

**PENGECATAN ULANG MARKA CENTERLINE RUNWAY DAN
PENGECATAN ULANG DINDING TERMINAL
KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING II*

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun oleh :

MUHAMMAD GHIFARI AL ADHIEM

NIT 30722040

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

**PENGECATAN ULANG MARKA CENTERLINE RUNWAY DAN
PENGECATAN ULANG DINDING TERMINAL
KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING II*

Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025



Disusun oleh :

MUHAMMAD GHIFARI AL ADHIEM

NIT 30722040

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGECATAN ULANG MARKA CENTERLINE RUNWAY DAN PENGECATAN ULANG DINDING TERMINAL KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK

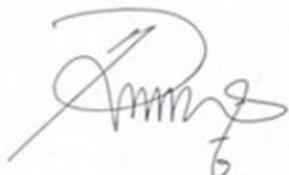
Oleh:

MUHAMMAD GHIFARI AL ADHIEM
NIT. 30722040

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

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT



Dwi Romario Pasha
NIP.20246518

Supervisor OJT



Ridwan Malik Hanggono
NIP.20246729

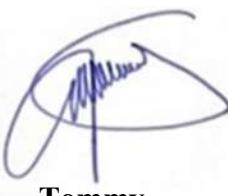
Dosen Pembimbing



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

Mengetahui,

Airport Technical Division Head



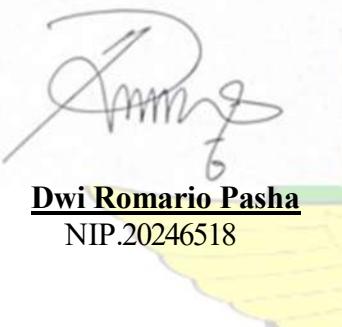
Tommy
NIP.20242648

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* II telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 6 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji

Ketua



Dwi Romario Pasha
NIP.20246518

Sekretaris



Ridwan Malik Hanggono
NIP.20246729

Anggota



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

Mengetahui,
Ketua Progam Studi



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa terpanjatkan atas kehadirat Allah SWT karena atas Rahmat dan berkatnya kami dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* II di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok Berjudul "**PENGECATAN ULANG MARKA CENTERLINE RUNWAY DAN PENGECATAN ULANG DINDING TERMINAL KEBERANGKATAN DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID LOMBOK**" telah diselesaikan dengan lancar dan tepat waktu. Laporan ini merupakan pertanggungjawaban atas pelaksanaan seluruh kegiatan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

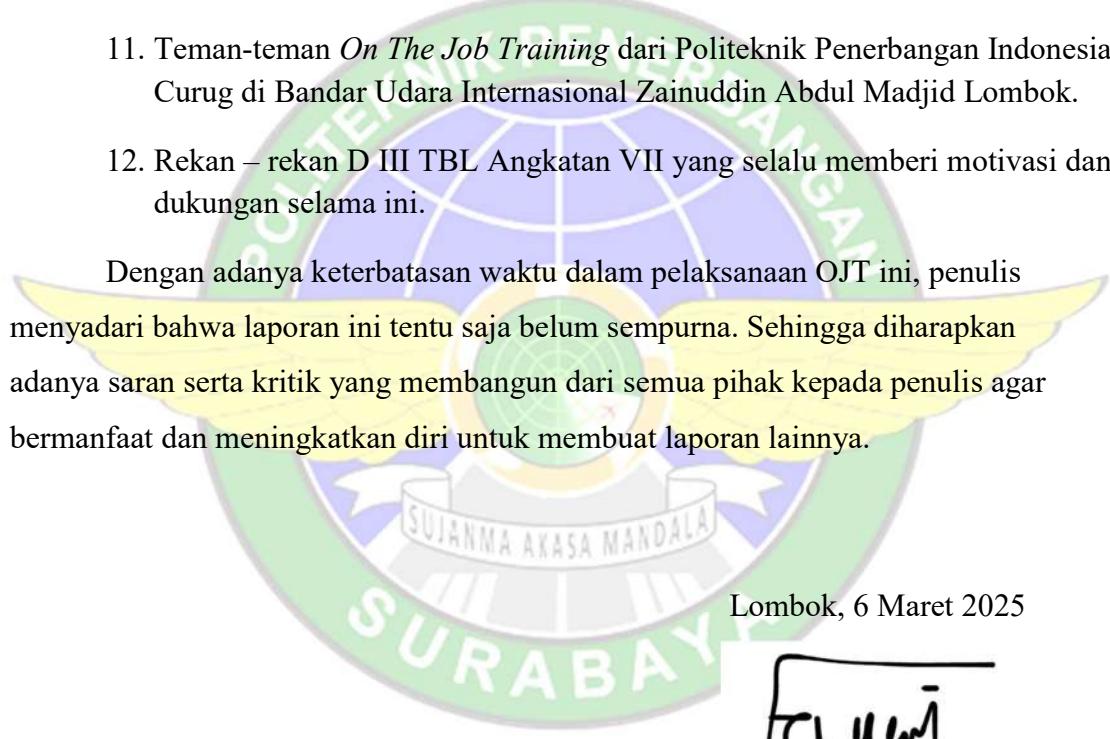
Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* penulis mendapatkan ilmu baru untuk dipelajari yang tidak ada di kampus, yang dimana dapat mengembangkan keterampilan, daya pikir, serta dapat memahami dan menerapkan praktek kerja lapangan dengan benar sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku.

Dengan ini penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dan membimbing selama pelaksanaan *On The Job Training* I ini, antara lain :

1. Kehadirat Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan berkatnya.
2. Kedua Orang Tua serta keluarga yang telah banyak memberikan nasehat serta dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan *On The Job Training* I dan laporan ini
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Linda Winiarsi, S.Psi., M.Sc selaku Kepala Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan dan sekaligus dosen pembimbing.
5. Bapak Barata Singgih Riawahono selaku *General Manager* Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
6. Bapak Tommy selaku *Airport Technical Division Head* Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

7. Bapak Tigas D. Hadikusuma selaku *Airport Facilities Manager* Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
8. Seluruh staff karyawan/karyawati Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
9. Para senior alumni Teknik Bangunan dan Landasan angkatan ke 6 dan 7 dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug yang telah membimbing penulis dalam penyusunan laporan ini..
10. Teman-teman kelompok *On The Job Training* II di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
11. Teman-teman *On The Job Training* dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.
12. Rekan – rekan D III TBL Angkatan VII yang selalu memberi motivasi dan dukungan selama ini.

Dengan adanya keterbatasan waktu dalam pelaksanaan OJT ini, penulis menyadari bahwa laporan ini tentu saja belum sempurna. Sehingga diharapkan adanya saran serta kritik yang membangun dari semua pihak kepada penulis agar bermanfaat dan meningkatkan diri untuk membuat laporan lainnya.



Lombok, 6 Maret 2025



Muhammad Ghifari Al Adhie
NIT. 30722040

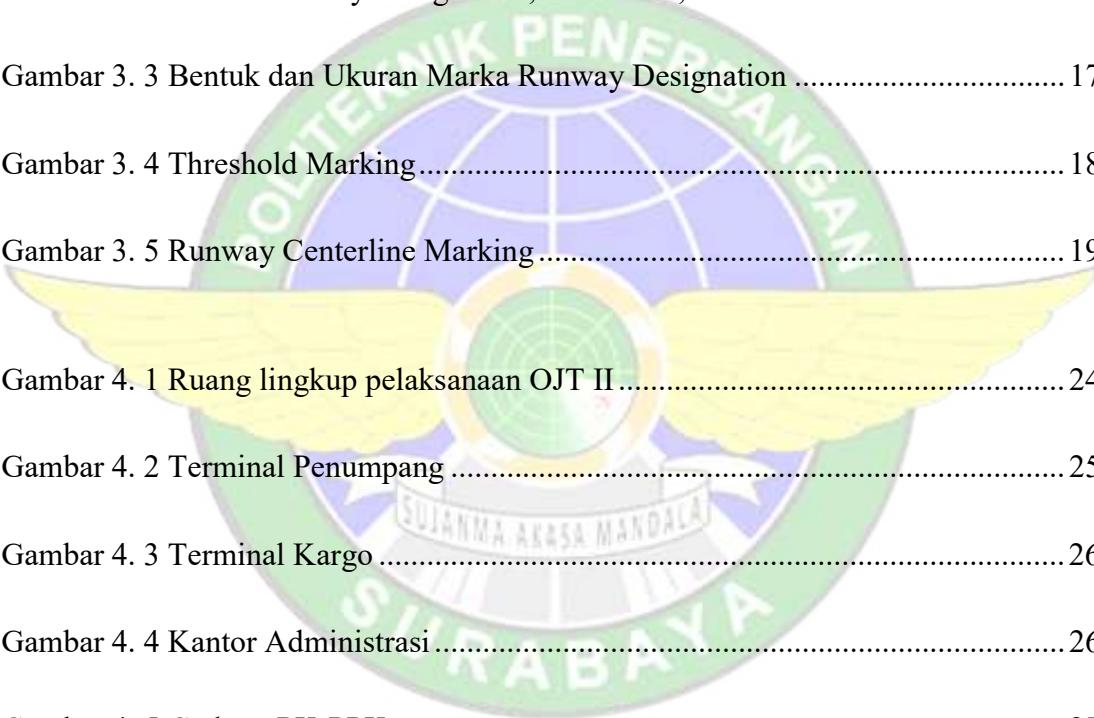
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Maksud dan Manfaat	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.2 Data Umum Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid.....	5
2.3 Struktur Organisasi.....	11
2.4 Tinjauan Pustaka	12
BAB III TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Bandar Udara.....	13
3.2 Marka Pada Daerah Pergerakan Pesawat di Bandar Udara.....	15
3.3 Marka di Landas Pacu (Runway).....	15
3.4 Pengecatan Terminal Keberangkatan	22
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training II</i>	24
4.2 Pelaksanaan On The Job Training.....	31
4.3 Permasalahan On The Job Training	31
4.4 Penyelesaian Masalah.....	32
BAB V	39
PENUTUP.....	39
5.1 Kesimpulan.....	39
5.2 Saran`	40

DAFTAR PUSTAKA.....	42
LAMPIRAN.....	43



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Tugu Selamat Datang di Lombok Internasional Airport.....	4
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok	11
Gambar 3. 1 Runway Strip Marking.....	16
Gambar 3. 2 Marka Runway Designation, Centerline, dan Threshold	16
 The logo of Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok. It features a circular design with a green outer ring containing the text 'BANDARA INTERNASIONAL ZAINUDDIN ABDUL MADJID' at the top and 'LOMBOK' at the bottom. The center is a stylized globe with a purple and yellow gradient, with a green circle in the middle containing a white cross. Two yellow wings extend from the sides of the globe.	
Gambar 3. 3 Bentuk dan Ukuran Marka Runway Designation	17
Gambar 3. 4 Threshold Marking.....	18
Gambar 3. 5 Runway Centerline Marking	19
Gambar 4. 1 Ruang lingkup pelaksanaan OJT II	24
Gambar 4. 2 Terminal Penumpang	25
Gambar 4. 3 Terminal Kargo	26
Gambar 4. 4 Kantor Administrasi	26
Gambar 4. 5 Gedung PK-PPK	27
Gambar 4. 6 Gedung A2B.....	27
Gambar 4. 7 Gedung Power House.....	28
Gambar 4. 8 Runway Bandara Internasional Lombok.....	29
Gambar 4. 9 Taxiway Bandara Internasional Lombok	30

Gambar 4. 10 Apron Bandara Internasional Lombok.....	30
Gambar 4. 11 Lokasi pengecatan ulang marka centerline runway	32
Gambar 4. 12 Proses pencampuran cat	34
Gambar 4. 13 proses pengecatan marka centerline runway.....	34
Gambar 4. 14 hasil pengecatan ulang marka centerline runway.....	35
Gambar 4. 15 Proses Pengecatan Terminal Kedatangan	37
Gambar 4. 16 Hasil Pengecatan Terminal Kedatangan	38



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway	9
Tabel 2. 2 Declared Distance	10
Tabel 3. 1 Lokasi dan Dimensi Marka Aiming Point.....	19
Tabel 3. 2 Pasangan Marka Touchdown.....	21
Tabel 4. 1 Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Lombok.....	31



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan badan pendidikan dan pelatihan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya dengan program Pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia diharapkan menghasilkan lulusan yang profesional di bidangnya masing-masing serta dapat memiliki kecakapan bagi kepentingan Sektor Perhubungan Udara dengan keserasian/perpaduan ilmu, keterampilan dan keahlian dalam menunjang keselamatan penerbangan.

Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL) merupakan salah satu program studi yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya, dengan harapannya nantinya dapat menciptakan sumber daya manusia yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi pada bidang teknik bangunan dan landasan. Untuk mencapai tujuan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode, yakni teori, praktik di laboratorium, serta praktik kerja lapangan atau sering disebut *On The Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan tujuan menciptakan sumber daya manusia dengan kecakapan khusus.

On The Job Training (OJT) yaitu praktik kerja lapangan yang dilaksanakan oleh Taruna/I pada unit kerja masing-masing selama 6 bulan, *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok merupakan serangkaian kegiatan perbaikan/pemeliharaan fasilitas sisi darat maupun fasilitas sisi udara. Fasilitas sisi darat antara lain gedung terminal domestik, internasional, dan kargo. Fasilitas sisi udara antara lain *runway*, *taxiway*, dan *apron*.

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* 2, penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya adanya marka *centerline* pada *runway* yang tertutup oleh *rubber deposit* serta adanya pemudaran dan pelapukan cat pada dinding terminal keberangkatan. Berdasarkan dari latar belakang yang disampaikan laporan *On The Job Training* ini mengambil judul “**PENGECATAN ULANG MARKA CENTERLINE RUNWAY DAN PENGECATAN ULANG DINDING TERMINAL KEBERANGKATAN**”.

1.2 Maksud dan Manfaat

Berikut adalah maksud dan tujuan *On the Job Training*:

1. Mematuhi dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan Perusahaan atau dengan Instansi terkait lainnya.

Adapun manfaat dilaksanakannya *On The Job Training*:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikasi kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan baik sisi udara maupun sisi darat di area bandar udara.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.

4. Dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat di suatu bandar udara secara langsung.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

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



Gambar 2. 1 Tugu Selamat Datang di Lombok Internasional Airport
(Sumber : Dokumentasi Penulis)

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

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

2.2 Data Umum Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid

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

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara dan Nama

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

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1. Koordinat ARP *Aerodrome* : 08°45'29"S 116°16'35"E
2. Arah dan Jarak ke Kota : 171°,6 km dari Praya
3. *Magnet Var/Tahun Perubahan* : 1°E (2020) / 0.06° *Decreasing*
4. Elevasi/Referensi Temperatur : 343 ft/32°C
5. Penyelenggara Bandar Udara : PT Angkasa Pura Indonesia
Bandara Internasional Zainuddin
Abdul Madjid
6. Alamat : Jalan Raya Tanak Awu Lombok
Tengah
7. Telepon : (+62370) 6157000
8. Telefax : (+62370) 6157010
9. Email : lop.ao@apl.co.id
10. Tipe Lalu Lintas : IFR dan VFR
11. Keterangan : NIL



2.2.3 Jam Operasional

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

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

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

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara (*Passenger Facilities*)

1. Restaurant : Tersedia
2. Transportasi : Tersedia
3. Fasilitas Kesehatan : Tersedia
4. Bank dan Kantor Pos : Tersedia
5. Kantor Pariwisata : Tersedia
6. Pelayanan Bagasi : Tersedia
7. Keterangan : NIL

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran

1. Kategori PKP-PK : Kategori 7
2. Fasilitas PKP-PK : - 2 unit *Foam Tender Type I*
- 1 unit *Foam Tender Type IV*
- 1 unit *Rubber Boat*
- 1 unit *Nurse Tender*
- 3 unit *Ambulance*
- 1 unit *Utility Car*
- 1 unit *Commando Car*
3. Ketersediaan Peralatan Pemindahan Pesawat Udara : NIL
4. Keterangan : *Capability for removal of disabled aircraft supported by Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Denpasar.*

2.2.7 Seasonal Availability Cleaning

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

2.2.8 Apron, Taxiway, dan Check Location Data

Permukaan Apron dan Kekuatan (*strength*)

Permukaan Rigid

1. Kekuatan (*strength*)

- | | |
|-----------------|---------------------------|
| PS 1 & 5 | : PCN 64 R/A/X/T |
| PS 2, 3, 4, & 6 | : PCN 64 R/A/X/T |
| PS 7- 16 | : PCN 72 R/A/X/T |
| PS 17- 24 | : PCN 66 R/A/X/T |
| 2. Dimensi | : 905,5 m x 146 m |
| 3. Capacity | : 24 Active Parking Stand |

Permukaan Taxiway dan Kekuatan (*strength*)

TAXIWAY

1. Permukaan : *Flexible*

2. Kekuatan (*strength*) :
 - Taxiway A = PCN 64 F/A/X/T
 - Taxiway B = PCN 64 F/A/X/T
 - Taxiway C = PCN 60 F/A/X/T
 - Taxiway SP = PCN 64 F/A/X/T

3. Dimensi

- Taxiway A : 23 m x 196 m
- Taxiway B : 23 m x 270 m

- Taxiway C : 23 m x 371 m
 - Taxiway SP : 23 m x 1.187 m
4. ACL Location and : NIL
Elevation

2.2.9 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2. 1 Karakteristik Fisik Runway

1	2	3	4	5				
<i>RWY Designation</i>	<i>True Bearing</i>	<i>Dimensions (M)</i>	<i>Strength (PCN) and Surface</i>		<i>Threshold Coordinates</i>			
13	128.96°	3300 x 45	64/F/A/X/T Asphalt		08°44'57.86"S 116°15'56.00"E			
31	308.96°	3300 x 45	64/F/A/X/T Asphalt		08°46'05.35"S 116°17'19.90"E			
6	7	8	9	10	11	12		
<i>Slope Runway - Stopway</i>	<i>Dimensi Stopway</i>	<i>Dimensi Clearway</i>	<i>Dimensi Runway Strip</i>	<i>RESA</i>	<i>OFZ</i>	<i>Remarks</i>		
0.332% (Down to SE of Runway 13 THR)	60 m x 45 m	420 m x 150 m	3540 m x 300 m	240 m x 90 m	NIL		<i>Surface of RWY Strip and RESA Graded Grass</i>	
0.332% (Up to Center of Runway 31 THR)	60 m x 45 m	300 m x 150 m	3540 m x 300 m	90 m x 90 m	NIL			

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

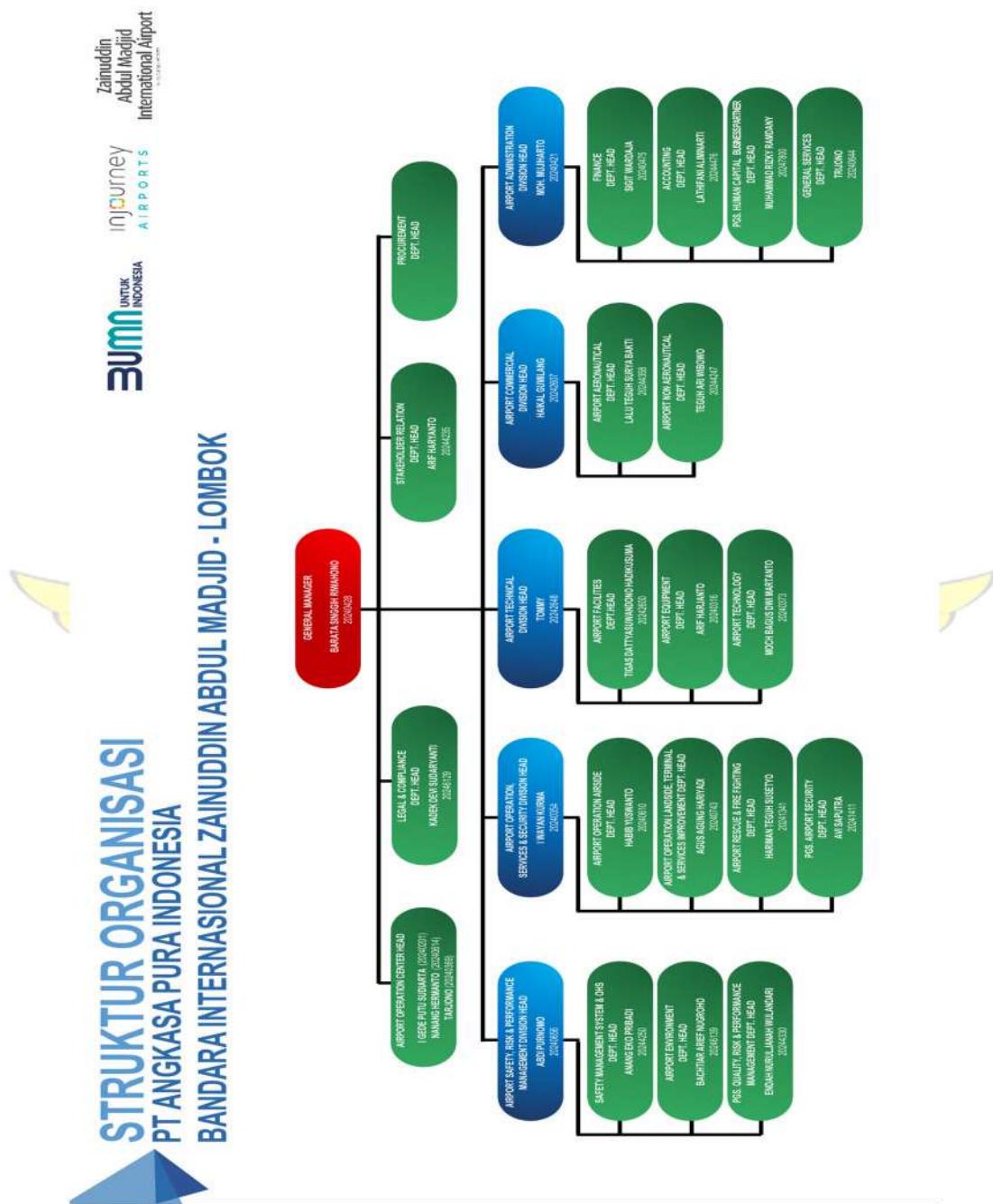
2.2.10 Declared Distance

Tabel 2. 2 Declared Distance

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

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

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok

(Sumber: AIRAC AIP Amendment 131 Bandar Udara

Zainuddin Abdul Madjid Internasional)

2.4 Tinjauan Pustaka

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

1. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Penyampaian Publikasi AIRAC AIP Amendment 131 Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Internasional – Praya.
3. Buku Pedoman On The Job Training Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya (2020).
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2021
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 21 Tahun 2005
6. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023
7. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 11 tahun 2023

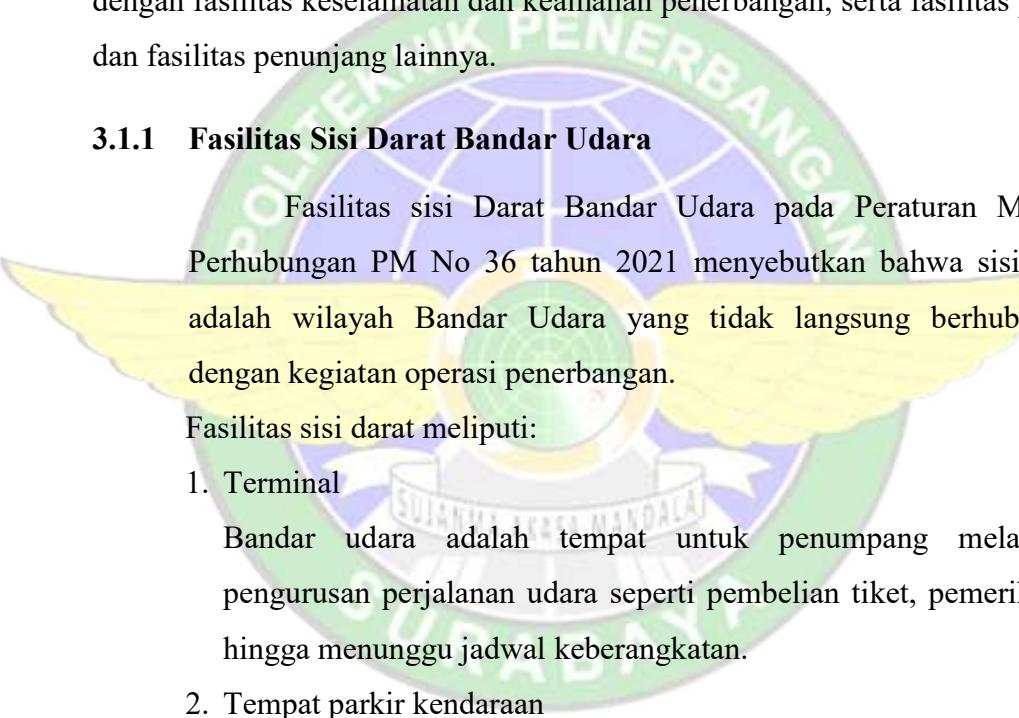
BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2021 menyebutkan Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/ perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3.1.1 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara



Fasilitas sisi Darat Bandar Udara pada Peraturan Menteri Perhubungan PM No 36 tahun 2021 menyebutkan bahwa sisi darat adalah wilayah Bandar Udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan.

Fasilitas sisi darat meliputi:

1. Terminal

Bandar udara adalah tempat untuk penumpang melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan.

2. Tempat parkir kendaraan

Merupakan area yang digunakan penumpang naik – turun dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal bandara.

3. Gedung *power house*

Merupakan fasilitas yang berfungsi untuk menyediakan dan mengelola penyediaan listrik, manajemen energi, dan cadangan energi untuk bandar udara.

3.1.2 Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara

Fasilitas sisi Udara Bandar Udara pada Peraturan Menteri Perhubungan PM No 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.

Fasilitas sisi udara meliputi:

1. *Runway (Landas Pacu)*

Daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.

2. *Taxiway*

Jalur tertentu pada bandar udara yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan *taxi* dan ditujukan untuk penghubung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya

3. *Apron*

Apron disediakan untuk memungkinkan pesawat udara melakukan pelayanan optimal seperti naik dan turunnya penumpang, bongkar muat kargo dari pesawat udara.

3.1.3 Keselamatan Penerbangan

Menurut UU Nomor 1 2009 Tentang Penerbangan, Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

3.2 Marka Pada Daerah Pergerakan Pesawat di Bandar Udara

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03 – 7092 2005 Mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib menjelaskan marka di daerah pergerakan pesawat udara di tuliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu (*runway*), landas hubung (*taxiway*), dan apron.

3.3 Marka di Landas Pacu (Runway)

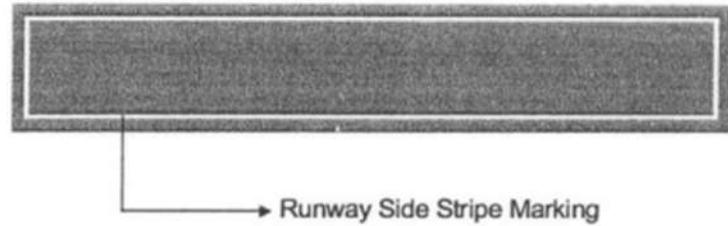
Marka di landas pacu terdiri atas:

- a. *Runway Side Stripe Marking*;
- b. *Runway Designation Marking*;
- c. *Threshold Marking*;
- d. *Runway CenterLine Marking*;
- e. *Aiming Point Marking*;
- f. *Touchdown Zone Marking*.

3.3.1 *Runway Side Stripe Marking*

Garis berwarna putih di sepanjang tepi pada awal sampai dengan akhir landas pacu (*runway*) yang terdiri atas:

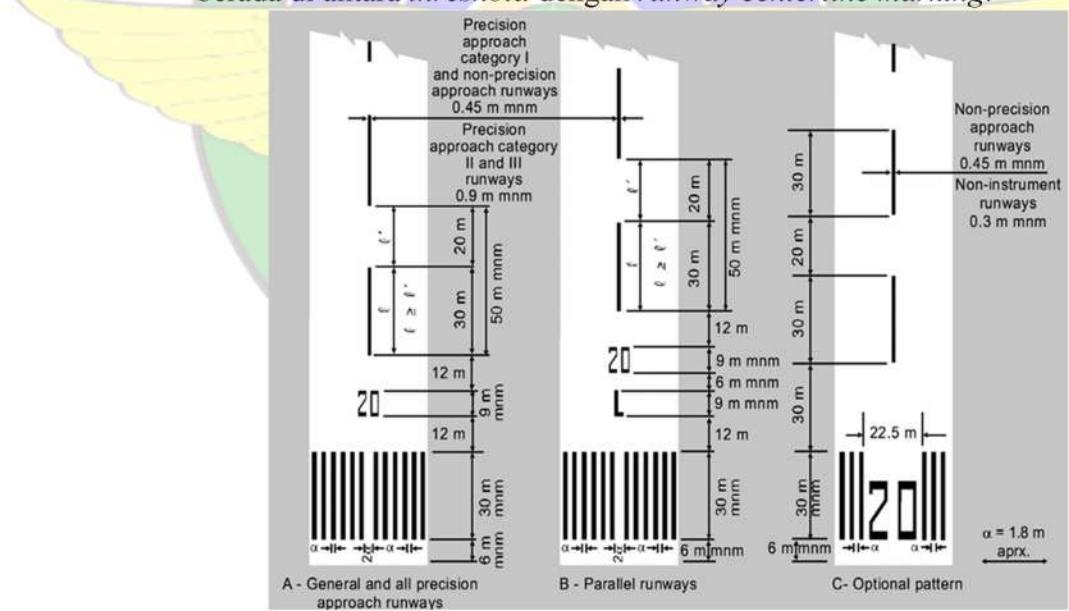
- a. Berupa garis solid/tunggal atau terdiri dari serangkaian garis dengan lebar keseluruhan sama dengan garis solid/tunggal;
- b. Berupa garis solid/tunggal pada awal dan akhir yang berfungsi sebagai tanda batas tepi *runway*.



Gambar 3. 1 *Runway Strip Marking*
 (sumber : Peraturan Menteri Perhubungan KM 21 Tahun 2005)

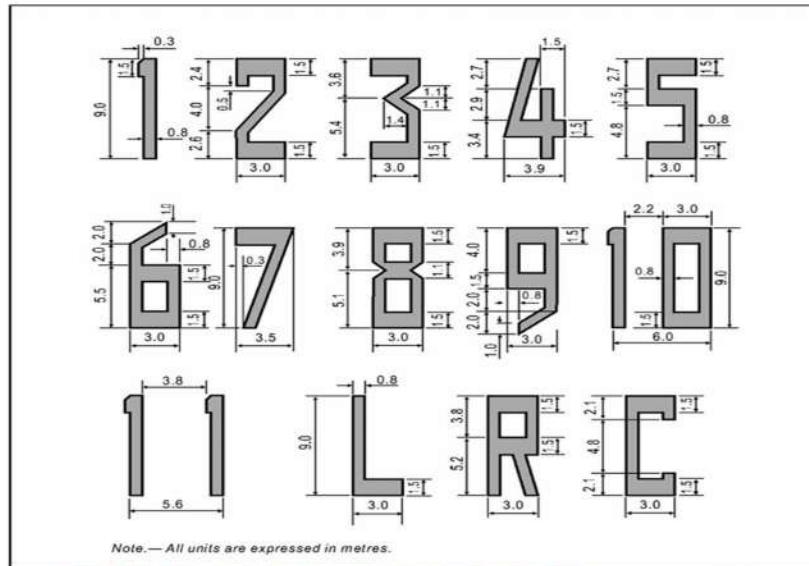
3.3.2 *Runway Designation Marking*

Tanda berwarna putih dalam bentuk 2 (dua) angka atau kombinasi 2 (dua) angka dan 1 (satu) huruf tertentu yang ditulis di *runway* sebagai identitas *runway*. Fungsinya sebagai penunjuk arah *runway* yang dipergunakan untuk *take off* dan *landing*, letaknya berada di antara *threshold* dengan *runway centerline marking*.



Gambar 3. 2 *Marka Runway Designation, Centerline, dan Threshold*

(sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023)



Gambar 3. 3 Bentuk dan Ukuran Marka Runway Designation
 (sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21
 Tahun 2023)

3.3.3 Threshold Marking

Marka Runway *Threshold* harus terdiri dari pola garis – garis memanjang dengan dimensi sama dan ditempatkan secara simetris di sekitar garis tengah *runway*.

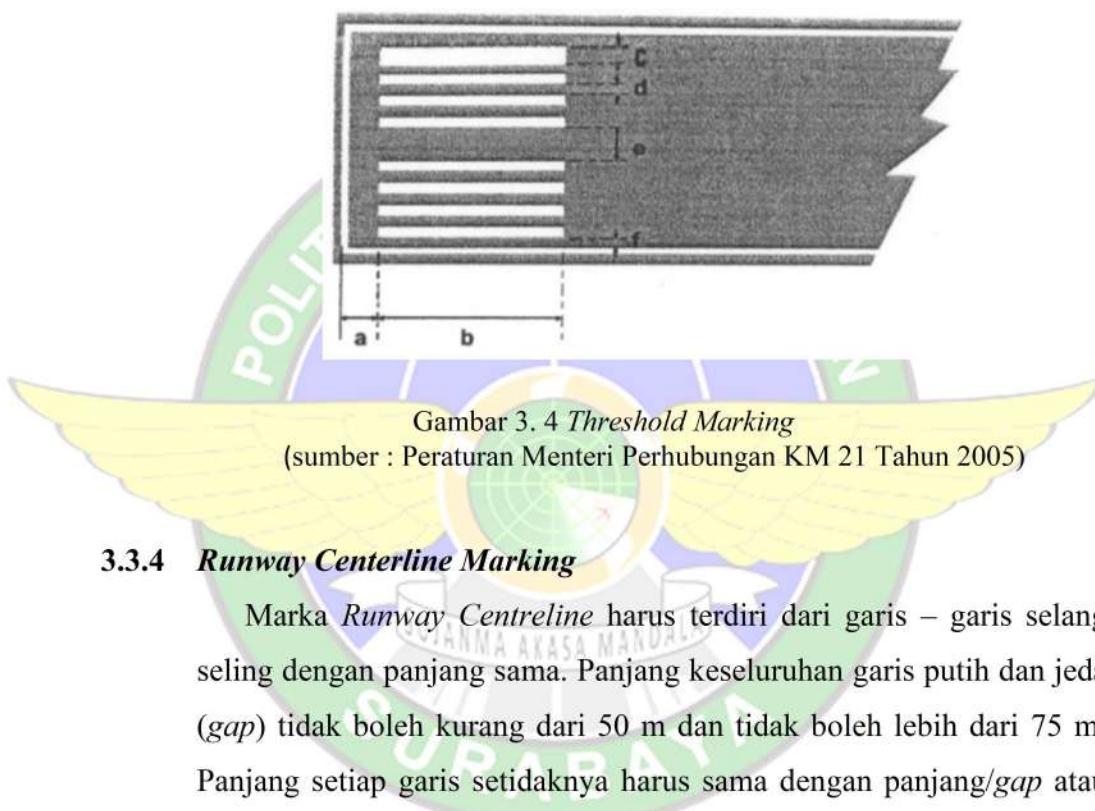
Tabel 3. 1 Jumlah Garis Runway Berdasarkan Lebar Runway

Lebar Runway	Jumlah Garis
18 m	4
23 m	6
30 m	8
45 m	12
60 m	16

(sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023)

Garis harus diperpanjang secara lateral (menyamping) sampai 3 m dari *Runway Edge* atau jarak 27 m di kedua sisi *Runway Centerline*, manapun yang menghasilkan jarak lateral (menyamping) yang lebih

kecil. Saat Marka *Runway Designation* ditempatkan dalam Marka *Threshold*, garis – garis harus dilanjutkan di *Runway*, Panjang garis harus minimal 30 m melintasi *Runway*, sebuah spasi ganda harus digunakan untuk memisahkan dua garis terdekat *centerline* dari *Runway*, dan dalam kasus dimana Marka *designation* termasuk dalam Marka *Threshold* maka jarak ini akan menjadi 22,5 m.

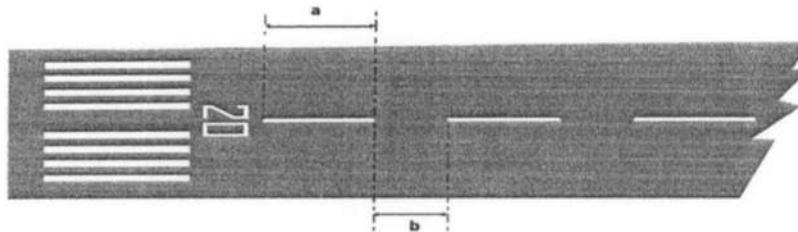


3.3.4 *Runway Centerline Marking*

Marka *Runway Centreline* harus terdiri dari garis – garis selang seling dengan panjang sama. Panjang keseluruhan garis putih dan jeda (*gap*) tidak boleh kurang dari 50 m dan tidak boleh lebih dari 75 m. Panjang setiap garis setidaknya harus sama dengan panjang/*gap* atau sepanjang 30 m, tergantung mana yang lebih panjang. Garis pertama dimulai 12 m dari *Runway designation number*. Lebar garis tidak boleh kurang dari:

- a. 0,90 m pada *Precision Approach Runway* kategori II dan III;
- b. 0,45 m pada *Non-Precision Approach Runway* yang mempunyai *code number* 3 atau 4, dan *precision approach runway* kategori I; dan

- c. 0,30 m pada *Non-Precision Approach Runway* yang mempunyai *code number* 1 dan 2, dan pada *Non – Instrument Runway*.



Gambar 3. 5 *Runway Centerline Marking*
(sumber : Peraturan Menteri Perhubungan KM 21 Tahun 2005)

3.3.5 *Aiming Point Marking*

Marka *Aiming Point* harus terdiri dari dua garis berwarna putih yang kontras. Dimensi dari garis dan jarak lateral (menyamping) nya harus sesuai dengan ketentuan. Jika Marka *Touchdown Zone* juga disediakan, maka jarak lateral (menyamping) antara Marka-Marka ini harus sama dengan jarak yang ada di Marka *Touchdown Zone*.

Tabel 3. 1 Lokasi dan Dimensi Marka *Aiming Point*

Lokasi dan dimensi (1)	Jarak pendaratan yang tersedia			
	Kurang dari 800 m (2)	800 m hingga tapi tidak sampai 1.200 m (3)	1.200 m hingga tapi sampai 2.400 m (4)	2.400 m dan lebih (5)
Jarak dari ambang batas ke	150 m	250 m	300 m	400 m

Lokasi dan dimensi (1)	Jarak pendaratan yang tersedia			
	Kurang dari 800 m (2)	800 m hingga tapi tidak sampai 1.200 m (3)	1.200 m hingga tapi sampai 2.400 m (4)	2.400 m dan lebih (5)
awal Marka				
Panjang garis	30 – 45 m	30 – 45 m	45 – 60 m	45 – 60 m
Lebar garis	4 m	6 m	6 – 10 m	6 – 10 m
Jarak antara bagian dalam garis ke garis	6 m	9 m	18 – 22,55 m	18 – 22,55 m

(sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023)

3.3.6 *Touchdown Zone Marking*

Marka *Runway Touchdown Zone* harus terdiri dari pasangan Marka segi empat berwarna putih yang berukuran sama di sekitar *Runway centerline* dengan beberapa pasang yang berhubungan dengan jarak pendaratan yang tersedia atau jika diterapkan, jarak antara *Threshold* adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Pasangan Marka Touchdown

Jarak pendaratan tersedia atau jarak antara kedua <i>threshold</i>	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

(sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023)

3.4 Pengecatan Terminal Keberangkatan

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 11 Tahun 2023 menyebutkan tujuan dari pemeliharaan rutin adalah untuk menjaga fasilitas mempunyai kondisi kinerja yang baik secara konstan, dan mencegah tidak berfungsinya fasilitas dengan memberikan perawatan yang tepat dan terjadwal sebelumnya yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pemeliharaan dan perawatan bangunan gedung.

Untuk pengecatan ulang pada gedung ada beberapa hal yang perlu diperhatikan antara lain :

- 1) Umum
Pengecatan ulang gedung harus diadakan secara rutin dengan waktu yang terjadwal untuk mencegah pelupukan, perubahan warna, dan pengelupasan.
- 2) Frekuensi Pengecatan Ulang
Frekuensi pengecatan ulang ditentukan berdasarkan material.
- 3) Material yang digunakan
Bahan cat yang digunakan pada prinsipnya harus sama dengan eksisting.
- 4) Metode Pengecatan Ulang
 - a) Cat eksisting harus dihapus menggunakan kape gagang dan sikat kawat serta permukaan yang akan dicat harus dibersihkan dan dihaluskan sebelum mengaplikasikan cat.
 - b) Pengecatan ulang dapat dilakukan dengan menggunakan mesin pengecatan tipe semprot atau dengan menggunakan kuas.
 - c) Setelah diaplikasikan, semua cat harus dilindungi dari kerusakan sampai cat kering

- d) Cat anti karat harus dapat digunakan pada permukaan besi sebelum pengaplikasian cat *finishing*.
- 5) Frekuensi dan Metode Pembersihan
- Frekuensi dan metode pembersihan ditentukan berdasarkan material sebagaimana tercantum pada tabel diatas.



BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training II*

Dalam pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini taruna melaksanakan kegiatan seperti pekerjaan perbaikan, perawatan, pembangunan, pengawasan, observasi dan melakukan setiap pekerjaan yang dilakukan di unit bangunan dan landasan, seperti inspeksi fasilitas sisi udara (*airside*) yang meliputi *runway*, *taxiway*, dan *apron*. Sedangkan untuk pelaksanaan di area *landside* taruna melakukan inspeksi pada terminal penumpang, terminal kargo, dan kantor administrasi.



Gambar 4. 1 Ruang lingkup pelaksanaan OJT II
(Sumber : Google Earth)

Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training II*, dilaksanakan pada unit *Facilities*. Pelaksanaan pada *On The Job Training II*, dilaksanakan kurang lebih 5 bulan pada tanggal 1 Oktober – 28 Februari 2025. Penyusunan ini dikhawasukan pada Unit *Facilities*, yakni pada Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara. Ruang lingkup pelaksanaan *On The Job Training II* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat bandara secara umum merujuk pada infrastruktur dan layanan yang berada di area non-professional bandara, meliputi terminal penumpang, area parkir, bangunan perkantoran, serta fasilitas perbelanjaan dan makanan. Selain itu, fasilitas ini juga mencakup jalur akses seperti jalan dan transportasi darat yang menghubungkan bandara dengan wilayah sekitarnya. Fasilitas sisi darat berperan penting dalam memastikan kenyamanan, keselamatan, dan efisiensi bagi penumpang dan personel bandara.

1. Terminal Penumpang

Terminal bandar udara adalah bangunan di bandara yang digunakan untuk proses keberangkatan dan kedatangan penumpang. Di dalam terminal ini, terdapat berbagai fasilitas seperti loket *check-in*, area tunggu, gerbang keberangkatan, klaim bagasi, serta pusat informasi. Terminal juga terdapat fasilitas tambahan seperti kantin, toilet, dan ruang tunggu *vip* untuk kenyamanan penumpang. Fungsi utama terminal adalah memastikan kelancaran dan kenyamanan proses perjalanan udara bagi penumpang dari saat mereka tiba di bandara hingga naik ke pesawat, dan sebaliknya.



Gambar 4. 2 Terminal Penumpang
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

2. Terminal Kargo

Fasilitas Bangunan Terminal Barang (Kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang (kargo) udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Berikut adalah gambar dari Bangunan gedung terminal kargo.



Gambar 4. 3 Terminal Kargo
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

3. Kantor Administrasi

Kantor Administrasi merupakan fasilitas yang digunakan untuk mengoperasikan fungsi dari administrasi dan manajemen bandar udara.



Gambar 4. 4 Kantor Administrasi
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

4. Gedung PK-PPK

Gedung PK-PPK ini merupakan bagian penting di bandar udara yang berfungsi untuk memastikan keselamatan penerbangan dan penumpang di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.



Gambar 4. 5 Gedung PK-PPK
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

5. Gedung Alat-Alat Berat (A2B)

Gedung A2B ini berfungsi untuk penyimpanan alat-alat besar yang ada di bandara.



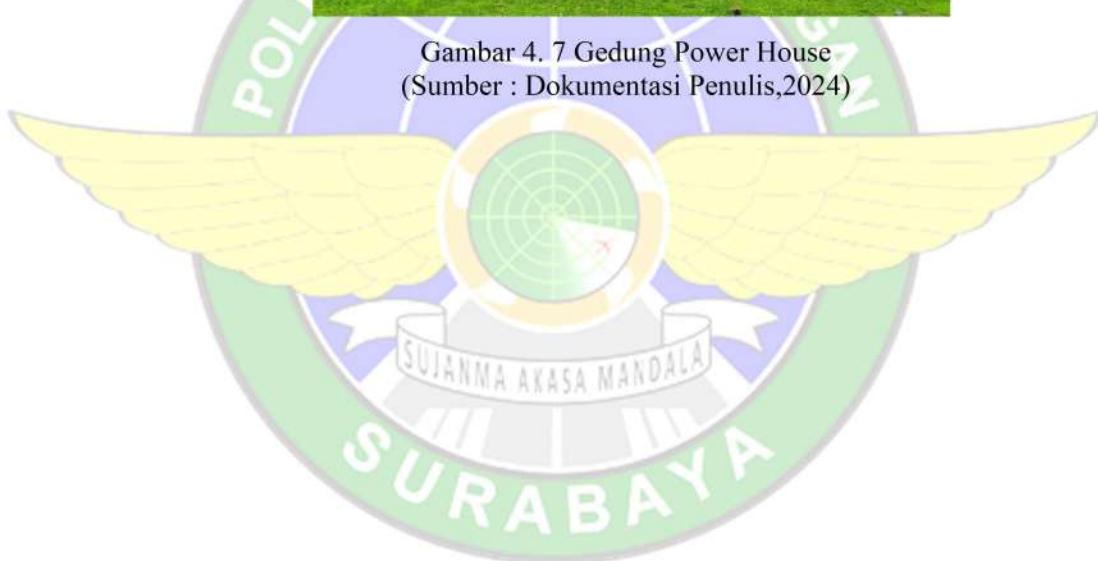
Gambar 4. 6 Gedung A2B
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

6. Gedung Power House

Gedung *Power House* merupakan fasilitas yang berfungsi untuk menyediakan dan mengelola penyediaan listrik, manajemen energi, dan cadangan energi untuk bandar udara.



Gambar 4. 7 Gedung Power House
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)



4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok mencakup berbagai komponen penting untuk mendukung operasi pesawat di area landasan pacu. Fasilitas sisi udara meliputi *runway* yang digunakan untuk lepas landas dan mendarat, *taxiway* sebagai penghubung landasan pacu dengan apron, dan *apron* sebagai tempat parkir pesawat, pengisian bahan bakar, dan pemeliharaan.

1. Landasan Pacu (*Runway*)

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



Gambar 4. 8 Runway Bandara Internasional Lombok
(Sumber : Google Earth)

2. Landas Hubung (*Taxiway*)

Area ini digunakan untuk menghubungkan *runway* dengan *apron*, terminal atau fasilitas lainnya yang ada di bandara. Sebagian besar *taxiway* memiliki permukaan keras, seperti aspal atau benton. Di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok sendiri memiliki 4 *taxiway* yaitu *taxiway A,B,C*, dan *Sierra Papa (South Parallel)*.



Gambar 4. 9 Taxiway Bandara Internasional Lombok
(Sumber : Google Earth)

3. Apron

Area/tempat yang digunakan pesawat udara untuk parkir, mengisi bahan bakar, menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo.



Gambar 4. 10 Apron Bandara Internasional Lombok
(Sumber : Google Earth)

4.2 Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2025 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 5 bulan terhitung sejak 1 Oktober – 28 Februari 2025 dan dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok.

Selama proses OJT berlangsung penulis dibimbing dan diawasi oleh *Supervisor* yang ada di Bandar Udara tersebut. Adapun jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) secara spesifik terlampir di lampiran dan secara umum sebagai berikut.

Tabel 4. 1 Pelaksanaan OJT di Bandar Udara Lombok

NO	TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1	1 Oktober 2024	Taruna sampai di lokasi OJT
2	1 Oktober – 31 Maret 2025	Taruna melaksanakan dinas harian
3	6 Maret 2025	Taruna melaksanakan sidang OJT

(Sumber : olahan penulis)

4.3 Permasalahan On The Job Training

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok pada unit *Airport Facilities*, pemeriksaan fasilitas bandara adalah hal utama yang harus dilaksanakan pada fasilitas sisi udara maupun fasilitas sisi darat. Dikarenakan adanya pemeriksaan rutin dari fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat, penulis menemukan beberapa permasalahan yang terjadi pada *airside* dan *landside*. Dengan adanya permasalahan penulis dan unit *facilities* melakukan pemeliharaan terhadap permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

1. Berdasarkan pengamatan penulis terdapat suatu permasalahan yang terjadi pada marka *centerline runway* yang tertutup oleh *rubber deposit* sehingga pilot tidak dapat melihat *centerline* pada *runway* ketika melakukan pendaratan. Menurut di PR 21 tahun 2023 tentang

- standar teknis dan operasional penerbangan mengenai marka dan rambu pada daerah pergerakan pesawat udara sudah seharusnya untuk melakukan pekerjaan pengecatan ulang di marka *centerline*.
2. Berdasarkan pengamatan penulis terjadi pengelupasan cat pada area dinding terminal keberangkatan maka dari itu dilakukan pemeliharaan yang berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 11 tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pengecatan Ulang Marka Centerline Runway

Sesuai dengan SOP Pemeliharaan Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid Lombok, pengecatan marka dilakukan apabila marka tersebut dirasa perlu dilakukan pengecatan ulang, seperti sudah tertutup oleh rubber deposit atau marka sudah terlihat pudar maka dilakukan pengecatan ulang untuk tindakan sementara sebelum dilaksanakannya pembersihan rubber deposit, dikarenakan marka tertutup oleh rubber deposit sehingga mengganggu penglihatan pilot ketika hendak melakukan *landing*, maupun *take off* demi kenyamanan dan keselamatan penerbangan.



Gambar 4. 11 Lokasi pengecatan ulang marka centerline runway
(Sumber : Google Earth)

Pengecatan dilakukan pada malam hari setelah *off* penerbangan yaitu pada pukul 21.00 WITA – 01.00 WITA dengan dimensi pengecatan yaitu 30 x 0,45 meter per *centerline* dan didapatkan 7 marka *centerline* yang dilakukan pengecatan. Pengecatan ini menggunakan jenis cat khusus untuk marka, cat yang dipakai ialah cat berjenis *roadline paint*. Cat *roadline paint* merupakan cat berbahan dasar karet terklorinasi. Produk ini menghasilkan lapisan lapisan yang keras dan fleksibel, mempunyai daya tahan terhadap abrasi, tumbukan, minyak, dan pelumas.

Beberapa tahapan yang dilakukan saat melakukan pengecatan ialah:

1. Tahap Persiapan

- a. Mempersiapkan alat pelindung diri yang telah memenuhi standar untuk pelaksana dan operator saat melaksanakan pekerjaan.
- b. Melakukan pembersihan lokasi, mobilisasi peralatan dan tenaga kerja.
- c. Pekerjaan dapat dilaksanakan setelah jam operasional Bandar Udara selesai dan tidak terdapat pergerakan di sisi udara Bandar Udara
- d. Pengadaan bahan dan material. Seperti cat *roadline paint*, *thinner*, kuas, kuas roll, ember, dll.

2. Tahap pekerjaan

- a. Bagian yang akan dilakukan pengecatan ulang dibersihkan terlebih dahulu agar tidak ada debu atau kotoran disekitar area.
- b. Selanjutnya menyiapkan cat *roadline paint* yang dapat dicampurkan dengan *thinner* untuk memaksimalkan efisiensi kuantitas dan kualitas cat, yang mana didapat hasil yang maksimal saat melakukan pengecatan.



Gambar 4. 12 Proses pencampuran cat
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)

- c. Pengecatan ulang pada marka *centerline runway* dilakukan pada area marka *centerline* yang sebelumnya sudah tercat pada awal pembuatan marka, sehingga hanya perlu melakukan penebalan terhadap marka yang tertutup oleh rubber deposit.



Gambar 4. 13 proses pengecatan marka centerline runway
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)



Gambar 4. 14 hasil pengecatan ulang marka centerline runway
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2024)



4.4.2 Pengecatan Ulang Dinding Gedung Terminal

Pemeliharaan pada sisi darat Bandar Udara Internasional Lombok rutin dilakukan sebagai bentuk kenyamanan dan untuk mempercantik juga menambah estetika gedung terminal kedatangan, secara teknis juga untuk memberikan lapisan pelindung tambahan bagi permukaan dinding. Pada saat ini dinding area kedatangan Bandara Internasional Lombok sudah memudar sehingga dilakukan perawatan dengan cara pengecatan ulang pada area tersebut. Pada Bandar Udara Internasional Lombok pemeliharaan ini dilakukan pada malam hari saat *off* penerbangan pada pukul 21.00 WITA – 00.00 WITA dengan dimensi pengecatan 20 m^2 .

Ada beberapa tahapan yang dilakukan ketika melakukan pengecatan ulang pada area kedatangan terminal sebagai berikut :

1. Tahap Persiapan

Alat dan bahan yang digunakan untuk proses pengecatan pada dinding terminal adalah :

- Cat dinding berwarna putih
- Air
- Kuas Tangan
- Kuas *Roll*
- Bak cat
- Kain Lap

2. Tahap Pelaksanaan

Waktu pelaksanaan pengecatan dilaksanakan pada malam hari setelah *off* jam penerbangan sehingga tidak mengganggu kenyamanan bekerja dan juga kenyamanan penumpang di sekitar.

- Tahap awal dimulai dari pencampuran cat dengan air, pencampuran ini dilakukan dengan komposisi cat dengan air 1:1.

- Selanjutnya adalah melakukan pengecatan pada dinding yang telah ditentukan menggunakan kuas tangan pada daerah yang susah dijangkau dan kuas roll pada daerah yang mudah dijangkau dan apabila ada cat yang jatuh ke lantai dapat dibersihkan menggunakan kain lap
- Setelah pengecatan tahap pertama kering, maka dilakukan pelapisan pengecatan yang kedua agar warna cat menjadi lebih jelas
- Tahapan-tahapan dilaksanakan dengan baik dan hati-hati agar hasil akhir pengecatan akan bagus dan rapi.



Gambar 4. 15 Proses Pengecatan Terminal Kedatangan
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2025)



Gambar 4. 16 Hasil Pengecatan Terminal Kedatangan
(Sumber : Dokumentasi Penulis,2025)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Dalam pengamatan penulis pada saat melaksanakan *on the job training* di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok, dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari pelaksanaan yang penulis lakukan saat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid Lombok dapat ditarik kesimpulan bahwa diperlukannya pengecatan ulang pada marka *centerline runway* dengan dimensi 30 x 0,45 meter per *centerline runway* dan didapatkan 7 marka *centerline* yang dilakukan pengecatan, dengan waktu penggerjaan pada pukul 21.00 WITA sampai 01.00 WITA saat sudah *off* penerbangan. Pengecatan ini dilakukan untuk membantu visual dari pilot agar dapat terlihat dengan jelas pada saat akan melakukan *landing* maupun saat akan melakukan *take-off*.
2. Dari pelaksanaan yang dikerjakan penulis untuk melakukan pengecatan ulang pada terminal kedatangan dengan luas 20 m^2 dengan waktu penggerjaan pada pukul 20.00 WITA sampai 22.30 WITA saat jadwal penerbangan keberangkatan sudah selesai untuk menjaga kenyamanan penumpang, dapat di tarik kesimpulan bahwa untuk pemeliharaan terminal diperlukan langkah-langkah yang tepat dalam melakukan pengecatan untuk menjaga umur bangunan dan estetika bangunan sehingga bangunan tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan Pelaksanaan *On The Job Training*

Berikut kesimpulan keseluruhan yang didapatkan selama melaksanakan *On The Job Training* di Bandar Udara Internasional Lombok:

1. Mendapatkan ilmu yang tidak didapatkan di kampus khususnya ilmu lapangan dan ilmu praktik.
2. Memahami pentingnya kerja sama antar rekan kerja untuk mencari solusi dan memecahkan masalah secara bersama-sama.

5.2 Saran`

5.2.1 Saran Permasalahan

Adapun beberapa saran yang dapat diberikan antara lain sebagai berikut:

1. Melakukan pengecekan marka runway secara berkala, sekiranya sudah pudar atau sudah tertutup oleh rubber deposit agar segera dilakukan pengecatan ulang pada marka untuk opsi sementara sebelum pembersihan rubber deposit yang telah terjadwal.
2. Pemeliharaan dan perawatan fasilitas sisi darat, maka dilaksanakan pengecatan ulang dinding pada terminal keberangkatan secara berkala yang sesuai dengan PR 11 Tahun 2023 Tentang Pedoman Pemeliharaan Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara.

5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan On The Job Training

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan selama kurang lebih 6 bulan penulis mendapatkan banyak pengalaman baru untuk karir di masa mendatang.

1. Perlunya pengecekan dan pemeliharaan alat secara rutin untuk menjaga alat dari kerusakan.
2. Kepada pelaksanaan OJT selanjutnya diharapkan adanya dosen pendamping yang ikut serta ke lokasi OJT untuk mengantarkan taruna yang akan melaksanakan OJT di lokasi tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2020). Pedoman Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Tahun 2020.

Kementerian Perhubungan, & Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2023). PR 21 Tahun 2023. Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Menteri Perhubungan. (2005). KM 21 Tahun 2005.

Perhubungan, K. (2023). PR 11 Tahun 2023.

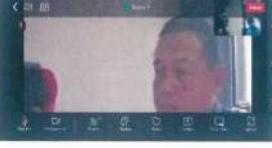
Pia, U., & Denpasar, W. (2023). AIP BANDARA LOMBOK.

PM 36 TAHUN 2021. (2021). PM 36 Tahun 2021 tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Undang-undang republik. (2009). UU RI NO 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN. *Society*, 3.

LAMPIRAN

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

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

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

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

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

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

Supervisor
Airport Facility Technician



Dwi Romario Pasha, A.Md
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facility Technician



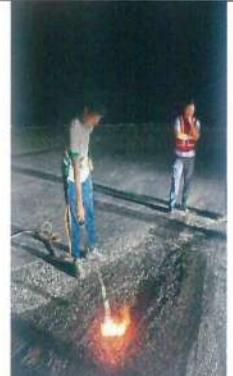
Ridwan Malik Hanggono, A.Md
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

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

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

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

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

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

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

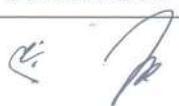
Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

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

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

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

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

23	Senin 23 Desember 2024	Pelaksanaan perbaikan <i>patching</i> pada taxiway charlie		<i>R.</i> <i>J.</i>
24	Selasa 24 Desember 2024	Pelaksanaan perbaikan <i>patching</i> pada taxiway charlie		<i>R.</i> <i>J.</i>
25	Rabu 25 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>
26	Kamis 26 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>
27	Jumat 27 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>
28	Sabtu 28 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>
29	Minggu 29 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>
30	Senin 30 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>
31	Selasa 31 Desember 2024	LIBUR		<i>R.</i> <i>J.</i>

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

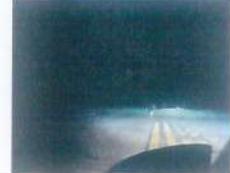
Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

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

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

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

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

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

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

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

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

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

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

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

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

Supervisor
Airport Facilities Technician



Dwi Romario Pasha
NIP : 20246518

Supervisor
Airport Facilities Technician



Ridwan Malik Hanggono
NIP : 20246729