

**PENGGECATAN MARKA *CENTERLINE* DAN *RUNWAY
DESIGNATOR* SERTA PENGECATAN ATAP *DROP ZONE*
DAN *PICK UP ZONE* TERMINAL INTERNASIONAL
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* II
Tanggal 01 Oktober 2025 – 27 Februari 2026



Disusun Oleh :

RIANY ANGELICHA WIE LAY
NIT. 30723008

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGECATAN MARKA *CENTERLINE* DAN *RUNWAY DESIGNATOR* SERTA PENGECATAN ATAP *DROP ZONE* DAN *PICK UP ZONE* TERMINAL INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI

Oleh :

RIANY ANGELICHA WIE LAY
NIT : 30723008

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

Disetujui oleh :

Supervisor

Department Head

Dosen Pembimbing

JATI PRIYAMBODO

NIK. 20247380

M. EKMAL RAHMADHAN

NIK. 20245016

Dr. Ir. SITI FATIMAH, M. T

NIP. 19660214 199003 2 001

Mengetahui,

General Manager

Bandar Udara Internasional

Banyuwangi

MUHAMAD HOLIK MUARDI.

NIP. 20240924

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim penguji :

Supervisor

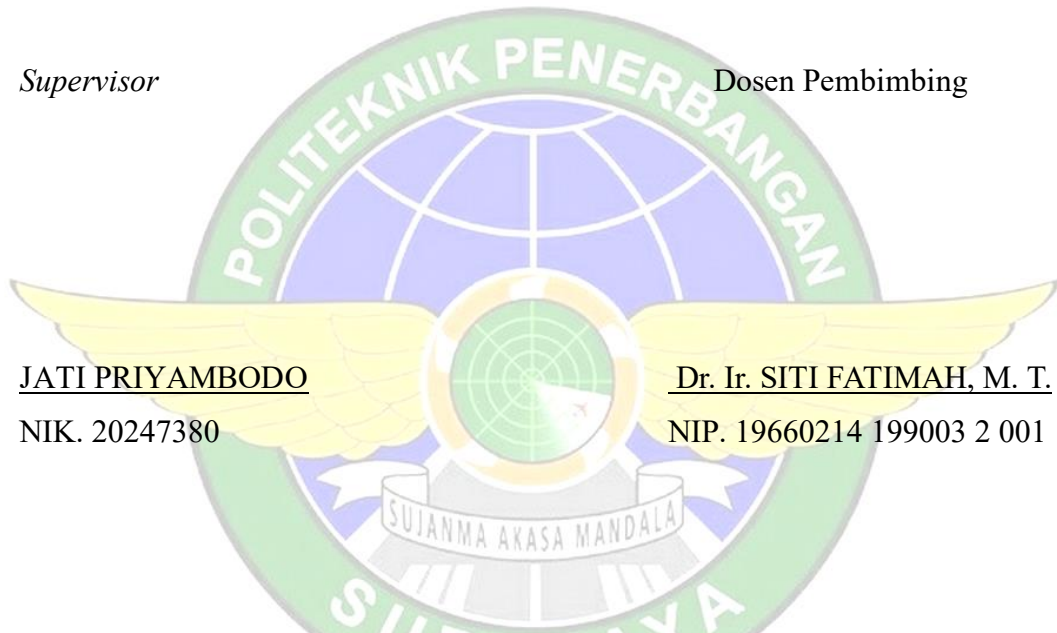
Dosen Pembimbing

JATI PRIYAMBODO

NIK. 20247380

Dr. Ir. SITI FATIMAH, M. T.

NIP. 19660214 199003 2 001



Ketua Program Studi

LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.

NIP. 19781028200502 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala berkat-Nya sehingga penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Banyuwangi dengan baik dan juga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PENGECATAN MARKA *CENTERLINE* DAN *RUNWAY DESIGNATOR* SERTA PENGECATAN ATAP *DROP ZONE* DAN *PICK UP ZONE* TERMINAL INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI”** sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT) II ini dilakukan sebagai salah satu syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT) II di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa laporan ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan laporan ini. Perkenankan penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan berkat dan kekuatan untuk menyelesaikan laporan ini.
2. Kedua orang tua beserta keluarga besar lainnya yang selalu mendoakan dan selalu mendukung penulis.
3. Bapak Muhamad Holik Muardi selaku General Manager Bandar Udara Internasional Banyuwangi
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Linda Winiastri, S.Psi., M.Sc. selaku Ketua Prodi Teknik Bangunan dan Landasan.
6. Bapak Jati Priyambodo selaku *Supervisor* yang telah membantu dan memberikan pengarahan selama pelaksanaan *On the Job Training*.
7. Ibu Dr. Ir. Siti Fatimah, M. T. selaku dosen pembimbing penulisan laporan *On the Job Training* (OJT).
8. Seluruh pegawai, senior, dan rekan di Bandar Udara Internasional Banyuwangi.
9. Seluruh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya.
10. Rekan-rekan OJT dari Poltekbang Surabaya yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Internasional Banyuwangi.
11. Rekan-rekan TBL Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya dan rekan-rekan kampus Politeknik Penerbangan Surabaya yang selalu memberikan dukungan kepada penulis.
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT).

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini dan semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Banyuwangi, 01 Februari 2026

Riany Angelicha Wie Lay



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.....	1
1.2.1 Maksud.....	1
1.2.2 Tujuan.....	2
1.3 Manfaat.....	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	3
2.1 Sejarah Singkat.....	3
2.2 Data Umum	5
2.3 Layout eksisting Bandar Udara Internasional Banyuwangi.....	7
2.4 Struktur Organisasi.....	8
BAB III TINJAUANTEORI	9
3.1 Bandar Udara	9
3.3 Fasilitas Sisi Udara.....	11
3.4 Marka Area Pergerakan Pesawat.....	13
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	19
4.1 Lingkup Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	19
4.2 Jadwal.....	29
4.3 Permasalahan.....	30
4.3.1 Memudarnya Warna Marka <i>Centerline</i> dan <i>Runway Designstor</i>	30
4.3.2 Pengecatan Atas <i>Drop Zone</i> dan <i>Pick Up Zone</i>	31
4.4 Penyelesaian Masalah	31
4.4.1 Perawatan Marka <i>Centerline</i> dan <i>Runway Designstor</i>	31
4.4.2 Pengecatan Atas <i>Drop Zone</i> dan <i>Pick Up Zone</i>	35

BAB V PENUTUP	39
5.1 Kesimpulan.....	39
5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan.....	39
5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> II.....	39
5.2 Saran.....	40
5.2.1 Saran terhadap Permasalahan.....	40
5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> II.....	40
DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN	42



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Domestik Bandar Udara Internasional Banyuwangi.....	3
Gambar 2. 2 Layout Eksisting Bandar Udara Internasional Banyuwangi	7
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Banyuwangi	8
Gambar 3. 1 Terminal Bandar Udara Internasional Banyuwangi	17
Gambar 3. 2 Side Strip Marking	14
Gambar 3. 3 Runway Designation Marking	14
Gambar 3. 4 Threshold Marking.....	15
Gambar 3. 5 Centerline Marking	15
Gambar 3. 6 Aiming Point Marking.....	16
Gambar 3. 7 Touchdown Zone	17
Gambar 4.1 Apron.....	28
Gambar 4. 2 Runway.....	21
Gambar 4. 3 Taxiway	22
Gambar 4. 4 Terminal Penumpang	23
Gambar 4. 5 Hall Keberangkatan.....	24
Gambar 4. 6 Ruang Check In.....	25
Gambar 4. 7 Ruang Tunggu Keberangkatan.....	25
Gambar 4. 8 Kedatangan dan Pengambilan Bagasi	26
Gambar 4. 9 Parking Area.....	26
Gambar 4. 10 Gedung Kargo	27
Gambar 4. 11 Kantor Administrasi	27
Gambar 4. 12 Power House	28
Gambar 4. 13 Gedung PKP-PK	28
Gambar 4. 14 Marka Sebelum Pengecatan	30
Gambar 4. 15 Atap Sebelum Pengecatan	31
Gambar 4. 16 Persiapan Alat dan Bahan.....	33
Gambar 4. 17 Koordinasi Dengan ATC	34
Gambar 4. 18 Pengecatan Designator.....	34
Gambar 4. 19 Pengecatan Centerline.....	34
Gambar 4. 20 Hasil Pengecatan	35
Gambar 4. 21 Persiapan Permukaan	37
Gambar 4. 22 Persiapan Cat.....	37
Gambar 4. 23 Proses Pengecatan	38
Gambar 4. 24 Hasil Pengecatan	38

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	5
Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT	37
Tabel 4. 2 Luasan Pengerjaan.....	32
Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya	32
Tabel 4. 4 Personil.....	33
Tabel 4. 5 Alat dan Bahan	33
Tabel 4. 6 Rencana Anggaran Biaya	36
Tabel 4. 7 Personil.....	36
Tabel 4. 8 Alat dan Bahan	36



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas pokok untuk menyelenggarakan program pendidikan dan pelatihan profesional Diploma di bidang Teknik dan Keselamatan Penerbangan. Sebagai lembaga pendidikan dan pelatihan yang memiliki tugas utama untuk menghasilkan dan mengembangkan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara yang memiliki tenaga kerja dengan kompetensi yang unggul di bidangnya.

Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam menyediakan fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya keselamatan penerbangan. Salah satunya adalah Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) dengan harapan dapat menghasilkan Sumber Daya Manusia yang terampil dan disiplin tinggi dalam bidang Teknik Bangunan dan Landasan.

Dengan adanya kegiatan On The Job Training (OJT) diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama pembelajaran di kampus dan dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman di lapangan kerja yang sesungguhnya.

1.2 Maksud dan Tujuan

1.2.1 Maksud

Maksud dari pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Memperoleh umpan balik dari perusahaan/industri untuk pemantapan pengembangan kurikulum di program studi.

4. Mampu mengaplikasikan ilmu dan ketrampilan yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2.2 Tujuan

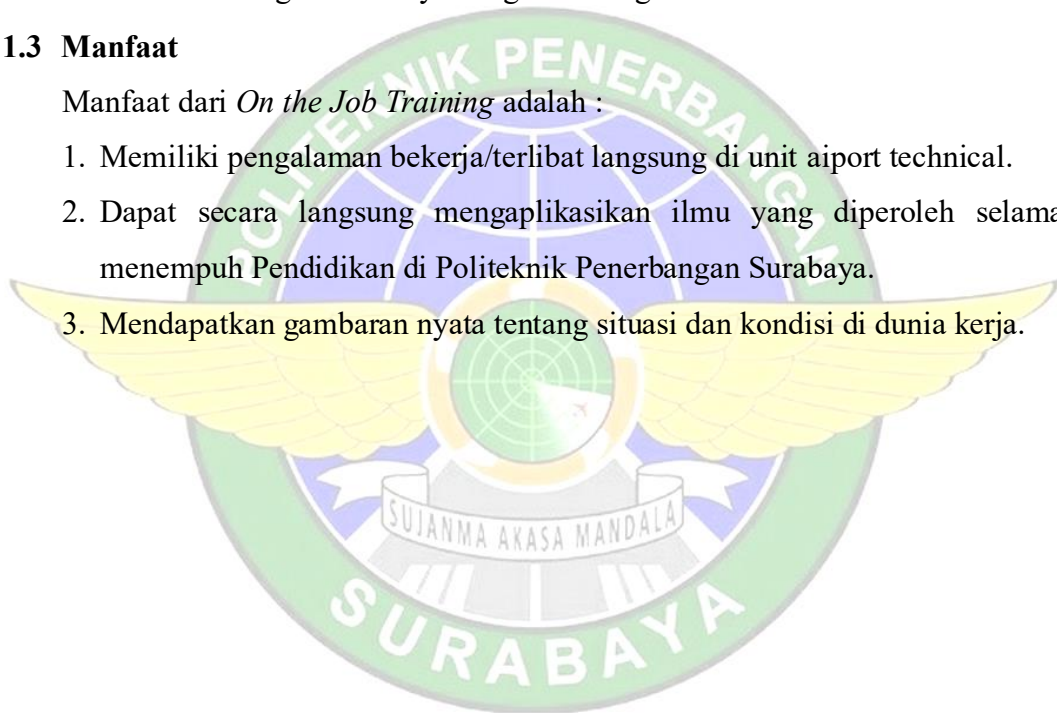
Tujuan dari pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut:

1. Menghasilkan tenaga kerja yang memiliki kompetensi dan keterampilan sesuai standar.
2. Menjadikan taruna siap menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya.
3. Terwujudnya hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan lembaga atau instansi lain.

1.3 Manfaat

Manfaat dari *On the Job Training* adalah :

1. Memiliki pengalaman bekerja/terlibat langsung di unit airport technical.
2. Dapat secara langsung mengaplikasikan ilmu yang diperoleh selama menempuh Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Mendapatkan gambaran nyata tentang situasi dan kondisi di dunia kerja.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Internasional Banyuwangi adalah bandar udara yang terletak di kota Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur. Bandar udara ini terletak sekitar ± 17 km dari pusat kota Banyuwangi. Kekayaan alam dan budaya yang dimiliki Kabupaten Banyuwangi menjadi salah satu pusat yang mempengaruhi akan majunya kabupaten Banyuwangi dan menjadi salah satu tempat yang banyak dikunjungi wisatawan lokal maupun mancanegara.

Setelah menjadi salah satu sorotan sebagai tempat wisata dan meningkatnya mobilitas masyarakat di Kabupaten Banyuwangi dan sekitarnya, Kementerian Perhubungan pada tahun 2003 mengeluarkan Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Banyuwangi provinsi Jawa Timur melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2003 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Banyuwangi. Bandara ini memiliki panjang landas pacu berdimensi 2450 meter x 45 meter.



Gambar 2. 1 Terminal Domestik Bandar Udara Internasional Banyuwangi

Tanggal 26 Desember 2010 dilakukan proving flight (uji kelayakan terbang) pesawat milik PT Sky Aviation oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara sebagai salah satu syarat akan diadakannya penerbangan komersial dengan pesawat tersebut. Pada tanggal 21 April 2009 bandara ini mulai digunakan oleh Bali International Flight Academy (BIFA) untuk keperluan pelatihan leas landas dan mendarat bagi para calon pilot. Untuk penerbangan komersial, mulai dibuka pada 29 Desember 2010 oleh maskapai Sky Aviation setelah sebelumnya diadakan uji kelayakan terbang pada 26 Desember 2010 menggunakan pesawat C208 Grand Caravan. Penerbangan ini sekaligus menjadi tanda diresmikannya Bandara Blimbingsari sebagai bandara komersial. Penandatanganan prasasti peresmian dilakukan oleh Wakil Menteri Perhubungan saat itu Bambang Susantono, Gubernur Jawa Timur Soekarwo dan Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas.

Pada tahun 2017 bandara ini berubah nama menjadi Bandar Udara Banyuwangi, melalui surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 830 tahun 2017. Dan pada 22 Desember 2017, bandara ini dialihkan pengelolaannya ke Angkasa Pura II. Selain berfungsi sebagai bandara komersial, Bandar Udara Banyuwangi juga digunakan untuk keperluan pendidikan penerbangan. Setelah sebelumnya Bali International Flight Academy (BIFA) menggunakan bandara ini, Kementerian Perhubungan mendirikan Loka Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan Banyuwangi (LP3B) yang diresmikan pada 23 Desember 2013 yang kemudian berubah nama menjadi Balai Pendidikan dan Pelatihan Penerbang Banyuwangi (BP3B) melalui Permenhub RI PM/123/2015. Selain dua sekolah penerbangan di atas itu terdapat Mandiri Utama Flight Academy (MUFA).

Pada tahun 2018, bandara Banyuwangi melayani rute internasional pertama yaitu Banyuwangi-Kuala Lumpur. Karena desain uniknya, Bandara Banyuwangi meraih penghargaan bergengsi *Aga Khan Award for Architecture* pada tahun 2022 yang menjadikannya sebagai salah satu dari 20 karya arsitektur terbaik di dunia.

2.2 Data Umum

Bandar Udara Internasional Banyuwangi adalah bandara yang terletak di Banyuwangi, Jawa Timur, sekitar ± 17 km dari pusat kota. Bandara ini memiliki kode *IATA BWX* dan *ICAO WADY*, dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airport) dengan landasan pacu sepanjang 2.450 meter dan lebar 45 meter.

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

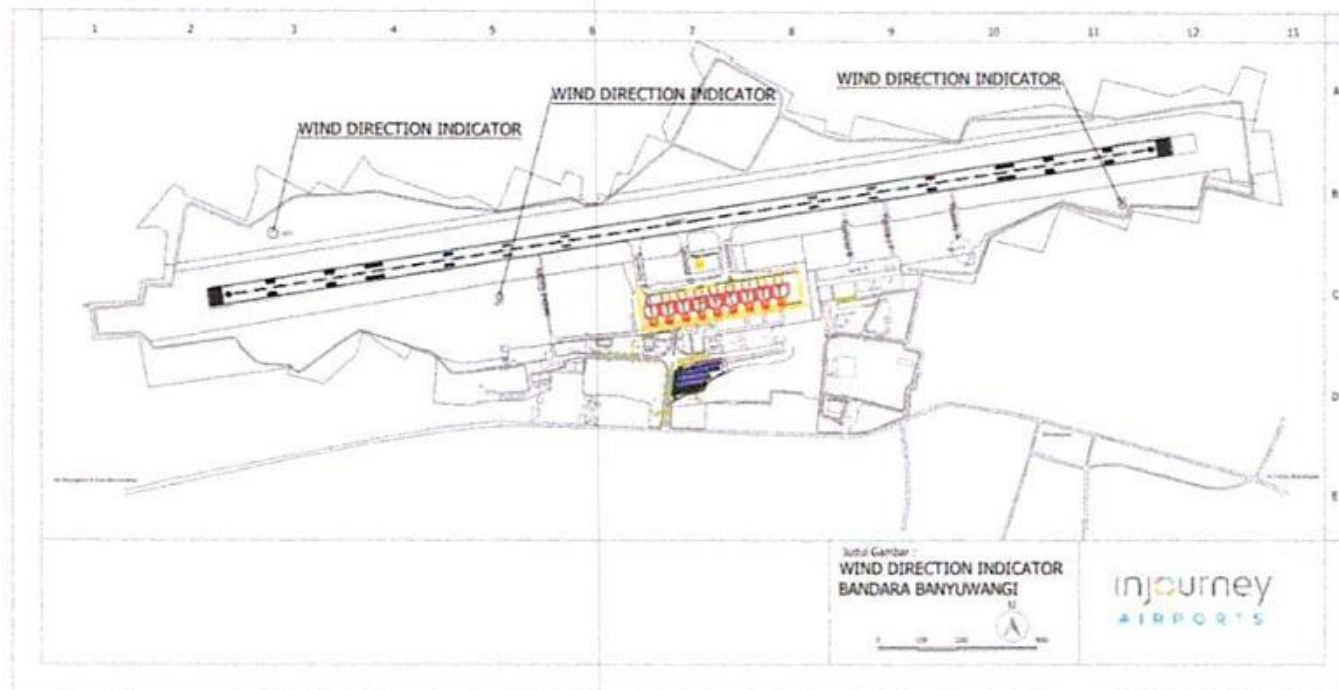
Indikator Lokasi Bandara	WADY
Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Nama Kota	Banyuwangi, Jawa Timur
Alamat	Jalan Agung Wilis, Jatisari, Blimbingsari, Kec. Kabat, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur
No. Telepon	(0333)636680
Koordinat Titik Referensi	08° 18' 38.165" S
Bandara	114° 20' 24.645" E
<i>Aerodrome Reference Code</i>	4C
Arah dan Jarak ke kota	± 17 km
Elevasi / Referensi dan Temperatur	124 ft / 33°C

Elevasi <i>Threshold</i> (MSL)	<i>Runway 08 :</i> 08° 18' 42.66" S 114° 19' 43.44" E <i>Runway 26 :</i> 08° 18' 30.72" S 114° 21' 02.52" E
AFTN	WADYOYXW, WADYTZXW, WADYZPZX
Jenis Penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR

Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Banyuwangi, 2024



2.3 *Layout* eksisting Bandar Udara Internasional Banyuwangi

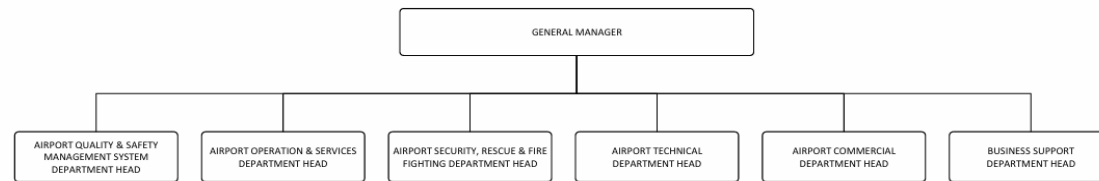


Gambar 2. 2 Layout Eksisting Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Banyuwangi, 2024

2.4 Struktur Organisasi

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

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



a.n. DIREKSI
DIREKTUR UTAMA,



MOHAMMAD RIZAL PAHLEVI

Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Internasional Banyuwangi
Sumber : Aerodrome Manual Bandar Udara Internasional Banyuwangi, 2024

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Peraturan Pemerintah PP No. 32 Tahun 2021 menyebutkan bahwa Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat Pesawat Terbang 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.

Sedangkan menurut Annex 14 dari *ICAO (International Civil Aviation Organization)*, bandar udara adalah area tertentu di daratan maupun perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

3.2 Fasilitas Sisi Darat

Keputusan Menteri Perhubungan PM 36 tahun 2021 menyebutkan bahwa Sisi Darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengopersiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah.

3.2.1 Fasilitas Bangunan Terminal Penumpang



Gambar 3. 1 Terminal Bandar Udara Internasional
Sumber: dokumentasi penulis, 2025

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005, Terminal Penumpang adalah salah satu simpul transportasi jalan selain memiliki fungsi pokok sebagai tempat untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta perpindahan moda transportasi, juga dapat memiliki fungsi sebagai tempat integrasi antarmoda, pusat pelayanan publik, dan kegiatan ekonomi. Di dalam terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi keberangkatan, kedatangan serta peralatan penunjang bandar udara:

1. Fasilitas Keberangkatan

- a. *Check in counter* adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- b. *Check in area* adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c. Rambu/marka terminal bandar udara adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal. Pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan standar internasional.
- d. Fasilitas *Custom Imigration Quarantina/CIQ* (bandar udara internasional), ruang tunggu, tempat duduk, dan fasilitas umum lainnya adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- e. Selain itu pada terminal keberangkatan juga terdapat fasilitas: hall keberangkatan dimana hall ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan kerb keberangkatan, ruang tunggu penumpang tempat duduk dan fasilitas umum toilet.

2. Fasilitas Kedatangan

- a. Ruang kedatangan adalah ruangan yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang

dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan keberangkatan kedatangan dan *baggage claim* area.

- b. *Baggage conveyor belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.
 - c. Rambu/marka terminal bandar udara, Fasilitas *Custom Immigration Quarantine*/CIQ (bandar udara internasional) dan fasilitas umum lainnya (toilet telepon dsb) adalah kelengkapan terminal kedatangan yang harus disediakan yang jumlah dan luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
3. Fasilitas Penunjang Bandar Udara
- a. Fasilitas penunjang bandar udara meliputi: jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung nonpenumpang, juga termasuk jembatan, drainase, turap dan pagar serta taman.

3.3 Fasilitas Sisi Udara

Peraturan Menteri Perhubungan PM 36 tahun 2021 menyebutkan bahwa 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.

Landasan Pacu (Runway) di bandara ini memiliki orientasi 08/26 dengan panjang 2.450 meter dan lebar 45 meter, berpermukaan aspal hotmix yang dirancang untuk menopang beban pesawat berbadan sedang hingga besar. Dimensi dan kualitas permukaan landasan memungkinkan operasi yang aman sepanjang tahun, termasuk saat cuaca hujan. Fasilitas sisi udara Bandar Udara meliputi :

3.3.1 Landasan Pacu (*Runway*)

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bag. 139 Vol. I Bandar Udara, *runway*/landas pacu adalah daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor: SKEP//77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoprasian Fasilitas Bandar Udara, bagian Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara, pada bagian a disebutkan fasilitas *runway*/landas pacu. Fasilitas ini adalah fasilitas berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat udara yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, landas pacu buangan panas mesin (*blast pad*), *runway end safety area* (RESA), *stopway*, *clearway*.

a. *Runaway Shoulder*

Runway shoulder/ bahu landas pacu adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi dari hembusan jet dan sebagai jalur *ground vehicle* (kendaraan darat) untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara antara bagian perkerasan dan *runway strip*.

b. RESA (*Runway end safety area*)

RESA adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah *runway* dan membatasi bagian ujung *runway strip*, yang ditujukan untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati *runway* saat melakukan kegiatan *take off* (lepas landas) maupun *landing* (pendaratan).

c. *Clearway*

Clearway adalah suatu daerah tertentu di ujung *runway* tinggal landas yang terdapat di permukaan tanah maupun permukaan air di bawah pantauan operator Bandar udara, yang dipilih dan ditujukan sebagai daerah yang aman bagi pesawat saat mencapai ketinggian tertentu. *Clearway* juga merupakan daerah bebas terbuka yang disediakan untuk melindungi pesawat saat

melakukan manuver pendaratan maupun lepas landas.

d. *Stopway*

Stopway adalah suatu area tertentu yang berbentuk segiempat yang ada di permukaan tanah terletak di akhir bagian *landing* (tinggal landas) yang dipersiapkan sebagai tempat berhenti pesawat saat terjadi pembatalan kegiatan tinggal landas.

e. *Turning Area*

Turning area adalah bagian dari *runway* yang digunakan untuk pesawat melakukan gerakan memutar, baik untuk membalikan arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di *apron*.

f. *Runway Strip*

Runway strip adalah luasan bidang tanah yang diratakan dan dibersihkan tanpa benda-benda yang mengganggu yang dimensinya bergantung pada panjang *runway* dan jenis instrument pendaratan (*precision approach*) yang dilayani.

g. *Apron*

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya.

3.4 Marka Area Pergerakan Pesawat

3.3.2 Pengertian Marka

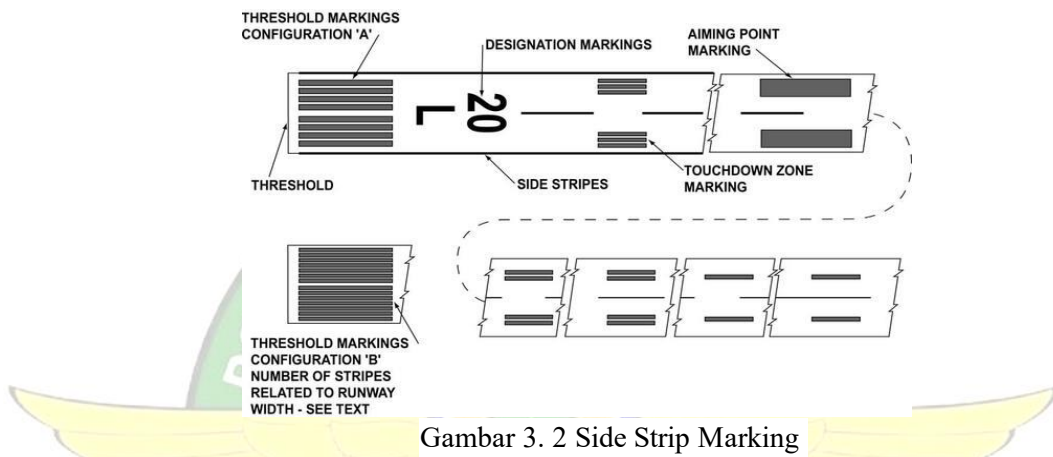
Marka adalah tanda atau simbol yang digunakan untuk memberikan informasi, petunjuk atau peringatan pada suatu area, terutama di bandara, jalan raya, atau fasilitas lainnya. Marka di daerah pergerakan pesawat udara dituliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu, landas ancang dan landas parkir. Dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan/larangan), dan batas-batas keselamatan penerbangan.

A. Marka di *Runway*

Marka di Landas Pacu merupakan suatu tanda pada daerah yang diperkeras berbentuk persegi panjang di bandar udara yang disediakan untuk lepas landas dan pendaratan.

1. *Runway Side Stripe Marking*

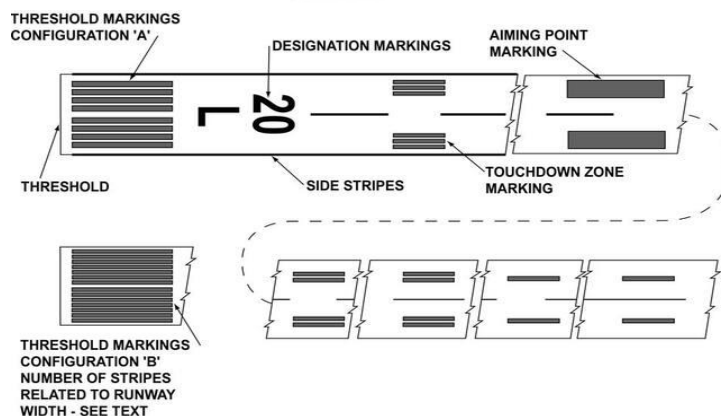
Garis putih *solid* maupun tunggal yang terletak pada sepanjang tepi runway untuk tanda batas tepi *runway*.



Gambar 3. 2 Side Strip Marking

2. *Runway Designation Marking*

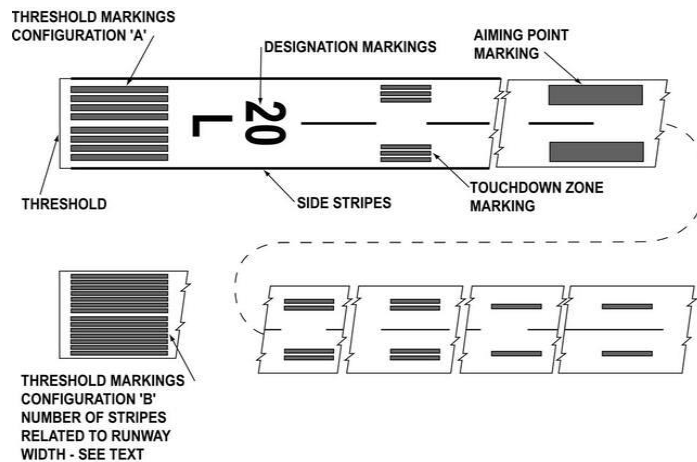
Garis berwarna putih dalam bentuk dua angka atau kombinasi dua angka dan satu huruf tertentu terletak pada *threshold* dan *runway center line marking* sebagai identitas *runway*. Fungsinya adalah sebagai petunjuk arah *runway* yang digunakan untuk lepas landas dan pendaratan.



Gambar 3. 3 Runway Designation Marking

3. *Threshold Marking*

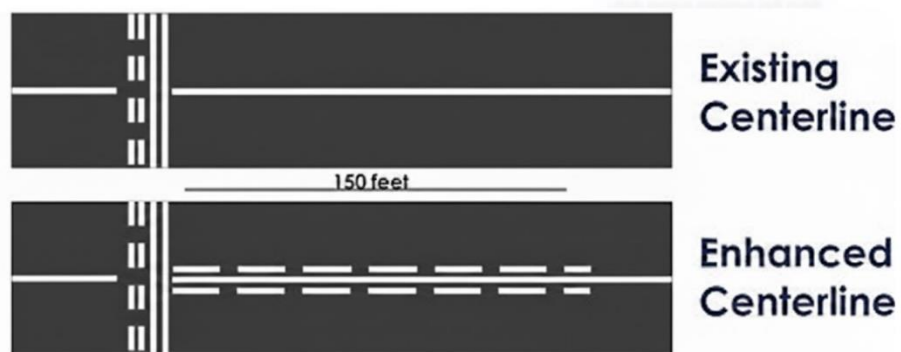
Tanda berupa garis putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak 6 meter dari awal *runway* yang berfungsi sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan.



Gambar 3. 4 Threshold Marking

4. *Runway Centerline Marking*

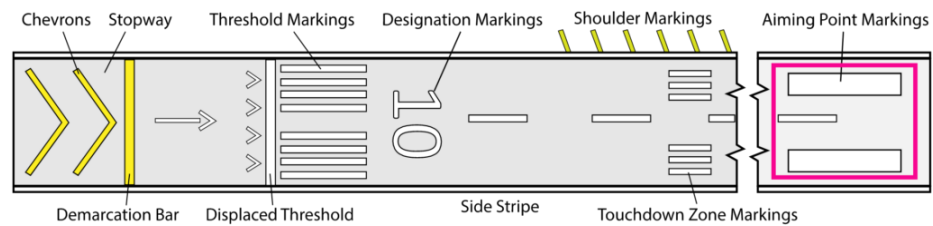
Terdiri dari garis putus-putus berwarna putih terletak di tengah sepanjang *runway*. Merupakan suatu garis dan celah yang memiliki panjang tidak kurang dari 50 meter dan tidak lebih dari 75 meter yang berfungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*.



Gambar 3. 5 Centerline Marking

5. *Aiming Point Marking*

Tanda di *runway* yang terdiri dari dua garis lebar berwarna putih sebagai penunjuk tempat pertama roda pesawat yang diharapkan untuk menyentuh *runway* saat mendarat.



Gambar 3. 6 Aiming Point Marking

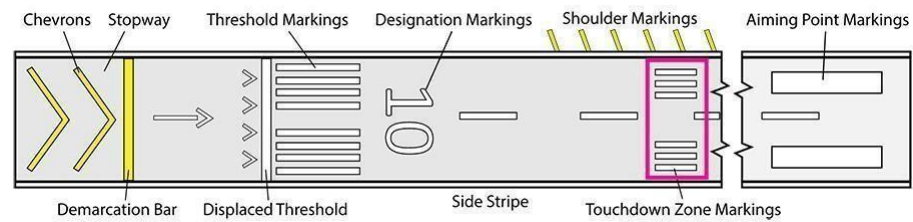
6. *Touchdown Zone Marking*

Tanda pada *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan di kiri-kanan garis tengah *runway* sebagai penunjuk panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan. Marka *touchdown zone* merupakan bagian dari *runway* di luar *threshold* diperuntukkan sebagai tempat pertama kali pesawat menyentuh *runway*.

Marka *runway touchdown zone* harus terdiri dari pasangan marka segi empat berwarna putih yang berukuran sama disekitar *runway center line* dengan beberapa pasang yang berhubungan dengan jarak pendaratan yang tersedia atau jika diterapkan, jarak antara *threshold* adalah sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Jumlah Marka Touchdown Zone

Jarak pendaratan tersedia atau jarak antara kedua threshold	Pasangan marka
Kurang dari 900 m	1
900 m hingga tapi tidak mencapai 1.200 m	2
1.200 m hingga tapi tidak mencapai 1.500 m	3
1.500 m hingga tapi tidak mencapai 2.400 m	4
2.400 m atau lebih	6



Gambar 3. 7 Touchdown Zone

3.3.3 Jenis – Jenis Cat Marka

Untuk membuat marka , ada beberapa jenis cat yang digunakan, masing-masing dengan kelebihan yang sesuai dengan kondisi dan fungsinya. Berikut adalah beberapa jenis cat yang umum digunakan untuk marka yaitu:

a. Cat Thermoplastic (Hot Marking Paint)

Jenis cat ini berbentuk bubuk. Cara memakainya juga perlu dipanaskan terlebih dahulu pada suhu 200° celcius (392° fahrenheit). Tipe cat marka terbaik ini berwarna tajam. Sifatnya yang reflektif, cerah, berlapis tebal, dan tahan aus sangat menjamin keawetan marka.

b. *Coldplastic*

Jenis cat ini sangat cocok sebagai bahan dasar pembuatan marka karena tahan terhadap segala cuaca. Pengaplikasian jenis cat ini mungkin tidak semudah termoplastik karena harus dicampur dengan resin dan bahan pengeras lain terlebih dahulu. *Coldplastic* setelah dihamper dan bisa juga disemprot dengan tekanan yang kuat, jenis cat ini sendiri akan cepat mengering dan menghasilkan kepadatan yang tinggi.

c. 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 sebagai bahan cat untuk di *apron* karena proses yang cepat kering dan hasil yang lebih mengkilap.

d. *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.

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 cat lain berbahan pelarut minyak yang lebih cepat proses pengeringannya.



BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

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

Lingkup wilayah kerja bagi taruni yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Internasional Banyuwangi diantaranya adalah Fasilitas Sisi Udara (*air side area*) dan Fasilitas Sisi Darat (*land side area*). Taruni yang melaksanakan OJT memiliki tugas melaksanakan kegiatan pemeliharaan fasilitas-fasilitas di bandar udara baik pada sisi udara maupun sisi darat serta memastikan semua fasilitas yang berada dalam tanggung jawab dalam Teknik bangunan dan landasan dalam keadaan baik sehingga operasional dapat berjalan dengan lancar dan aman.

Beberapa kegiatan pemeliharaan yang dilakukan antara lain:

1. Pemeliharaan Bangunan Terminal: Meliputi pemeliharaan, perbaikan, perencanaan, pembangunan, dan evaluasi kerusakan pada terminal (keberangkatan dan kedatangan domestik/internasional) serta terminal kargo.
2. Pemeliharaan Sisi Udara: Melaksanakan perawatan, dan pemeliharaan marka, serta mengevaluasi kerusakan pada landasan pacu (*runway*), apron, *taxiway*, dan *service road*.
3. Pengoperasian Alat Berat: Mempelajari cara mengoperasikan berbagai alat berat yang digunakan untuk pemeliharaan, seperti *Hand mower*, *traktor mower*, *tandem roller*, *Jigsaw*, *grinda*, *stamper*, *dump truck*, *cutting*, *sprayer*, *excavator*, dan lainnya.

Lingkup pelaksanaan OJT sebagai berikut :

A. Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas 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 atau memiliki izin khusus. Berikut merupakan fasilitas sisi udara Bandar Udara Internasional Banyuwangi :

1. Apron



Gambar 4. 1 *Apron*
Sumber: *Google Earth*

Apron adalah bagian dari bandar udara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang. Apron juga digunakan untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat kargo, pengisian bahan bakar maupun pemeliharaan pesawat. *Apron* Bandar Udara Internasional Banyuwangi ada yang digunakan khusus untuk *Flying School* yaitu *Apron Alpha* dan *Apron Bravo* dan memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) *Main Apron*

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*
- Daya dukung : 140 F/C/X/U
- Dimensi : 80 m x 40 m

2) *Apron Alpha*

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*

- Daya dukung : 2400 lbs
- Dimensi : 35 m x 43 m

3) *Apron Bravo*

- Permukaan : Rigid
- Daya dukung : 10 R/B/Y/U
- Dimensi : 28.5 m x 212.5 m

4) *Apron New*

- Permukaan : Rigid
- Daya dukung : 540 R/C/X/U
- Dimensi : 405 m x 94.5 m

2. *Runway*



Gambar 4. 2 Runway
Sumber: Google Earth

Runway adalah suatu tempat yang digunakan oleh pesawat terbang untuk *take off landing* dengan ketentuan yang sudah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). *Runway* Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki spesifikasi sebagai berikut :

- Permukaan : *Asphalt*
- Daya dukung : PCR 450 F/C/X/U
- Dimensi : 2450 x 45 m

3. Taxiway



Gambar 4. 3 Taxiway
Sumber: Google Earth

Taxiway adalah fasilitas yang digunakan untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas. Di Bandar Udara Internasional Banyuwangi, *taxiway alpha* digunakan untuk *Flying School* BIFA, *taxiway bravo* dan *foxtrot* digunakan untuk *Flying School* API. *Taxiway* Bandar Udara Internasional Banyuwangi memiliki spesifikasi sebagai berikut :

1) *Taxiway A*

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*
- Daya dukung : 2400 lbs
- Dimensi : 136 m x 7.5 m

2) *Taxiway B*

- Permukaan : *Rigid*
- Daya dukung : 10 R/C/Y/U
- Dimensi : 151 m x 7.5 m

3) *Taxiway C*

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*
- Daya dukung : 420 F/C/X/U
- Dimensi : 140.35 m x 15 m

4) *Taxiway D*

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*
- Daya dukung : 140 F/C/X/U
- Dimensi : 73 m x 18 m

5) *Taxiway E*

- Permukaan : *Asphalt Hotmix*
- Daya dukung : 450 F/C/X/U
- Dimensi : 154.3 m x 23 m

6) *Taxiway F*

- Permukaan : *Rigid*
- Daya dukung : 10 R/B/Y/U
- Dimensi : 164.5 m x 7.6 m

B. Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas Sisi Darat adalah fasilitas yang diberikan kepada para pengguna jasa penerbangan yang berada pada suatu Bandar Udara (di darat) yang dirancang dan dikelola untuk mengakomodasikan pergerakan kendaraan darat, penumpang, dan angkutan kargo di kawasan Bandar Udara. Bagian Bandar Udara yang termasuk ke dalam sisi darat yaitu :

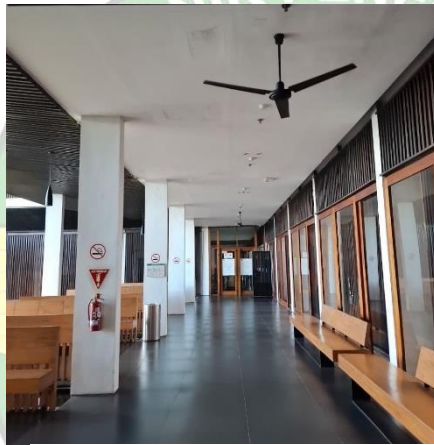
1. Terminal Penumpang



Gambar 4. 4 Terminal Penumpang
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Fasilitas bangunan terminal penumpang adalah bangunan yang disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasi, dan pemeriksaan keamanan. Selain itu dilengkapi berbagai fasilitas serta sarana dan prasarana yang mampu menunjang terlaksananya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa angkutan udara. Terminal Bandar Udara Internasional Banyuwangi memuat bagian-bagian seperti:

a. Hall Keberangkatan



Gambar 4. 5 Hall Keberangkatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Hall keberangkatan adalah area yang ada di sepanjang jalan menuju *Security Check Point* (SCP) dan juga ruang tunggu. Area ini digunakan untuk penumpang melakukan kegiatan seperti makan di tenant hingga bersantai menunggu pesawat.

b. Ruang *Check In*

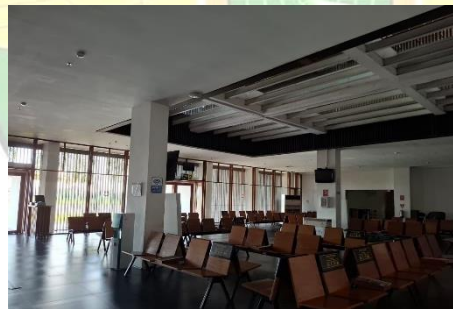


Gambar 4. 6 Ruang Check In

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Merupakan area penting untuk melakukan kegiatan seperti pengecekan tiket dan penyimpanan bagasi. Area ini menyediakan area *Check In* bagasi untuk maskapai penerbangan yang beroperasi di bandar udara ini.

c. Ruang Tunggu Keberangkatan



Gambar 4. 7 Ruang Tunggu Keberangkatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Ruang tunggu keberangkatan merupakan ruangan yang ada di sebuah terminal bandar udara yang digunakan untuk menunggu oleh para penumpang yang akan menaiki pesawat. Ruang tunggu keberangkatan merupakan area terakhir sebelum masuk kedalam pesawat, setelah melewati *Security Check Point* (SCP) terakhir, sehingga penumpang

benar-benar harus steril dari benda-benda yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam pesawat.

d. Area Kedatangan dan Pengambilan Bagasi



Gambar 4. 8 Kedatangan dan Pengambilan Bagasi

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Merupakan area atau tempat pengambilan barang oleh penumpang setelah turun dari pesawat dan juga merupakan jalur yang di lewati oleh penumpang untuk keluar dari area terminal bandar udara.

2. *Parking Area*



Gambar 4. 9 Parking Area

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Area ini digunakan untuk para penumpang memarkirkan kendaraan, baik penumpang, pengantar ataupun penjemput. Area ini diperuntukkan kepada penumpang yang menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan sendiri.

3. Gedung Kargo



Gambar 4. 10 Gedung Kargo
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

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

4. Gedung Perkantoran

a. Kantor Administrasi



Gambar 4. 11 Kantor Administrasi
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

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

b. *Power House*



Gambar 4. 12 Power House
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Gedung *Power House* (PH) sering disebut juga dengan rumah pembangkit adalah tempat atau ruang untuk instalasi listrik. Gedung PH juga menyimpan alat dan bahan penunjang kegiatan operasional bandar udara seperti Genset (*Generator Set*), Panel Listrik, Transformator (*Trafo*) dan AKI (*Akumulator*).

c. Gedung PKP-PK



Gambar 4. 13 Gedung PKP-PK
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat yang ada di bandar udara. Gedung PKP-PK terletak di sisi udara pada bagian

strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (*Response Time*) yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK.

4.2 Jadwal

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VIII tahun 2025/2026 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak tanggal 01 Oktober 2025 – 27 Februari 2026 dan dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Banyuwangi secara umum dapat dilihat pada tabel :

Tabel 4. 1 Jadwal Kegiatan OJT

No.	Tanggal	Uraian kegiatan	Keterangan
1	30 September 2025	Taruna Poltekbang Surabaya tiba di lokasi <i>On the Job Training</i> .	
2	01 Oktober 2025	Pengenalan lingkungan Bandar Udara Internasional Banyuwangi.	
3	01 Oktober 2025 – 23 Februari 2026	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian (Senin – Jumat).	Jam kerja kantor pukul 08.00 - 16.00 WITA.
4	23 Februari 2026	Sidang laporan <i>On the Job Training</i> (OJT)	Pelaksanaan sidang laporan <i>On the Job Training</i> di Bandar Udara Internasional Banyuwangi oleh dosen Politeknik Penerbangan Surabaya dan supervisor.

(Sumber : Olahan Penulis)

4.3 Permasalahan

4.3.1 Memudarnya Warna Marka *Centerline* dan *Runway Designstor*

Memudarnya warna cat pada marka *centerline* dan *runway designstor* harus segera di tangani karena dapat berpengaruh pada keselamatan saat operasi penerbangan. Memudarnya warna cat marka tersebut disebabkan oleh perubahan cuaca di daerah tersebut maka perlu di lakukan pengecatan atau pemeliharaan secara rutin agar tidak membahayakan operasi penerbangan.



Gambar 4. 14 Marka Sebelum Pengecatan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

4.3.2 Pengecatan Atap *Drop Zone* dan *Pick Up Zone*

Memudarnya warna pada atap drop zone dan pick up zone di sebabkan oleh perubahan cuaca yang terjadi dalam kurun waktu cukup lama oleh karena itu harus segera di lakukan perawatan berupa pengecatan ulang untuk tetap menjaga keestetikan dari bangunan terminal mengingat bahwa atap tersebut berada di bagian luar terminal dan secara langsung di lihat oleh banyak orang.



Gambar 4. 15 Atap Sebelum Pengecatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Perawatan Marka *Centerline* dan *Runway Designstor*

Pengecatan marka ini dilakukan karena memudarnya warna cat marka yang dapat membahayakan keselamatan di area sisi udara. Kegiatan ini dilaksanakan pada 6-8 Desember 2025. Langkah-langkah pengerjaan pengecatan marka adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Memudarnya warna cat pada marka *centerline* dan *runway designator* harus segera di tangani dengan melakukan pengecatan ulang sebagai bentuk perawatan untuk menghindari terjadinya hal yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

2. Pengukuran

Pengukuran dilakukan dengan alat meteran untuk mengetahui beberapa panjang dan lebar area pekerjaan. Kemudian dapat dihitung volume atau luasan pekerjaan tersebut. Untuk Panjang pekerjaan pengecatan ini yaitu:

Tabel 4. 2 Luasan Pengerjaan

No.	Marka	Luasan Marka(m2)
1	Centerline	621
2	Runway Designator	72,24
Total luasan		693,24

(Sumber : Olahan Penulis)

3. Rencana Anggaran Biaya

Rencana Anggaran Biaya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4. 3 Rencana Anggaran Biaya

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pengecatan Marka	693,24	M ²	Rp77.361,82	Rp53.630.306,84
	JUMLAH				Rp53.630.306,84
	PPN 11%				Rp5.899.333,75
	TOTAL				Rp59.529.640,59
	PEMBULATAN				Rp60.000.000,00
Terbilang : Enam Puluh Juta Rupiah					

(Sumber : Olahan Penulis)

4. Pelaksanaan

A. Persiapan

a) Menyiapkan personil

Tabel 4. 4 Personil

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
4	Pekerja	11
Jumlah		12

(Sumber : Olahan Penulis)

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 5 Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan
1.	Kuas dan Roll Besar
2.	Cat
3.	Air

(Sumber : Olahan Penulis)

B. Pelaksanaan

- Siapkan cat yang akan digunakan dengan mencampurkan cat dengan air dan lakukan pengadukan agar cat tercampur merata dan tidak ada gumpalan pada cat.



Gambar 4. 16 Persiapan Alat dan Bahan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

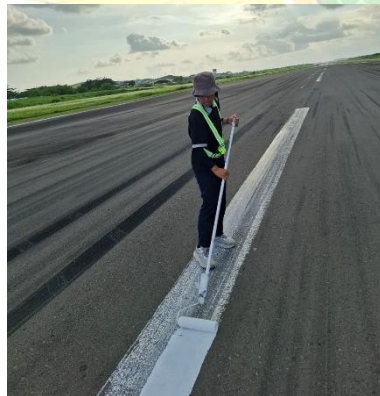
- b. Melakukan koordinasi dengan petugas ATC sebelum memasuki area pergerakan.



Gambar 4. 17 Koordinasi Dengan ATC

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

- c. Laksanakan pengecatan menggunakan kuas dengan hati-hati agar tidak terjadi coretan ataupun tumpahan cat yang melewati batas warna marka.



Gambar 4. 19 Pengecatan Centerline
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025



Gambar 4. 18 Pengecatan Designator
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

d. Hasil pengecatan

Hasil pengecatan marka menunjukkan warna cat yang lebih terang sehingga lebih mudah terlihat dan aman untuk keselamatan operasi penerbangan di area tersebut.



Gambar 4. 20 Hasil Pengecatan
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

4.4.2 Pengecatan Atap *Drop Zone* dan *Pick Up Zone*

Pengecatan atap drop zone dan pick up zone di terminal internasional dilakukan sebagai bentuk perawatan untuk menjaga keestetikan gedung terminal yang sudah mulai memudar akibat perubahan cuaca. Langkah pekerjaannya adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Jenis kerusakan yang terjadi adalah kondisi atap area *drop zone* dan *pick up zone* di terminal internasional yang terlihat kurang perawatan karena sudah lama tidak digunakan.

2. Rencana Anggaran Biaya

Rencana Anggaran Biaya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4. 6 Rencana Anggaran Biaya

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan (Rp)	Jumlah Harga (Rp)
1	Pengecatan	192	M ²	Rp76.588,80	Rp14.705.049,60
	JUMLAH				Rp14.705.049,60
	PPN 11%				Rp1.617.555,46
	TOTAL				Rp16.322.605,06
	PEMBULATAN				Rp16.500.000,00
Terbilang : Enam Belas Juta Lima Ratus Ribu Rupiah					

(Sumber : Olahan Penulis)

3. Pelaksanaan

A. Persiapan

a) Menyiapkan personal

Tabel 4. 7 Personil

No	Jabatan	Jumlah Personil
1	Pengawas	1
4	Pekerja	2
Jumlah		3

(Sumber : Olahan Penulis)

b) Menyiapkan Alat dan Bahan

Tabel 4. 8 Alat dan Bahan

No.	Alat dan Bahan
1.	Sprayer(compressor)
2.	Kertas Amplas
3.	Cat
4.	Thinner

(Sumber : Olahan Penulis)

B. Pelaksanaan Pekerjaan

a. Persiapan

Pekerjaan dimulai dengan persiapan alat dan bahan yang di perlukan di lokasi pengerjaan.

b. Persiapan permukaan

Persiapan permukaan dengan melakukan sanding atau pengamplasan permukaan dengan kertas amplas untuk menghilangkan karat, kotoran, ataupun lapisan lama yang sudah rusak agar lapisan cat baru dapat menempel lebih kuat dan halus.



Gambar 4. 21 Persiapan Permukaan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

c. Persiapan cat

Cat di campurkan dengan tiner agar tidak terlalu kental saat di aplikasikan ke permukaan.



Gambar 4. 22 Persiapan Cat

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

d. Proses Pengecatan

Pengecatan dilakukan dengan menggunakan mesin kompresor agar mempermudah dan mempercepat proses pengecatan.



Gambar 4. 23 Proses Pengecatan
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

e. Hasil Pengecatan

Hasil pengecatan menunjukkan warna cat yang lebih cerah dan menambah keindahan pada area terminal internasional.



Gambar 4. 24 Hasil Pengecatan
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan terhadap Permasalahan

Berdasarkan dari hasil pembahasan, maka dapat ditarik Kesimpulan sebagai berikut :

- a. Kondisi warna marka pada area runway yang mulai memudar dikarenakan perubahan cuaca dalam kurun waktu cukup lama sehingga diperlukan perawatan dengan pengecatan ulang agar warna marka lebih terang dan dapat terlihat dengan jelas, hal ini dapat meminimalisir terjadinya insiden yang membahayakan operasi penerbangan.
- b. Kondisi warna cat yang memudar pada area bagian dalam atap *drop zone* dan *pick up zone* di terminal internasional yang mengurangi keindahan atau nilai estetika yang dikarenakan terminal tersebut sudah cukup lama tidak digunakan untuk kegiatan operasional sehingga di perlukan perawatan dengan pengecatan ulang agar terminal tersebut terlihat lebih indah dan menarik.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* II

On the Job Training II yang dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Banyuwangi sangat membantu penulis dalam mengembangkan pengetahuan dan juga menambah wawasan penulis selain dari materi yang sudah di dapatkan di kampus dan juga belajar banyak tentang bagaimana dunia kerja di lapangan. Selain itu pada pelaksanaan *On the Job Training* II ini penulis mendapatkan banyak pelajaran dan juga pengalaman bersama orang-orang baru dan lingkungan baru, serta bagaimana bisa bekerjasama dalam

menghadapi masalah dan menemukan solusi sehingga dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan menyelesaikan *On the Job Training* I dengan baik.

5.2 **Saran**

5.2.1 Saran terhadap Permasalahan

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan *On the Job Training* ini adalah:

1. Pemeliharaan marka secara berkala agar warna marka tidak hilang dan tetap sesuai dengan kegunaannya serta tidak membahayakan kegiatan di sekitarnya. Perawatan yang dapat dilakukan adalah segera melakukan pengecatan ulang ketika warna cat marka sudah mulai memudar.
2. Melakukan inspeksi rutin pada fasilitas sisi darat agar dapat memastikan secara langsung terkait kekurangan yang ada pada fasilitas-fasilitas di sisi darat dan dapat sesegera mungkin melakukan perawatan agar tidak terjadi kerusakan yang lebih serius.

5.2.2 Saran terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* II

Saran penulis terhadap pelaksanaan *On the Job Training* II di Bandar Udara Internasional Banyuwangi adalah diantaranya untuk Bandar Udara Internasional Banyuwangi adalah agar menjaga dan meningkatkan kedisiplinan terutama kepada teknisi terkait prosedur dalam bekerja yang sesuai dengan Standart Oprasional Prosedur (SOP) untuk menjaga keselamatan dan keamanan perbangan serta keamanan dan keselamatan teknisi serta alat yang digunakan. Penggunaan perlengkapan *safety* juga harus lebih diperhatikan untuk mencegah kecelakaan dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Bandar Udara Internasional Banyuwangi. (2024). *Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual)*. Banyuwangi: Bandar Udara Internasional Banyuwangi.
- Menteri Perhubungan RI. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 78 Tahun 2014 tentang Standar Biaya Di Lingkungan Kementerian Perhubungan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Menteri Perhubungan RI. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan
- Standards, I. et al. (2004) *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation; Aerodromes*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2021 tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume I Bandar Udara (Aerodromes)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2005). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara*. Jakarta: Departemen Perhubungan.

LAMPIRAN

Analisis Harga Satuan Pengecatan Marka					
PENGECATAN MARKA RUNWAY					
No.	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A. Tenaga Kerja					
1	Pekerja	oh	0,04	Rp101.500,00	Rp4.060,00
2	Mandor	oh	0,003636	Rp138.000,00	Rp501,82
B. Material					
	Cat Marka	kg	0,5	Rp145.000,00	Rp72.500,00
C. Alat					
	Alat bantu pengecatan	bh	0,01	Rp30.000,00	Rp300,00
JUMLAH					Rp77.361,82

Pekerjaan Cat Besi (ATAP DROPZONE DAN PICK UP ZONE)					
No.	Uraian	Satuan	Koefisien	Harga Satuan	Jumlah Harga
A. Tenaga Kerja					
1	Pekerja	oh	0,04	Rp101.500,00	Rp4.060,00
2	Mandor	oh	0,02	Rp138.000,00	Rp2.760,00
B. Material					
1	Cat Besi(Propan)	kg	0,1	Rp77.538,00	Rp7.753,80
2	Thinner	ltr	0,01	Rp39.500,00	Rp395,00
C. Alat					
	Amplas	lbr	0,02	Rp9.000,00	Rp180,00
	Sprayer cat(compresor)	jam	0,48	Rp128.000,00	Rp61.440,00
JUMLAH					Rp76.588,80