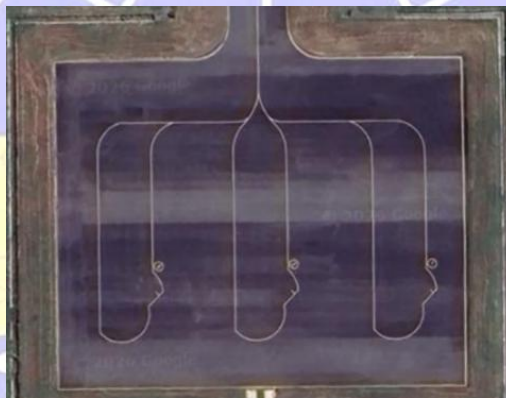
Bandar Udara Harun Thohir memiliki *Taxiway* dengan dimensi 90 m x 15 m dengan memiliki permukaan *Asphalt Hotmix*.



Gambar 4. 2 *Taxiway* Bandar Udara Harun Thohir

C. Apron

Bandar Udara Harun Thohir memiliki satu apron dengan ukuran 100 m x 80 m dengan permukaan *Asphalt Hotmix*.



Gambar 4. 3 *Apron* Bandar Udara Harun Thohir

4.1.2 Fasilitas Sisi Darat

Menurut Peraturan Menteri Republik Indonesia 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara, sisi darat adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun fasilitas sisi udara yang tersedia pada Bandar Udara Harun Thohir adalah sebagai berikut:

A. Terminal Penumpang

Terminal adalah sebuah bangunan di bandar udara yang berfungsi sebagai penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses

dari darat ke pesawat udara dan sebaliknya. Bandar Udara Harun Thohir memiliki Terminal seluas 448 m².



Gambar 4. 4 Terminal Penumpang Bandar Udara Harun Thohir

B. Gedung PKP-PK

Gedung PKP-PK adalah bangunan atau gedung yang terletak di sisi udara yang lokasi penempatannya strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK. Bandar Udara Harun Thohir memiliki Gedung PKP-PK seluas 24 m².



Gambar 4. 5 Gedung PKP-PK Bandar Udara Harun Thohir

C. Gedung Administrasi

Gedung ini digunakan sebagai tempat untuk mengkoordinasikan berbagai aktivitas operasional dan administrasi. Bandar Udara Harun Thohir memiliki Gedung Administrasi seluas 170 m².



Gambar 4. 6 Gedung Administrasi Bandar Udara Harun Thohir

D. Gedung *Non Directional Radio Beacon* (NDB)

Fasilitas navigasi *Non Directional Radio Beacon* (NDB) terpasang di darat, NDB memancarkan informasi dalam bentuk signal radio ke segala arah kemudian diterima pesawat terbang yang dilengkapi dengan loop antena, sehingga penerbang dapat menentukan posisinya menuju stasiun NDB yang ditentukan. Peralatan NDB bekerja pada frekuensi antara 190 KHz – 535 KHz. Gedung ini memiliki luas 24 m² (Rachmanto, 2022).

E. Jalan Lingkungan dan Parkiran

Parkiran adalah area yang digunakan oleh pengantar, penjemput penumpang, dan supir *taxi* untuk memarkir mobil maupun motor. Bandar Udara Harun Thohir memiliki lahan parkir seluas 12.560 m².

F. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* adalah fasilitas di bandara yang berfungsi sebagai pusat pembangkit dan distribusi listrik untuk mendukung operasional seluruh infrastruktur dan fasilitas di bandara. Luasan Gedung *Power House* adalah 12 m².



Gambar 4. 7 Gedung *Power House* Bandar Udara Harun Thohir

4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan Program *On the Job Training* (OJT) bagi taruna Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VIII Tahun 2024 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 29 September 2025 s.d 20 Februari 2026 yang berlokasi di BLU Kantor UPBU Harun Thohir. Secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1 :

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT II

No.	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1	30 September 2025	Taruna tiba di lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	-
2	6 September 2025 - 12 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal	Jam kerja kantor pukul 07.30 – 16.30 WIB
3	13 Februari 2026	Taruna melaksanakan sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	Pukul 09.00 – 09.30 WIB

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Harun Thohir, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut:

4.3.1 Pudarnya Marka *Apron*

Bandar Udara Harun Thohir memiliki *apron* dengan luas 100 x 80 m dengan kapasitas 3 parking stand. Akibat dari faktor cuaca yang ekstrem menyebabkan keausan pada marka *apron* sehingga kondisi cat memudar. Berikut adalah gambar marka *apron* saat terjadi pemudaran akibat faktor cuaca:



Gambar 4. 8 Marka *apron* saat terjadi pemudaran

Pada Nomor PM 36 tahun 2021 Pasal 21, dalam rangka mempertahankan keandalan dan fungsi fasilitas Bandar Udara wajib dilakukan pemeliharaan dengan menggunakan peralatan pemeliharaan. Pemeliharaan berupa pengecatan ulang marka *apron* agar marka *apron* dapat terlihat jelas bagi pilot pesawat maupun kendaraan lain yang beroperasi di *apron*.

4.3.2 Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara

Pada atap gedung Terminal Bandar Udara Harun Thohir yang memiliki luas lahan sebesar 448 m² mengalami kerusakan akibat faktor cuaca seperti hujan sehingga menyebabkan atap berkarat dan menjadi berlubang. Berikut adalah gambar kondisi atap gedung terminal saat terjadi kebocoran akibat faktor cuaca yang ekstrem:



Gambar 4. 9 Kondisi atap Gedung terminal saat terjadi kebocoran

Pada PR 11 Tahun 2023, dengan tujuan untuk memastikan seluruh fasilitas sisi darat bandar udara terpelihara dengan baik sehingga dapat mempertahankan tingkat pelayanan yang ditetapkan setiap kerusakan agar dilakukan perbaikan sementara dan/atau perbaikan permanen. Perbaikan dilakukan dengan menambal bagian rusak tersebut dengan solatip perekat dan lem *silicone*.



Gambar 4. 10 Bagian Kerusakan pada atap terminal bandara

4.4 Penyelesaian masalah

4.4.1 Pelaksanaan Pengecatan Permukaan Apron

- Lokasi Apron dari Bandar Udara Harun Thohir

Pengecatan permukaan *apron* di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Harun Thohir diperlukan sebagai bagian dari pemeliharaan fasilitas sisi udara guna menjamin keselamatan operasi penerbangan. Kegiatan ini dilaksanakan pada 22-23 Desember 2025. Langkah - langkah pengerjaan pengecatan ulang marka *runway* adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Memudarnya warna marka *apron* harus segera ditangani karena merupakan area marka yang sangat penting bagi keselamatan dan keamanan penerbangan.

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Untuk luasan pekerjaan ini yaitu :

Tabel 4. 2 Luas Pengukuran Marka

No	Jenis Marka	Ukuran (m ²)
I.	<i>PEKERJAAN PENGECATAN APRON</i>	
1	<i>Taxiway Edge Marking</i>	27
2	<i>Apron Lead in & Lead Out Marking</i>	66

3. Jadwal Pelaksanaan Pengerjaan

Jadwal pelaksanaan pengecatan ulang marka *apron* dapat dilihat pada tabel

4.3 berikut:

Tabel 4. 3 Jadwal Pelaksanaan Pengerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Tanggal	Jam
1	Pekerjaan pembersihan	22 Desember 2025	09.00-16.00 WIB
2	Pekerjaan Pengecatan	23 Desember 2025	09.00-16.00 WIB

4. Rencana Anggaran Biaya

Rencana anggaran biaya untuk pengerjaan pengecatan ulang marka *apron* di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Harun Thohir dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut:

Tabel 4. 4 Rencana Anggaran Biaya

No	Uraian Pekerjaan Pengecatan Runway	Volume	Satuan	Harga Satuan(Rp)	Jumlah Harga(Rp)
1	<i>Taxiway Center Line Marking</i>	14	m ²	Rp.46,450.00	Rp. 627.075,00
2	<i>Taxiway Holding Potition Marking</i>	7	m ²	Rp.46,450.00	Rp. 313.537,50
3	<i>Taxiway Edge Marking</i>	27,0	m ²	Rp.46,450.00	Rp.1.254.150,00
4	<i>Apron Edge Line Marking</i>	54,00	m ²	Rp.46,450.00	Rp.2.508.300,00
5	<i>Parking Stand Number Marking</i>	4,1	m ²	Rp.46,450.00	Rp. 188.122,50
6	<i>Apron Lead in & Lead Out Marking</i>	66	m ²	Rp.46,450.00	Rp.3.044.797,50
JUMLAH					Rp.7.935.982,50
PPN 11%					Rp.872.958,08
TOTAL					Rp.8.808.940,58
PEMBULATAN					Rp. 8.809.000
<i>Terbilang Delapam Juta Delapan Ratus Sembilan Ribu Rupiah</i>					

5. Pelaksanaan

a. Tahap Persiapan

Sebelum melakukan tahap pengerjaan, perlu dilakukan penyiapan personil.

Adapun personil yang dibutuhkan yaitu sesuai tabel 4.5 berikut:

- Menyiapkan Personil

Tabel 4. 5 Jumlah Personil Pengecatan

No.	Jabatan	Jumlah personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	5
	Jumlah	6

Kemudian setelah menyiapkan personil yang dibutuhkan, perlu juga dilakukan persiapan alat dan bahan. Berikut alat dan bahan yang dibutuhkan sesuai pada tabel 4.6 berikut:

- Mempersiapkan alat dan bahan.

Tabel 4. 6 Persiapan Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan	Jumlah
1	Kuas Roll Cat	6
2	Ember Cat	2
3	Cat Warna Kuning	4
4	Air	2 liter

b. Tahap Pelaksanaan

Pengecatan dilakukan pada saat penerbangan off dengan melakukan koordinasi dengan pihak Avsec guna menghindari kesalahan pahaman antar pihak. Pengecatan ulang marka *Apron* dilaksanakan pada tanggal 22-23 Desember 2025.

- Pekerjaan Pengecatan
 1. Melakukan *survey* dan menyiapkan alat serta bahan
 2. Pastikan area apron dalam kondisi bersih dan clear.
 3. Lakukan pencampuran cat dan air dengan perbandingan 20liter dan $\pm$ 2liter lalu aduk menggunakan alat bor serta mata adukan agar kekentalan cat yang akan digunakan optimal.



Gambar 4. 11 Persiapan Pengecatan

4. Melakukan pengecatan menggunakan kuas dengan merata pada marka *apron*



Gambar 4. 12 Kegiatan Pengecatan

4.4.2 Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara

Perbaikan atap gedung terminal dilakukan ketika penerbangan keberangkatan sudah berakhir agar tidak mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang. Perbaikan dilakukan pada tanggal 17 November 2025 dengan sebagai berikut:

a. Tahapan Persiapan

Sebelum melakukan tahap pengerjaan, perlu dilakukan penyiapan personil. Adapun personil yang dibutuhkan yaitu sesuai tabel berikut:

1. Menyiapkan Personil

Tabel 4. 7 Jumlah Personil Perbaikan

No.	Jabatan	Jumlah personil
1	Pengawas	1
2	Pekerja	4
Jumlah		5

Kemudian setelah menyiapkan personil yang dibutuhkan, perlu juga dilakukan persiapan alat dan bahan. Berikut alat dan bahan yang dibutuhkan sesuai pada tabel 4.8 berikut:

2. Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 8 Alat dan Bahan Pengecatan

No.	Alat dan Bahan
1	Selotip rekat
2	Silicone sealant



Gambar 4. 13 Alat dan Bahan Untuk Perbaikan Atap

b. Pengerjaan Perbaikan Atap

Sebelum melakukan perbaikan pada atap terminal, diperlukan persiapan alat dan bahan yang sesuai. Berikut adalah langkah-langkah untuk melakukan perbaikan:

1. Hal yang pertama dilakukan yaitu membuka plafon bagian teras terminal menggunakan tangga untuk mengetahui titik lubang kebocoran.



Gambar 4. 14 Pencarian Titik Kebocoran Pada Atap Terminal

2. Menambalnya dari dalam menggunakan *silicone sealant*.



Gambar 4. 15 Pemberian *Silicone Sealant*

3. Kemudian perbaikan beralih ke bagian atas atap terminal yang berlubang/rusak



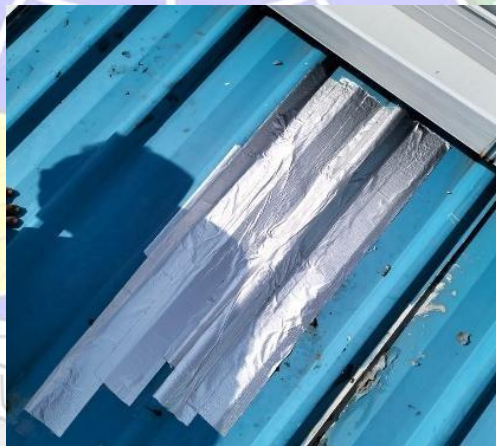
Gambar 4. 16 Proses Penambalan Atap Terminal

4. Lalu menutupnya menggunakan selotip rekat dan menambahkan *silicone sealant* pada bagian pinggir selotip agar memaksimalkan perekatan supaya lubang tertutup rapat dan tidak mengalami kebocoran lagi.



Gambar 4. 17 Penambahan Selotip Rekat Pada Atap Terminal

5. Dan perbaikan selesai dilaksanakan.



Gambar 4. 18 Perbaikan Selesai

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

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

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Dalam Pelaksanaan *On The Job Training*, penulis menyimpulkan bahwa terdapat 2 permasalahan yang ditemukan, yaitu Pengecatan Ulang Marka Apron dan Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara. Atap Gedung Terminal Bandara Harun Thohir mengalami kebocoran akibat lubang yang disebabkan oleh faktor cuaca ekstrem. Kerusakan tersebut ditangani melalui perbaikan dengan penambalan menggunakan *waterproof tape* dan *silicone sealant* sehingga lubang tertutup serta tidak mengalami kebocoran lagi. Lalu mudarnya marka *apron* akibat cuaca ekstrem yang mengurangi kejelasan dan keselamatan operasional sehingga perlu dilakukan pengecatan ulang untuk menjaga serta memastikan marka terlihat jelas bagi pilot dan kendaraan operasional.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

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

1. Memahami keadaan lapangan secara nyata.
2. Memahami cara kerja yang baik antar sesama pekerja.
3. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama unit.
4. Memahami lebih luas akan fasilitas-fasilitas yang ada pada bandar udara.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) serta permasalahan yang ditemukan di Bandar Udara Harun Thohir, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

5.2.1 Saran terhadap Permasalahan Pengecatan Marka Apron

Terkait permasalahan yang ditemukan, ada beberapa saran yang diberikan terhadap permasalahan pengecatan marka *apron* sebagai berikut:

1. Pihak pengelola Bandar Udara Harun Thohir disarankan untuk menyusun jadwal pemeliharaan rutin marka *apron* secara berkala agar kondisi marka selalu terlihat jelas dan memenuhi standar keselamatan penerbangan.
2. Dalam kegiatan pengecatan marka *apron* selanjutnya, disarankan menggunakan jenis cat dengan daya tahan yang lebih tinggi terhadap cuaca dan gesekan seperti *Airfield Acrylic Paints*, *Methyl Methacrylate (MMA) Marking Systems*, dan *Epoxy Marking Paints* sehingga umur pemakaian marka dapat lebih lama namun disesuaikan kembali dengan situasi dan kondisi serta rencana anggaran biaya yang ada.
3. Perlu dilakukan pengawasan dan evaluasi pasca pengecatan untuk memastikan kualitas hasil pengecatan sesuai dengan ketentuan ICAO Annex 14 dan peraturan yang berlaku.
4. Koordinasi antar unit terkait seperti Avsec, AMC, dan teknisi bangunan dan landasan perlu terus ditingkatkan agar pekerjaan pemeliharaan marka tidak mengganggu operasional penerbangan.

5.2.2 Saran terhadap Permasalahan Perbaikan Atap Gedung Terminal Bandara

Terkait permasalahan yang ditemukan, ada beberapa saran yang diberikan terhadap permasalahan perbaikan atap gedung terminal penumpang sebagai berikut:

1. Disarankan agar dilakukan pemeriksaan kondisi atap terminal secara berkala, terutama pada musim hujan, untuk mencegah terjadinya kebocoran yang lebih parah.
2. Untuk perbaikan jangka panjang, pihak pengelola bandara disarankan mempertimbangkan penggantian material atap yang lebih tahan terhadap korosi dan cuaca ekstrem seperti *Aluminium Alloy Roofing (Marine Grade)*, *Zincalume / Galvalume (AZ150–AZ200)*, *Standing Seam Metal Roof* (Baja Lapis + Sistem *Interlock*), *Stainless Steel (Grade 304 / 316)*, dan *Sandwich Panel (Metal + Insulasi PU/PIR)* namun disesuaikan kembali dengan situasi dan rencana anggaran biaya yang ada.

3. Dokumentasi kerusakan dan perbaikan bangunan terminal perlu dicatat dengan baik sebagai arsip pemeliharaan gedung, sehingga dapat menjadi acuan dalam perencanaan perawatan berikutnya.
4. Diperlukan perencanaan anggaran pemeliharaan bangunan secara berkelanjutan agar setiap kerusakan fasilitas sisi darat dapat ditangani secara cepat dan tepat.



DAFTAR PUSTAKA

International Civil Aviation Organization (ICAO) (no date) *Annex 14 Aerodromes: Design and Operations*. Montreal: ICAO.

Indonesia, Republik (2001) *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.

Indonesia, Republik (2009) *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2002) *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2015) *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 77 Tahun 2015 tentang Standardisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (2023) *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Menteri Pekerjaan Umum (2008) *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.

Rachmanto, A.D. (2022) *Visualisasi Instrumen EHSL*. Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Harga Satuan Pokok Kegiatan (HSPK)

NO.	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
A.	Tenaga:				
1	Pekerja	OH	0,1000	150.000	15.000
2	Mandor	OH	0,0220	225.000	4.950
	Jumlah Tenaga Kerja				19.950
B.	Bahan:				
1	Cat Marka	kg	1,0500	25.000	26.250
	Jumlah Harga Bahan				26.250
C.	Peralatan:				
1	Alat bantu pengecatan	Bh	-	25.000	250
					-
	Jumlah Harga Peralatan				-
D.	Jumlah Harga Tenaga, Bahan dan Peralatan			(A+B+C)	46.450
E.	Overhead dan Profit			11% x D	-
F.	Harga Satuan Pekerjaan			(D+E)	

Lampiran 2 Layout Bandar Udara Harun Thohir



CATATAN

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
HARUN THOHIR KABUPATEN GRESIK

DIBUAT	KOORDINATOR UNIT BANGUNAN & LANDASAN
DISETUIHI	PELIABAT PEMBUAT KOMITMEN
DIKETAHUI	KEPALA BANDAR UDARA HARUN THOHIR
Gresik,	Januari 2026



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

LOKASI :
BANDAR UDARA HARUN THOHIR - KABUPATEN GRESIK
NAMA PEKERJAAN :
DENAH EKSTING BANDAR UDARA HARUN THOHIR GRESIK

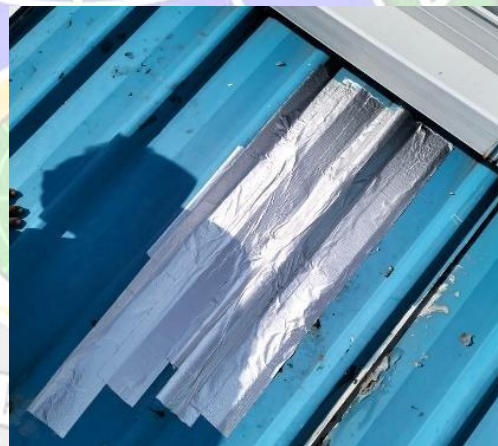
TANGGAL :		
SKALA : 1 : 1		
NAMA GAMBAR	NO. LEMBAR	JML. LEMBAR
DENAH EKSTING BANDAR UDARA HARUN THOHIR GRESIK	1	1

Lampiran 3 Dokumentasi saat pengecatan marka *apron*



Lampiran 4 Dokumentasi saat perbaikan atap gedung terminal bandara





Lampiran 5 Laporan Harian *On The Job Training*

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*

Nama : Anang Ma'ruf Setiawan
 NIT : 30723003
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Jumat , 03 Oktober 2025	Taruna Pengenalan Unit Bandar Udara Harun Thohir		
2	Sabtu , 03 Oktober 2025	Libur		
3	Minggu , 04 Oktober 2025	Libur		
4	Senin , 05 Oktober 2025	Pemotongan Rumput		
5	Selasa , 06 Oktober 2025	Perbaikan Wastafel Gedung Kantor		

6	Rabu , 07 Oktober 2025	Pemotongan Rumput		
7	Kamis , 08 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
8	Jumat , 09 Oktober 2025			
9	Sabtu , 10 Oktober 2025	Libur		
10	Minggu , 11 Oktober 2025	Libur		
11	Senin , 12 Oktober 2025	Pemotongan Rumput		
12	Selasa , 13 Oktober 2025	Pengecekan Area Parkir yang tergenang Air		

13	Rabu , 14 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
14	Kamis , 15 Oktober 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
15	Jumat , 16 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
16	Sabtu , 17 Oktober 2025	Libur		
17	Minggu , 18 Oktober 2025	Libur		
18	Senin , 19 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
19	Selasa , 20 Oktober 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		

20	Rabu , 21 Oktober 2025	Inspeksi Harian	 21 Nov 2025 07:28:35 Kabupaten Gresik Jawa Timur Indonesia Banyuwangi - Jombang	
21	Kamis , 22 Oktober 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
22	Jumat , 23 Oktober 2025			
23	Sabtu , 24 Oktober 2025	Libur		
24	Minggu , 25 Oktober 2025	Libur		
25	Senin , 26 Oktober 2025	Inspeksi Harian	 24 Nov 2025 07:36:01 Tanjungan Tambak Kabupaten Gresik Jawa Timur	
26	Selasa , 27 Oktober 2025	Pemotongan Rumput Sisi Darat	 24 Nov 2025 10:00:00	

27	Rabu , 28 Oktober 2025	Kegiatan Bersih Bersih Bersama		
28	Kamis, 29 Oktober 2025	Inspeksi Harian		
29	Jumat , 30 Oktober 2025	Kegiatan Bersih Bersih		

Supervisor 1

Supervisor 2

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001

LAPORAN HARIAN ON THE JOB TRAINING

Nama : Anang Ma'ruf Setiawan
 NIT 30723003
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Sabtu, 01 November 2025	Libur		
2	Minggu, 02 November 2025	Libur		
3	Senin, 03 November 2025	Pembuatan Sodetan		
4	Selasa, 04 November 2025	Pemotongan Rumput		

5	Rabu, 05 November 2025	Inspeksi Harian		
6	Kamis, 06 November 2025	Pemotongan Rumput		
7	Jumat, 07 November 2025	Pemotongan Pohon		
8	Sabtu, 08 November 2025	Libur		
9	Minggu, 09 November 2025	Libur		
10	Senin, 10 November 2025	Pemotongan Pohon		

11	Selasa, 11 November 2025	Pemotongan Rumput		
12	Rabu, 12 November 2025	Perbaikan Pintu		
13	Kamis, 13 November 2025	Inspeksi Harian		
14	Jumat, 14 November 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
15	Sabtu, 15 November 2025	Libur		
16	Minggu, 16 November 2025	Libur		

17	Senin, 17 November 2025	Perbaikan Plafon Terminal		
18	Selasa, 18 November 2025	Inspeksi Harian		
19	Rabu, 19 November 2025	Pengawasan Pembangunan Rumah Dinas		
20	Kamis, 20 November 2025	Inspeksi Harian		
21	Jumat, 21 November 2025	Pembuatan Drainase		
22	Sabtu, 22 November 2025	Libur		
23	Minggu, 23 November 2025	Libur		
24	Senin, 24 November 2025	Pemotongan Rumput		

25	Selasa, 25 November 2025	Inspeksi Harian		
26	Rabu, 26 November 2025	Pengecoran Drainase		
27	Kamis, 27 November 2025	Pemasangan Penutup Drainase		
28	Jumat, 28 November 2025	Inspeksi Harian		
29	Sabtu, 29 November 2025	Libur		
30	Minggu, 30 November 2025	Libur		

Supervisor 1

Supervisor 2

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001

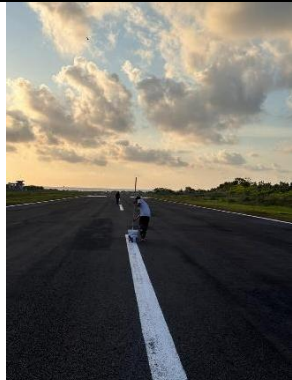
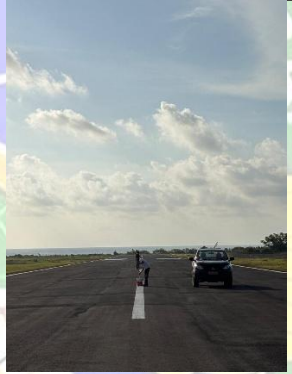
LAPORAN HARIAN ON THE JOB TRAINING

Nama : Anang Ma'ruf Setiawan
 NIT : 30723003
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Senin, 01 Desember 2025	Pembersihan FOD		
2	Selasa, 02 Desember 2025	Pemotongan Rumput		
3	Rabu, 03 Desember 2025	Pengawasan Renovasi Ruang Admin		

4	Kamis, 04 Desember 2025	Inspeksi Harian		
5	Jumat, 05 Desember 2025	Pembersihan di Area Terminal		
6	Sabtu, 06 Desember 2025	Libur		
7	Minggu, 07 Desember 2025	Libur		
8	Senin, 08 Desember 2025	Perbaikan Atap Terminal		
9	Selasa, 09 Desember 2025	Perbaikan Runway (patching)		

10	Rabu, 10 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
11	Kamis, 11 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
12	Jumat, 12 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
13	Sabtu, 13 Desember 2025	Libur		
14	Minggu, 14 Desember 2025	Libur		
15	Senin, 15 Desember 2025	Inspeksi Harian		
16	Selasa, 16 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		

17	Rabu, 17 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
18	Kamis, 18 Desember 2025	Inspeksi Harian		
19	Jumat, 19 Desember 2025	Pengecatan Marka Runway		
20	Sabtu, 20 Desember 2025	Libur		
21	Minggu, 21 Desember 2025	Libur		
22	Senin, 22 Desember 2025	Libur		
23	Selasa, 23 Desember 2025	Libur		
24	Rabu, 24 Desember 2025	Libur		
25	Kamis, 25 Desember 2025	Libur		
26	Jumat, 26 Desember 2025	Libur		
27	Sabtu, 27 Desember 2025	Libur		
28	Minggu, 28 Desember 2025	Libur		

29	Senin, 29 Desember 2025	Libur		
30	Selasa, 30 Desember 2025	Libur		
31	Rabu, 31 Desember 2025	Inspeksi Harian		

Supervisor 1

Supervisor 2

KHAIRUN NISA

NIP. 19990418 202203 2 014

AIMEE ATHALIA

NIP. 20010202 202210 2 001



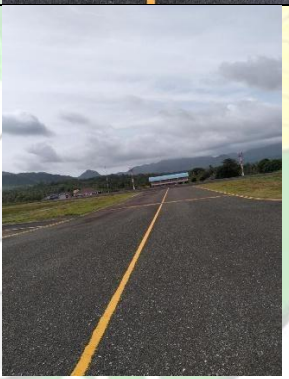
LAPORAN HARIAN ON THE JOB TRAINING

Nama : Anang Ma'ruf Setiawan
 NIT 30723003
 Prodi : D3 TBL 8
 Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Kamis, 01 Januari 2026	Inspeksi Harian		
2	Jumat, 02 Januari 2026	Pemotongan Rumput		
3	Sabtu, 03 Januari 2026	Libur		
4	Minggu, 04 Januari 2026	Libur		
5	Senin, 05 Januari 2026	Inspeksi Harian		
6	Selasa, 06 Januari 2026	Libur		
7	Rabu, 07 Januari 2026	Libur		

8	Kamis, 08 Januari 2026	Libur	
9	Jumat, 09 Januari 2026	Libur	
10	Sabtu, 10 Januari 2026	Libur	
11	Minggu, 11 Januari 2026	Libur	
12	Senin, 12 Januari 2026	Libur	
13	Selasa, 13 Januari 2026	Libur	
14	Rabu, 14 Januari 2026	Libur	
15	Kamis, 15 Januari 2026	Libur	
16	Jumat, 16 Januari 2026	Libur	
17	Sabtu, 17 Januari 2026	Libur	
18	Minggu, 18 Januari 2026	Inspeksi Harian	
19	Senin, 19 Januari 2026	Inspeksi Harian	
20	Selasa, 20 Januari 2026	Inspeksi Harian	

21	Rabu, 21 Januari 2026	Inspeksi Harian		
22	Kamis, 22 Januari 2026	Kerja Bakti		
23	Jumat, 23 Januari 2026	Inspeksi Harian		
24	Sabtu, 24 Januari 2026	Libur		
25	Minggu, 25 Januari 2026	Libur		
26	Senin, 26 Januari 2026	Perbaikan Atap Terminal		

27	Selasa, 27 Januari 2026	Pembersihan FOD di Apron		
28	Rabu, 28 Januari 2026	Inspeksi Harian		
29	Kamis, 29 Januari 2026	Inspeksi Harian		
30	Jumat, 30 Januari 2026	Inspeksi Harian		
31	Sabtu, 31 Januari 2026	Inspeksi Harian		

Supervisor 1

Supervisor 2

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001

LAPORAN HARIAN ON THE JOB TRAINING

Nama : Anang Ma'ruf Setiawan

NIT 30723003

Prodi : D3 TBL 8

Lokasi OJT : Bandar Udara Harun Thohir

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1	Minggu, 01 Februari 2026		Libur	
2	Senin, 02 Februari 2026	Inspeksi Harian		
3	Selasa, 03 Februari 2026	Pemotongan Rumput		
4	Rabu, 04 Februari 2026	Inspeksi Harian		
5	Kamis, 05 Februari 2026	Inspeksi Harian		

6	Jumat, 06 Februari 2026	Inspeksi Harian		
7	Sabtu, 07 Februari 2026			
8	Minggu, 08 Februari 2026			
9	Senin, 09 Februari 2026	Inspeksi Harian		
10	Selasa, 10 Februari 2026	Pembersihan Loss Material Apron Area		
11	Rabu, 11 Februari 2026	Inspeksi Harian		
12	Kamis, 12 Februari 2026	Inspeksi Harian		

Supervisor 1

Supervisor 2

KHAIRUN NISA
NIP. 19990418 202203 2 014

AIMEE ATHALIA
NIP. 20010202 202210 2 001