

**PERBAIKAN PINTU TOILET PADA RUANGAN EOC
(*EMERGENCY OPERATIONS CENTER*) DAN PEMBUATAN
MARKA PADA *TAXIWAY* DAN *APRON* BARU DI BANDAR
UDARA DEPATI PARBO KERINCI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 1 April 2024 – 19 September 2024**



Disusun Oleh:

NEVA VAMELA CAROLINE
NIT 30722017

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

2024

**PERBAIKAN PINTU TOILET PADA RUANGAN EOC
(*EMERGENCY OPERATIONS CENTER*) DAN PEMBUATAN
MARKA PADA *TAXIWAY* DAN *APRON* BARU DI BANDAR
UDARA DEPATI PARBO KERINCI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 1 April 2024 – 19 September 2024**



Disusun Oleh:

NEVA VAMELA CAROLINE
NIT 30722017

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

PERBAIKAN PINTU TOILET PADA RUANGAN EOC (*EMERGENCY OPERATIONS CENTER*) DAN PEMBUATAN MARKA PADA *TAXIWAY* DAN *APRON* BARU DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI

Oleh:

NEVA VAMELA CAROLINE
NIT. 30722017

Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:



Untung Sugito, S.AP
NIP. 19791216 201012 1 001

Kepala UPBU Depati Parbo



Gintan Selin, S.H
NIP. 19790605 200701 1 006

Dosen Pembimbing



Rahmat Subhan Fajri, S.Kom., M.M
NIP. 19761214 199803 1 002



Fahrur Rozi, ST., M.Sc.
NIP. 19790620 200812 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan tim penguji pada tanggal 07 September 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*.

Tim Penguji

Supervisor 1



Untung Sugito, S.AP
NIP. 19791216 201012 1 001

Supervisor 2



Gintan Selin, S.H
NIP. 19790605 200701 1 006

Ketua



Fahrur Rozi, ST., M.Sc.
NIP. 19790620 200812 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan



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

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirrobil'alamin, Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan segala limpahan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan laporan dengan judul “PERBAIKAN PINTU TOILET PADA RUANGAN EOC (*EMERGENCY OPERATIONS CENTER*) DAN PEMBUATAN MARKA PADA *TAXIWAY* DAN *APRON* BARU DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI” sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Penulisan laporan ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat lulus laporan kegiatan *On the Job Training* yang dilaksanakan pada semester 4 Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan ke 7 Alpha, kegiatan ini dilakukan dalam waktu 1 semester di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.

Selama proses penyusunan laporan *On the Job Training* ini tentu tak lepas dari dukungan, arahan serta bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan penuh rasa hormat, penulis mengucapkan terimakasih sebesar - besarnya kepada:

1. Allah SWT yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training* (OJT) di UPBU Depati Parbo dengan baik
2. Teristimewa kepada kedua Orang Tua yang selalu memberikan doa, nasihat, dan bantuan serta dukungan moral dan spiritual demi keberkahan kegiatan *On the Job Training* (OJT) maupun dalam kegiatan menempuh pendidikan.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Rahmat Subhan Fajri, S.Kom., M.M selaku Kepala UPBU Depati Parbo Kerinci
5. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan.
6. Bapak Fahrur Rozi, ST., M.Sc selaku dosen pembimbing *On the Job Training*.
7. Bapak Untung Sugito S.AP dan Bapak Gintan Selin S.H, sebagai supervisor

Taruna *On The Job Training*.

8. Ibu Reny Anjasmara A.Md.T selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan UPBU Depati Parbo.
9. Mba Monicha Saraswati, A.Md dan Aa Arya Jalasena Pratama, A.Md.T. selaku senior alumni di unit bangunan dan landasan UPBU Depati Parbo atas bimbingan, arahan, dan pengalaman selama penulis melaksanakan *On the Job Training*.
10. Seluruh *staff* unit Bangunan dan Landasan UPBU Depati Parbo.
11. Rekan – rekan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya Angkatan 7 Alpha maupun Politeknik Penerbangan Indonesia Curug Angkatan ke 15 Alpha dan Bravo yang telah membantu serta memberi dukungan selama kegiatan berlangsung.
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah membantu dan memberi dukungan hingga terselesaikannya laporan ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna karena adanya keterbatasan ilmu dan pengalaman yang dimiliki. Oleh karena itu, semua kritik dan saran yang bersifat membangun akan penulis terima dengan senang hati sehingga dapat melengkapi dan menyempurnakan laporan ini. Penulis berharap, semoga laporan ini bermanfaat bagi pembaca.

Kerinci, 07 September 2024

Penulis

Neva Vamela Caroline
NIT. 30722017

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	1
1.2 Maksud Dan Manfaat On The Job Training.....	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	3
2.1 Sejarah Bandar Udara Depati Parbo.....	3
2.2 Peranan Bandar Udara Depati Parbo.....	4
2.3 Data Umum Bandar Udara	5
2.3.1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	5
2.3.2 Jam Operasi Bandar Udara	6
2.3.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	6
2.3.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	7
2.3.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara	7
2.3.6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat	8
2.3.7 Koordinat <i>Obstacle</i>	8
2.3.8 <i>Declare Distance</i>	10
2.3.9 Layout Bandara Depati Parbo.....	10
2.4 Struktur Organisasi.....	11

BAB III TINJAUAN TEORI	12
3.1 Bandar Udara.....	12
3.2 Sisi Udara (<i>Airside</i>).....	12
3.3 Sisi Darat (<i>Landside</i>).....	12
3.4 Fasilitas Penujang.....	13
3.4.1 Fasilitas Toilet	13
3.5 Definisi Pintu.....	14
3.5.1 Macam-Macam Pintu.....	14
3.6 Marka Pada Fasilitas Sisi Udara.....	15
3.6.1 Marka pada <i>Taxiway</i>	16
3.6.2 Marka pada <i>Apron</i>	17
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....	18
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	18
4.1.1 Sisi Udara (<i>Airside</i>)	18
4.1.2 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	22
4.2 Jadwal On The Job Training	26
4.3 Permasalahan.....	27
4.3.1 Pekerjaan Penggantian Pintu pada Toilet Ruangan EOC	27
4.3.2 Pekerjaan Pengecatan Marka <i>Taxiway</i> dan <i>Apron</i>	27
4.4 Penyelesaian Masalah	28
4.4.1 Pemasangan Pintu pada Toilet Ruangan EOC.....	28
4.4.2 Pembuatan Marka Baru pada <i>Apron</i> dan <i>Taxiway</i>	33
BAB V PENUTUP.....	40
5.1 Kesimpulan.....	40
5.1.1 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	40

5.1.2 Kesimpulan Permasalahan.....	40
5.2 Saran.....	41
5.2.1 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	41
5.2.2 Saran Permasalahan	41
DAFTAR PUSTAKA.....	43
LAMPIRAN.....	44

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	5
Tabel 2. 2 Jam Operasi.....	6
Tabel 2. 3 Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	6
Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	7
Tabel 2.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara	7
Tabel 2. 6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat	8
Tabel 2. 7 Koordinat Obstacle	8
Tabel 4. 1 Data <i>Runway</i> Bandar Udara Depati Parbo.....	19
Tabel 4. 2 Data <i>Apron</i> Bandar Udara Depati Parbo.....	19
Tabel 4. 3 Data <i>Taxiway</i> Bandar Udara Depati Parbo	20
Tabel 4. 4 Data <i>Runway Strip</i> Bandar Udara Depati Parbo	21
Tabel 4. 5 Data RESA Bandar Udara Depati Parbo	21
Tabel 4. 6 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training 1	26
Tabel 4. 7 Alat dan Bahan Pemasangan Pintu pada Toilet Ruangan EOC	28
Tabel 4. 8 Luasan Marka Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Depati Parbo	33
Tabel 4. 9 Alat dan Bahan Pengecatan Marka pada <i>Apron</i> dan <i>Taxiway</i>	34

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo Tampak Depan	3
Gambar 2. 2 Layout Bandar Udara Depati Parbo	10
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Depati Parbo	11
Gambar 4. 1 <i>Runway</i> Bandar Udara Depati Parbo	19
Gambar 4. 2 <i>Apron</i> Bandar Udara Depati Parbo	20
Gambar 4. 3 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Depati Parbo	20
Gambar 4. 4 <i>Runway Strip</i> Bandar Udara Depati Parbo	21
Gambar 4. 5 <i>Runway End Safety Area</i> Bandar Udara Depati Parbo	22
Gambar 4. 6 Terminal Bandar Udara Depati Parbo	22
Gambar 4. 7 Bangunan PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo	23
Gambar 4. 8 Pos <i>Access Control</i> Bandar Udara Depati Parbo	24
Gambar 4. 9 Bangunan <i>Power House</i> (PH) Bandar Udara Depati Parbo	24
Gambar 4. 10 Kantor Bandar Udara Depati Parbo	25
Gambar 4. 11 Rumah Dinas Bandar Udara Depati Parbo	26
Gambar 4. 12 <i>Apron</i> Bandar Udara Depati Parbo	28
Gambar 4. 13 Proses melepaskan kusen pada dinding	31
Gambar 4. 14 <i>Cutting</i> dinding	32
Gambar 4. 15 Pemasangan Kusen dan Pintu	32
Gambar 4. 16 <i>Finishing</i> dan Hasil Akhir	33
Gambar 4. 17 Pembersihan permukaan <i>apron</i> dan <i>taxiway</i>	37
Gambar 4. 18 Penandaan garis marka pada <i>apron</i> dan <i>taxiway</i>	37
Gambar 4. 19 Pelapisan lem pada <i>apron</i> dan <i>taxiway</i>	38
Gambar 4. 20 Pengecatan marka pada <i>taxiway</i> dan <i>apron</i>	38
Gambar 4. 21 Hasil Pengecatan	39

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Transportasi adalah sarana penting yang mendukung berbagai aktivitas seperti distribusi barang dan jasa serta penghubung antar pulau di Indonesia. Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari kepulauan membuat transportasi udara menjadi sangat penting untuk mendukung pertumbuhan pesat maskapai penerbangan dan penambahan jalur penerbangan baik di kota besar maupun kecil. Transportasi udara di Indonesia perlu dioptimalkan karena mampu mencapai tujuan dengan cepat dan menggunakan teknologi tinggi.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang wilayahnya terbentang dari Sabang sampai Merauke. Hal ini menjadi salah satu faktor dalam pesatnya pertumbuhan transportasi, terutama transportasi udara. Transportasi udara dinilai lebih cepat dan efisien dalam upaya menjangkau daerah-daerah terpencil. Berbagai upaya dilakukan dalam meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan untuk mencapai pelayanan yang baik di bidang transportasi udara

Bandar Udara Depati Parbo terletak di Jl. Angkasa Pura, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci, Provinsi Jambi. Bandar Udara ini merupakan salah satu Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III. Bandar Udara Depati Parbo merupakan pintu gerbang utama ke Kabupaten Kerinci dan sekitarnya, menyediakan akses langsung ke berbagai destinasi wisata unggulan seperti Danau Kerinci dan Gunung Kerinci. Sebagai Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III, bandara ini menjadi pusat transportasi udara yang penting, menghubungkan daerah-daerah di Sumatera dengan kota-kota besar lainnya di Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya, sebagai salah satu lembaga pendidikan di bidang penerbangan di bawah Badan Pendidikan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP), memiliki program studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan yang dituntut menghasilkan sumber daya manusia yang

kompeten. Para mahasiswa diberikan materi dan praktik di lapangan untuk meningkatkan kualitas kinerja mereka.

Praktik kerja lapangan atau *On the Job Training* (OJT) di sebuah bandara merupakan bagian dari kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. OJT I perlu dilaksanakan agar para mahasiswa mendapatkan pengetahuan dan pengalaman yang sangat berguna untuk karir mereka di masa depan. Lulusan diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang dibutuhkan. Melalui program OJT I, para mahasiswa dapat meningkatkan motivasi, kreativitas, dan kompetensi, baik secara individu maupun dalam tim.

1.2 Maksud Dan Manfaat On The Job Training

Program *On The Job Training* (OJT) dirancang secara khusus untuk memberikan pengalaman kerja nyata kepada taruna/i di lingkungan bandara yang dinamis. Dengan demikian, mereka dapat mengaplikasikan secara langsung teori-teori yang telah dipelajari di bangku kuliah. Selain itu, OJT juga bertujuan untuk membekali taruna/i dengan keterampilan praktis yang dibutuhkan dalam dunia kerja, seperti pemecahan masalah, pengambilan keputusan, dan kerja sama tim. Melalui program ini, diharapkan taruna/i dapat mengembangkan kompetensi yang relevan dengan industri penerbangan, sehingga mereka siap menghadapi tantangan karir di masa depan.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Sejarah Bandar Udara Depati Parbo

Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Bandar Udara Depati Parbo didirikan pada tahun 1978 Merupakan Bandar Udara yang terletak di Desa Angkasa Pura Hiang, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci, Jambi. UPBU Depati Parbo Kerinci diberi nama pahlawan Kerinci yaitu “Kasib yang bergelar Depati Parbo.” Daerah Kabupaten Kerinci merupakan daerah rawan bencana, maka tujuan awal didirikan bandar udara ini adalah untuk jalur evakuasi bencana dan pendistribusian bantuan. Letak Geografis UPBU Depati Parbo yaitu pada koordinat 02°05’28’’ S 101°27’46’’ E.

Bandar Udara Depati Parbo Kerinci ini merupakan salah satu dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki landasan pacu (*runway*) dengan dimensi panjang 1800 meter dan lebar 30 meter, landas hubung (*taxiway*) berdimensi 60 meter dan 15 meter, serta landas parkir (*apron*) dengan dimensi panjang 56,5 meter dan lebar 42 meter. Ketiga fasilitas tersebut dibangun dengan menggunakan perkerasan lentur (*flexible pavement*)



Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo Tampak Depan
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

UPBU Depati Parbo Kerinci sangat bermanfaat bagi masyarakat kerinci saat ini. Hal ini dikarenakan waktu perjalanan darat dari Jambi menuju Sungai Penuh atau Kabupaten Kerinci yang biasanya 10 jam dapat dipersingkat menjadi kurang lebih 1 jam menggunakan transportasi udara. Menurut informasi pesawat yang pertama kali mendarat di Bandar Udara Depati Parbo adalah pesawat SMAC, dan selanjutnya pesawat Merpati, Riau Airline, Sky Aviation pada tanggal 6 Juni 2011, Pacific Royale 1 April 2012. Sampai saat ini pesawat paling besar yang dapat beroperasi di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci ini adalah pesawat jenis ATR 72-600. Layanan penerbangan di Bandara Depati Parbo ini sempat terhenti beroperasi ketika wabah pandemi dan mulai beroperasi kembali bulan Januari 2024 dengan rute Kerinci-Jambi oleh PT Asi Pujiastuti Aviation (Susi Air) setiap hari Senin dan Jumat.

2.2 Peranan Bandar Udara Depati Parbo

Bandar Udara Depati Parbo memiliki peranan penting dalam mendukung beberapa aspek kehidupan dan perekonomian di wilayah Kabupaten Kerinci dan Kota Sungai Penuh, beberapa peranan Bandar Udara Depati Parbo yaitu:

a. Penghubung transportasi antar kota dan provinsi

Bandar Udara Depati Parbo Kerinci merupakan sarana bagi masyarakat Kabupaten Kerinci supaya dapat menempuh perjalanan ke kota lain menggunakan jalur udara dengan cepat tanpa memerlukan banyak waktu.

b. Menambah pertumbuhan ekonomi lokal

Keberadaan bandara ini membantu mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dengan membuka akses yang lebih luas bagi perdagangan dan investasi. Kemudahan akses transportasi udara memungkinkan distribusi produk lokal, seperti hasil pertanian dan kerajinan, ke pasar yang lebih luas. Selain itu, bandar udara ini juga menciptakan lapangan kerja baik secara langsung di bandar udara maupun tidak langsung melalui industri terkait.

c. Dukungan terhadap pariwisata

Kabupaten Kerinci dikenal dengan potensi pariwisatanya, termasuk keindahan alam dan kekayaan budaya. Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

memfasilitasi kunjungan wisatawan domestik dan internasional, yang pada gilirannya meningkatkan pendapatan dari sektor pariwisata dan mendorong pengembangan fasilitas wisata yang lebih baik.

d. Akses layanan Kesehatan dan Pendidikan

Aksesibilitas yang baik melalui transportasi udara memungkinkan masyarakat untuk mendapatkan layanan kesehatan dan pendidikan yang mungkin tidak tersedia secara memadai di daerah mereka. Ini termasuk perjalanan untuk keperluan medis ke rumah sakit yang lebih lengkap atau menghadiri institusi pendidikan di luar daerah.

2.3 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Depati Parbo memiliki peranan penting dalam akses keluar masuk Kabupaten Kerinci, bandar udara ini memiliki berbagai fasilitas dan data umum sebagai berikut:

2.3.1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

Data Geografis, Lokasi serta administrasi Bandar Udara Depati Parbo Kerinci sebagai berikut :

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

<i>IATA CODE</i>	:	KRC
<i>ICAO CODE</i>	:	WIJI
Nama Bandar Udara	:	Depati Parbo
Nama Kota	:	Kerinci
Provinsi	:	Jambi
Koordinat Titik Referensi Bandara (<i>Airport Reference Point/ARP</i>)	:	02° 05' 27,5'' S 101°27'47.0'' E
Arah dan Jarak ke kota	:	Arah Barat 3,6 km
Magnetik Var/Tahun Perubahan	:	0° E (2020)/0.01° Decreasing
Elevasi Bandar Udara (MSL)	:	2607 ft
Elevasi Threshold 12 - 30	:	12 = 2.607,02 ft 30 = 2.600,03 ft
Referensi Temperatur Bandar Udara	:	25 oC
Nama Penyelenggara Bandar Udara	:	Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati

Alamat	:	Jl. Angkasa Pura, Desa Angkasa Pura Hiang, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci Propinsi Jambi.
No. Telepon	:	08117445123 (Kantor)
Faxsimile	:	NIL
Alamat Email	:	bandara.kerinci@gmail.com
Critical Aircraft	:	ATR 72-600
Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	VFR – operation only PAPI on RWY 30

(Sumber: *Aerodrome Manual 2022* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.2 Jam Operasi Bandar Udara

Bandar Udara Depati Parbo adalah bandar udara dibawah naungan kementrian perhubungan dalam hal ini memiliki waktu operasional pada hari Senin-Jumat dengan waktu tertera dibawah ini:

Tabel 2. 2 Jam Operasi

Operasional	:	00:00 – 07:00 UTC
Administrasi Bandar Udara	:	01:00 – 09:00 UTC
Bea Cukai dan Imigrasi	:	NIL
Kesehatan dan Sanitasi	:	NIL
<i>Fueling</i>	:	NIL
<i>Handling</i>	:	Ada
Keamanan Bandar Udara	:	H-24

(Sumber: *Aerodrome Manual 2022* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2. 3 Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

<i>Cargo Handling facilities</i>	:	NIL
<i>Fuel/oil/type</i>	:	NIL
<i>Fuelling facilities/capacity</i>	:	NIL
<i>De-icing facilities</i>	:	Not Applicable
<i>Hangar space for visiting aircraft</i>	:	NIL

<i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	:	<i>NIL</i>
--	---	------------

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Hotel	:	Ada, di Kota
Restaurant	:	Ada, di Kota
Transportasi	:	<i>NIL</i>
Fasilitas Kesehatan	:	RSUD
Bank dan Kantor POS	:	Ada, di Kota
Kantor Pariwisata	:	Ada, di Kota

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara

Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo merupakan Bandar Udara Kelas III yang memiliki *runway*, *apron*, *taxiway* serta beberapa fasilitas yang dapat menunjang kegiatan penerbangan terutama pada sisi udara. Tabel berikut akan menjelaskan fasilitas penunjang sisi darat yang ada pada bandar udara:

Tabel 2.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara

Uraian	Keterangan
<i>Windsock</i>	600 m dari threshold
<i>Runway</i>	1800 m x 30 m
<i>Apron</i>	56,5 m x 42 m
<i>Taxiway</i>	60 m x 15 m
<i>Reson Runway 12</i>	60 m x 90 m
<i>Stopway</i>	60 m x 30 m
<i>Runway Strip</i>	1890 m x 90 m

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat

Pada Bandar Udara Depati Parbo juga Memiliki fasilitas yang dapat menunjang perpindahan moda transportasi, oleh karena itu Bandar Udara Depati Parbo mempunyai bangunan penunjang sisi darat sebagai berikut :

Tabel 2. 6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat

Bangunan	Luas
Terminal	780 m ²
EOC	68,80 m ²
Kantor	237 m ²
<i>Power House</i> / Genset	48,00 m ²
Gedung PKP-PK	89,25 m ²
Musholla	31,36 m ²
Rumah Dinas	36 m ² (12 unit)
Gedung A2B	106,00 m ²
Pos Jaga	10 m ² (2 unit)
Parkiran	1000 m ²
Ruang Gym	76,86 m ²
<i>Shelter</i>	72 m ²

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.7 Koordinat *Obstacle*

Tabel 2. 7 Koordinat Obstacle

No	Nama Objek	Koordinat Geografis		Elevasi	Keterangan
		Lintang	Bujur	MSL	
1.	Bukit Muak	02° 11' 16.52''	101°32'30.38''	1117	KDPHL
2.	Bukit Segatung	02° 12' 21.33''	101°30'55.47''	1212	KDPHL
3.	Bukit Kenangka	02° 09' 38.16''	101°25'34.19''	1538	KDPHL
4.	Bukit Talangmanua	02° 07' 32.55''	101°24'46.54''	1593	KDPHL
5.	Peg. Melintang	02° 05' 35.95''	101°23'47.55''	1362	KDPHL

6.	Antena SSB	02° 05' 26.70''	101°27'42.99''	816	KDPTR
7.	Antena SSB	02° 05' 27.68''	101°27'43.16''	816	KPU
8.	Antena Terminal	02° 05' 26.97''	101°27'45.92''	808	KPU
9.	Gedung Terminal	02° 05' 26.98''	101°27'45.92''	803	KPU
10.	Gedung BMKG	02° 05' 27.62''	101°27'43.16''	802	KPU
11.	Kantor Bandara	02° 05' 29.48''	101°27'43.86''	802	KDPTR
12.	Menara Air	02° 05' 29.57''	101°27'43.54''	803	KDPTR
13.	Gedung SSB	02° 05' 29.99''	101°27'42.60''	802	KDPTR
14.	Tiang Listrik	02° 05' 22.66''	101°27'45.94''	806	KPU
15.	Tiang Listrik	02° 05' 29.42''	101°27'45.46''	806	KPU
16.	Rumah	02° 05' 17.99''	101°27'31.82''	808	KKBK
17.	Tiang Listrik	02° 05' 19.17''	101°27'36.74''	807	KKBK
18.	Puskesmas	02° 05' 16.68''	101°27'36.09''	799	KKBK
19.	Rumah	02° 05' 16.68''	101°27'25.57''	810	KKBK
20.	Tiang Listrik	02° 05' 16.06''	101°27'37.58''	808	KKBK
21.	Rumah	02° 05' 16.40''	101°27'37.73''	806	KKBK
22.	Rumah	02° 05' 15.71''	101°27'40.00''	805	KKBK
23.	Tiang Listrik	02° 05' 15.42''	101°27'39.78''	808	KKBK
24.	Rumah	02° 05' 14.57''	101°27'39.52''	806	KKBK
25.	Bukit Tiung	02° 03' 19.19''	101°28'28.22''	1092	KDPKR
26.	Bukit Gaungrimau	02° 04' 11.25''	101°29'03.19''	1122	KDPHD
27.	Bukit Siruh	02° 04' 59.11''	101°30'48.83''	1262	KDPKR
28.	Masjid/Bt Koto Petai	02° 07' 15.14''	101°28'42.23''	849	KDPHD
29.	Bukit Kulit Manis	02° 04' 14.55''	101°34'45.98''	1505	KDPHL
30.	Bukit Tebakar	02° 01' 41.57''	101°31'27.36''	1804	KDPHL
31.	Bukit Tebakarpunut	01° 59' 30.75''	101°28'46.85''	1479	KDPHL
32.	Bukit Runjing	01° 59' 37.43''	101°31'15.21''	1604	KDPHL

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

Catatan :

- KPU : Kawasan Permukaan Utama
- KDPHD : Kawasan Di Bawah Permukaan Horizontal Dalam
- KDPHL : Kawasan Di Bawah Permukaan Horizontal Luar
- KDPTR : Kawasan Di Bawah Permukaan Transisi
- KDPKR : Kawasan Di Bawah Permukaan Kerucut
- KKBK : Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan

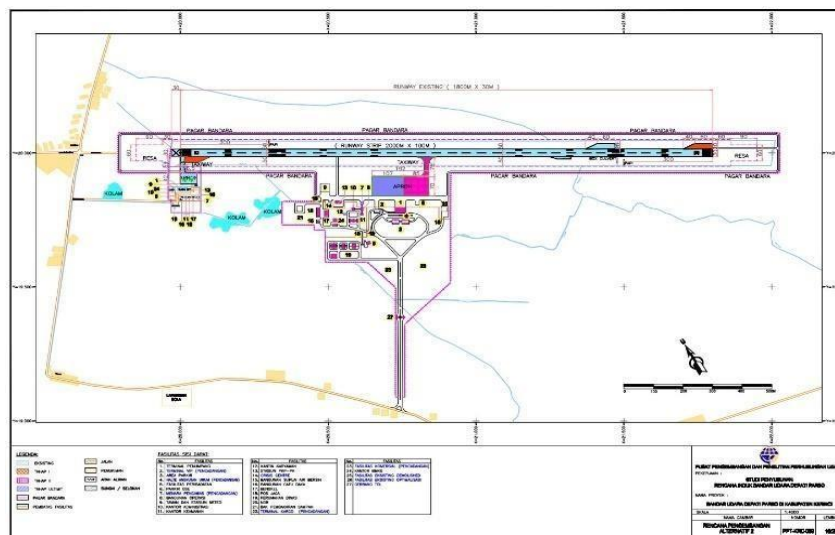
2.3.8 Declare Distance

	Runway Designator	
	12	30
TORA	1800 m	N/A
TODA	1800 m	N/A
ASDA	1860 m	N/A
LDA	N/A	1800 m

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.3.9 Layout Bandara Depati Parbo

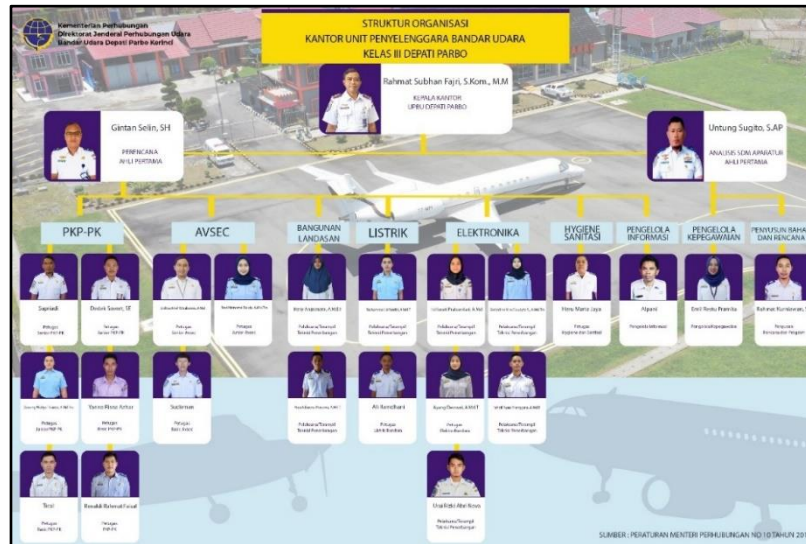
Bandar Udara Depati Parbo sebagai bandar udara utama Kota Kerinci memiliki *master plan* untuk pengembangan. Sedangkan pada layout kondisi *existing* dengan spesifikasi yang telah disebutkan diatas dapat digambarkan seperti berikut ini:



Gambar 2. 2 Layout Bandara Udara Depati Parbo
(Sumber: Masterplan Bandara Depati Parbo)

2.4 Struktur Organisasi

STRUKTUR ORGANISASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA KELAS III BANDAR UDARA DEPATI PARBO



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber Peraturan Menteri Perhubungan No 10 Tahun 2019)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009, bandar udara adalah suatu kawasan di darat atau di perairan dengan batas-batas tetap yang digunakan sebagai tempat lepas landas dan mendarat pesawat udara, menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang. Digunakan sebagai lokasi perpindahan intra antar moda Transportasi yang ditunjang dengan fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan, dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut PM 77 Tahun 2015, Bandar Udara memiliki dua bagian terpenting dalam penerbangan, yakni sisi udara (*Airside*) dan sisi darat (*Landside*).

3.2 Sisi Udara (*Airside*)

Sisi udara adalah bagian dari suatu bandar udara dan seluruh fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah terbatas. Dimana setiap orang, barang dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/ atau memiliki izin khusus. Prasarana udara (*Airside Facility*) yang dimaksud yaitu :

- a. Landas pacu (*Runway*)
- b. Landas hubung (*Taxiway*)
- c. Landas parkir (*Apron*)
- d. *Runway End Safety Area (RESA)*
- e. *Runway strip*
- f. Drainase
- g. Marka dan rambu sisi udara

3.3 Sisi Darat (*Landside*)

Sisi darat adalah wilayah dari suatu bandar udara yang tidak memiliki hubungan langsung dengan kegiatan operasi penerbangan. Prasarana sisi darat

(*Landside Facility*) yang dimaksud yaitu :

- a. Bangunan terminal penumpang dan kargo
- b. Menara pengawas
- c. Bangunan operasional penerbangan
- d. Bangunan PKP-PK
- e. Bangunan gedung genset (*Main Power House*)
- f. Jalan masuk (*Acces Road*)
- g. Ruangan EOC (*Emergency Operations Center*)
- h. Tempat parkir kendaraan bermotor
- i. Marka dan rambu sisi darat

3.4 Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang dalam lingkup bandar udara merupakan prasarana sisi darat meliputi jalan, area parkir, air bersih dan sanitasi, toilet. Adanya fasilitas penunjang ini bertujuan mendukung kelancaran dan kenyamanan aktifitas operasional penerbangan di bandar udara. Dengan adanya fasilitas penunjang mampu meningkatkan kinerja serta memberikan pelayanan yang baik bagi para calon penumpang maupun penumpang pesawat udara.

3.4.1 Fasilitas Toilet

Toilet merupakan sebuah ruang khusus yang dilengkapi dengan persediaan air bersih, fasilitas sanitasi yang baik, kloset, tempat cuci tangan, tempat buang air besar, dan buang air kecil dengan perlengkapan yang bersih dan higienis. Terlampir dalam Pedoman Standar Toilet Umum Bandara di Indonesia bahwa, dalam kompartemen kubikal toilet tersedia kloset jongkok/duduk serta dilengkapi dengan kunci yang berfungsi dengan baik, memiliki gantungan baju setinggi 135-150 cm dengan partisi dan pintu kubikal setinggi 15-20 cm dari lantai, di depan pintu kubikal terdapat gambar jenis kloset, dan tersedia tempat untuk meletakkan tas dibelakang kloset. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 24/PRTM/2008 Tentang

Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung, terdapat prosedur yang harus dilakukan dalam menjaga serta melakukan pemeliharaan fasilitas toilet dengan tujuan terciptanya rasa nyaman dan bersih bagi para pengguna.

3.5 Definisi Pintu

Pintu adalah struktur yang berfungsi sebagai akses untuk masuk dan keluar dari suatu ruangan atau bangunan. Biasanya, pintu terdiri dari panel yang dapat dibuka dan ditutup, dan sering kali dilengkapi dengan engsel, pegangan, kunci, dan mekanisme lain yang memungkinkannya berfungsi sebagai penghalang atau pembatas antara dua area. Pintu dapat dibuat dari berbagai bahan seperti kayu, logam, kaca, atau kombinasi dari bahan-bahan tersebut, dan memiliki berbagai bentuk dan desain tergantung pada fungsi dan estetika yang diinginkan.

3.5.1 Macam-Macam Pintu

1. Kayu

Dalam dunia pertukangan, kayu masih menjadi primadona untuk pembuatan pintu. Kayu solid, dengan serat alami yang khas, memberikan kesan kokoh dan elegan pada sebuah ruangan. Meski begitu, ketahanannya terhadap perubahan cuaca memerlukan perawatan khusus. *Engineered wood* hadir sebagai solusi yang lebih praktis. Dengan konstruksi berlapis, jenis kayu ini lebih stabil dan tahan terhadap perubahan suhu dan kelembaban, sehingga cocok untuk berbagai kondisi cuaca. Namun, tampilannya mungkin tidak sealamiah kayu solid.

2. Logam

Logam telah lama menjadi pilihan populer untuk pintu eksterior karena durabilitas dan keamanannya. Baja, dengan kekuatan tariknya yang tinggi, sering digunakan untuk pintu keamanan, seperti pintu garasi atau pintu depan rumah. Namun,

kecenderungannya berkarat menjadi pertimbangan. Besi tempa, dengan desainnya yang artistik, memberikan sentuhan klasik pada pintu. Namun, perawatan yang intensif diperlukan untuk mencegah korosi. Aluminium, dengan ketahanannya terhadap korosi dan bobotnya yang ringan, menjadi pilihan praktis untuk berbagai kondisi cuaca. Meski begitu, kekuatannya tidak sekuat baja.

3. Kaca

Pintu kaca sering digunakan untuk menciptakan ruang yang terasa lebih luas dan terang. Kaca transparan memberikan pemandangan yang indah, sementara kaca buram atau frosted memberikan privasi yang diperlukan. Kaca tempered, dengan kekuatannya yang luar biasa, memastikan keamanan pengguna. Pintu kaca sangat cocok untuk area seperti teras, balkon, atau ruang tamu yang menginginkan sentuhan modern.

4. *Fiberglass*

Fiberglass merupakan material inovatif yang banyak digunakan untuk pintu. Ketahanannya terhadap perubahan cuaca dan kemampuan isolasinya yang baik membuatnya ideal untuk berbagai kondisi iklim. Selain itu, pintu *fiberglass* mudah perawatannya dan dapat didesain menyerupai kayu, memberikan fleksibilitas estetika.

5. PVC dan UPVC

Pintu PVC dan UPVC merupakan pilihan populer untuk area basah seperti kamar mandi dan dapur. Tahan air, tidak berkarat, dan ringan, pintu-pintu ini mudah dipasang serta perawatannya minim. UPVC, yang lebih kuat dari PVC, ideal untuk daerah dengan kondisi cuaca ekstrem.

3.6 Marka Pada Fasilitas Sisi Udara

Marka merupakan suatu tanda yang ditulis maupun digambarkan pada jalan di daerah pergerakan pesawat udara dengan tujuan memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi, serta batas-batas keselamatan penerbangan.

Pada area pergerakan pesawat udara, marka dituliskan atau digambarkan pada permukaan landas pacu (*runway*), landas hubung (*taxiway*), dan landas parkir (*apron*).

3.6.1 Marka pada *Taxiway*

1. *Taxiway Center Line Marking*

Tanda berupa garis dengan lebar 0.15m berwarna kuning. Fungsinya memberi tuntunan kepada pesawat udara dari *runway* menuju *apron* atau sebaliknya. Letaknya ditengah-tengah dan di sepanjang *taxiway*

2. *Runway Holding Position Marking*

Tanda garis yang melintang di *taxiway* berupa 2 garis solid dan 2 garis terputus-putus berwarna kuning. Dua garis terputus-putus berada terdekat dengan *runway*. Fungsinya sebagai tanda bagi pesawat untuk berhenti sebelum memperoleh izin memasuki *runway*. Bila *holding bay*, *runway holding position*, atau *road holding position* pada elevasi/kemiringan yang lebih rendah dibandingkan *threshold*, jaraknya dikurangi 5m untuk tiap-tiap meter *bay* atau *holding position* yang lebih rendah dari pada *threshold*, tergantung pada keselarasan dengan permukaan transisi dalam. Jarak ini dapat dikurangi untuk menghindari pengaruh alat bantu navigasi radio, khususnya fasilitas *glide path* dan *localizer*. Informasi pada wilayah sensitif dan kritis ILS dan MLS terdapat pada Annex 10. Volume I Lampiran C & G.

3. *Taxiway Edge Marking*

Garis berwarna kuning di sepanjang tepi *taxiway*. Untuk lebar *taxiway* 7.5m sampai 18m (tidak termasuk 18m), digunakan *single yellow line* dengan lebar garis 0.15m. Untuk lebar *taxiway* 18m atau lebih, digunakan *double yellow line* dengan lebar garis 0.15m dan celah 0.15m. Fungsinya menunjukkan batas pinggir *taxiway*. Letaknya di sepanjang kedua tepi *taxiway*.

4. *Exit Guide Line Marking*

Tanda berupa garis berwarna kuning yang terletak di *runway* dan menghubungkan dengan *taxiway centre line*. Letaknya di persimpangan *taxiway* dengan *runway*.

3.6.2 Marka pada *Apron*

1. *Parking Stand Center Line Marking*

Garis yang berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara melakukan *taxi* ke dalam atau keluar *apron*.

2. *Apron Lead-In dan Lead Out Line Marking*

Garis yang berwarna kuning di *apron* dengan lebar 0,15 m. Fungsinya sebagai pedoman yang digunakan oleh pesawat udara melakukan *taxi* ke dalam atau keluar *apron*.

3. *Apron Edge Line Marking*

Garis berwarna kuning di sepanjang tepi *apron*. Fungsinya menunjukkan batas tepi *apron*. Letaknya pada sepanjang tepi *apron*. Ukuran lebar garis 0,15 m.

4. *Parking Stand Number Marking*

Tanda di *apron* berupa huruf dan angka yang berwarna kuning dengan latar belakang warna hitam. Fungsinya menunjukkan nomor tempat parkir pesawat udara.

5. *Service Road Marking*

Tanda berupa 2 (dua) garis yang paralel sebagai batas pinggir jalan dan garis putus-putus sebagai petunjuk sumbu jalan, berwarna putih dengan lebar garis 0,15 m. Fungsinya sebagai jalan pelayanan umum bagi kendaraan/peralatan membatasi sebelah kanan dan kiri yang memungkinkan pergerakan peralatan (GSE) terpisah dengan pesawat udara. Pada beberapa bandar udara yang memiliki *apron* yang cukup luas *service road* juga ditengah *apron*.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

On The Job Training adalah kegiatan di mana para taruna dilatih untuk mempelajari keterampilan dan pengetahuan nyata di lapangan kerja, dalam pelaksanaan kegiatan ini dibutuhkan koordinasi dan kerja sama antara pihak sekolah dan tempat yang akan dilakukan kegiatan *On The Job Training*. Pelatihan ini dilakukan berdasarkan kalender akademik taruna yang dilaksanakan di pertengahan semester untuk menyalurkan skill yang telah didapatkan taruna selama pendidikan. Di dalam proses kegiatan *On The Job Training* setiap taruna di bimbing dan diawasi oleh supervisor lapangan dan pegawai yang lebih berpengalaman untuk mempelajari tugas spesifik yang relevan dengan pekerjaan taruna nantinya. Pelaksanaan *On The Job Training* ini difokuskan pada Bangunan dan Landasan di area sisi darat (*Landside*) dan sisi udara (*Airside*).

4.1.1 Sisi Udara (*Airside*)

Sisi Udara (*Airside*) merupakan bagian bandara yang berhubungan dengan kegiatan take off maupun landing. Airside mencakup beberapa daerah yang berada di kawasan terbatas bandara. Beberapa daerah yang masuk ke dalam sisi udara antara lain *Runway, Apron, Taxiway, Runway Strip, RESA*.

1. *Runway*

Runway merupakan landasan pacu yang biasa digunakan pesawat udara untuk *take-off* dan *landing*, runway di dalam bandar udara memiliki panjang dan lebar sesuai dengan pesawat terkritis yang mendarat pada bandar udara tersebut. Runway yang ada pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki eksisting sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Data *Runway* Bandar Udara Depati Parbo

Dimensi <i>runway</i>	1800 m x 30 m
<i>Surface</i>	<i>Hotmix</i>
<i>Runway Designation</i>	12-30
<i>Strength</i>	22 F/C/Y/T
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)



Gambar 4. 1 *Runway* Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

2. *Apron*

Apron adalah bagian dari sisi udara yang digunakan untuk mengakomodasi pesawat dalam menaikkan serta menurunkan penumpang, dan sebagai pemeliharaan minor pesawat. *Apron* yang terdapat pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci mampu menampung satu pesawat untuk parkir di kawasan tersebut dan memiliki eksisting sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Data *Apron* Bandar Udara Depati Parbo

Dimensi <i>Apron</i>	56,5 m x 42 m
<i>Surface</i>	<i>Hotmix</i>
<i>Strength</i>	22 F/C/Y/T
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)



Gambar 4. 2 *Apron* Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

3. *Taxiway*

Taxiway adalah daerah yang digunakan untuk lajur pesawat udara yang menghubungkan antara *apron* dengan *runway*. *Taxiway* yang ada dalam Bandar Udara Depati Parbo memiliki eksisting sebagai berikut:

Tabel 4. 3 Data *Taxiway* Bandar Udara Depati Parbo

Dimensi <i>Taxiway</i>	60 m x 15 m
<i>Surface</i>	<i>Hotmix</i>
<i>Strength</i>	22 F/C/Y/T
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)



Gambar 4. 3 *Taxiway* Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

4. *Runway Strip*

Runway Strip adalah luasan bidang tanah yang menjadi daerah landasan pacu yang penentuannya tergantung pada panjang landasan pacu dan jenis instrumen pendaratan yang dilayani. Pada Bandar Udara Depati Parbo terdapat *runway strip* yang memiliki spesifikasi sebagai berikut:

Tabel 4. 4 Data *Runway Strip* Bandar Udara Depati Parbo

Dimensi <i>Runway Strip</i>	1890 m x 100 m
<i>Surface</i>	Rumput
Kondisi	Baik

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)



Gambar 4. 4 *Runway Strip* Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

5. RESA (*Runway End Safety Area*)

RESA adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah landasan pacu dan membatasi bagian ujung *runway strip* yang ditujukan untuk mengurangi risiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati landasan pacu saat melakukan kegiatan pendaratan maupun lepas landas. RESA yang terdapat pada Bandar Udara Depati Parbo sebagai berikut:

Tabel 4. 5 Data RESA Bandar Udara Depati Parbo

<i>RESA runway 12</i>	90 m x 60 m
<i>RESA runway 30</i>	<i>NIL</i>

(Sumber: *Aerodrome Manual* 2022 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)



Gambar 4. 5 *Runway End Safety Area* Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

4.1.2 Sisi Darat (*Landside*)

Sisi Darat (*Landside*) adalah bagian bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum dan di dalam bangunan yang terbatas untuk umum.

Terminal Bandar Udara merupakan fasilitas yang sangat penting di sisi darat sebuah bandara, terminal memiliki fungsi sebagai tempat berpindah penumpang sebelum menaiki pesawat udara. Segala aktivitas seperti pemeriksaan barang, tiket dan *check-in* berada di dalam terminal.



Gambar 4. 6 Terminal Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

1. Bangunan PKP-PK

Di dalam sebuah bandara harus memiliki sistem keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, salah satu contoh bangunan yang bertugas dalam menjaga keselamatan penerbangan adalah bangunan PKP-PK. Bangunan PKP-PK memiliki tugas dan fungsi untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan, biasanya bangunan ini berdekatan langsung dengan area sisi udara guna mempercepat respon apabila terjadi kecelakaan penerbangan. Bangunan PKP-PK di Bandar Udara Depati Parbo kerinci memiliki volume 89,25 m² dan dilengkapi dengan 2 buah mobil *foam tender*.



Gambar 4. 7 Bangunan PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

2. Pos Keamanan

Pos Keamanan atau Pos *Access Control* dalam bandar udara adalah titik pemeriksaan yang dirancang untuk mengontrol akses masuk dan keluar dari area tertentu di bandara. Pos ini merupakan bagian integral dari sistem keamanan bandara dan berfungsi untuk memastikan bahwa hanya individu yang berwenang yang dapat memasuki area terbatas seperti landasan pacu, *apron*, dan terminal kargo.



Gambar 4. 8 Pos *Access Control* Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

3. *Power House* (PH)

Power House merupakan sebuah gedung operasional yang digunakan sebagai penunjang kegiatan operasional dalam bandar udara. Gedung ini menyediakan pasokan listrik yang stabil untuk seluruh kegiatan operasional penerbangan. Fungsi dari gedung ini sebagai pusat distribusi dan pengelolaan energi, memastikan bahwa semua sistem dalam bandar udara berfungsi secara aman, termasuk pencahayaan landasan pacu, sistem navigasi dan fasilitas terminal, mendapatkan pasokan listrik yang aman dan stabil. Di dalam gedung ini terdapat beberapa peralatan penunjang seperti genset, trafo, dan alat penunjang lainnya.



Gambar 4. 9 Bangunan *Power House* (PH) Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4. Kantor Administrasi

Kantor Administrasi merupakan sebuah fasilitas sisi darat yang digunakan untuk mengurus berkas administrasi serta mengatur segala aktivitas yang berlangsung di Bandar Udara. Kantor ini berperan sebagai pusat koordinasi bagi berbagai aktivitas dan memastikan bandar udara beroperasi dengan efisien serta sesuai dengan peraturan yang berlaku.



Gambar 4. 10 Kantor Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber: Dokumentasi Pernulis,2024)

5. Rumah Dinas

Rumah dinas merupakan fasilitas yang disediakan oleh instansi atau perusahaan untuk dihuni oleh karyawan atau pegawai tertentu yang terdapat dalam instansi tersebut. Di dalam bandar udara rumah dinas biasa disediakan untuk pegawai yang memiliki peran penting dalam pengoperasian bandar udara dan yang perlu dekat dengan tempat kerja mereka guna memberikan respon cepat dalam situasi darurat atau kebutuhan operasional lainnya.



Gambar 4. 11 Rumah Dinas Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4.2 Jadwal On The Job Training

Pelaksanaan program *On The Job Training* (OJT) bagi Taruna Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan mulai tanggal 1 April 2024 sampai dengan 19 September 2024. Jadwal dan kegiatan selama pelaksanaan OJT tertera pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 6 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training 1

No.	Hari / Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	1 April 2024	Taruna tiba di lokasi <i>On The Job Training</i>	-
2.	1 April 2024 - 19 September 2024	Taruna melaksanakan kegiatan <i>On The Job Training</i> harian Sesuai shift harian yang diberikan Kepala Unit Bangunan dan Landasan Depati Parbo	Kegiatan dilaksanakan di <i>Airside</i> dan <i>Landside</i> Kawasan Bandara Depati Parbo Kerinci.
3.		Taruna Melaksanakan Pengujian Laporan <i>On The Job Training</i> dengan dosen pembimbing Prodi dan Supervisor di lapangan	Diawasi oleh supervisi lapangan beserta instruktur program studi.

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan OJT di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci selama 5 (lima) bulan, peserta OJT mendapatkan permasalahan sebagai berikut :

4.3.1 Pekerjaan Penggantian Pintu pada Toilet Ruangan EOC

Perbaikan pintu toilet di ruangan EOC Bandar Udara Depati Parbo. Pintu yang mengalami kerusakan di ruangan EOC bandar udara bukan hanya merugikan secara estetika, tetapi juga dapat mengancam keamanan dan kenyamanan penumpang serta pengunjung bandara. Kerusakan pada pintu dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk usia pakai, penggunaan yang intensif, kerusakan mekanis, atau kurangnya perawatan. Pintu yang rusak dapat mengakibatkan kesulitan dalam penggunaannya, yang berpotensi menimbulkan ketidaknyamanan dan bahaya bagi pengguna bandar udara. Selain itu, penampilan yang buruk dari pintu yang rusak juga dapat merusak citra bandar udara dan pengalaman pengguna.

4.3.2 Pekerjaan Pengecatan Marka *Taxiway* dan *Apron*

Sebagai salah satu bandara yang memiliki peran yang penting di daerah Kerinci, Jambi, maka Bandar Udara Depati Parbo memiliki tanggung jawab sebagai salah satu pelopor keselamatan dan keamanan transportasi udara, dengan semakin tumbuhnya dunia penerbangan di Indonesia, Setelah dilakukan penambahan daya dukung pada fasilitas sisi udara, maka perlu dilakukannya pembuatan marka baru sebagai alat bantu visual untuk lepas landas serta pendaratan pesawat udara. Pembuatan marka baru seluruhnya mengacu pada PR 21 Tahun 2023 demi memenuhi standar yang telah ditetapkan. Berikut merupakan gambar dari fasilitas sisi udara yang belum diberikan marka.



Gambar 4. 12 *Apron* Bandar Udara Depati Parbo
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)


4.4 Penyelesaian Masalah





4.4.1 Pemasangan Pintu pada Toilet Ruangan EOC





Dengan melaksanakan proses perbaikan pintu toilet pada ruang EOC secara cermat dan profesional, bandar udara dapat memastikan bahwa ruangan tersebut tetap aman, nyaman, dan berfungsi dengan baik bagi semua pengguna. Beberapa langkah penting yang perlu dilakukan dalam perbaikan pintu di ruang EOC adalah:

- a. Mempersiapkan alat dan bahan

Tabel 4. 7 Alat dan Bahan Pemasangan Pintu pada Toilet Ruangan EOC

No	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Pintu PVC	 <p>(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)</p>

2.	Cat	 <p>(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)</p>
3.	Bor	 <p>(Sumber: Google)</p>
4.	Palu dan Pahat	 <p>(Sumber: Google)</p>
5.	Semen	 <p>(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)</p>

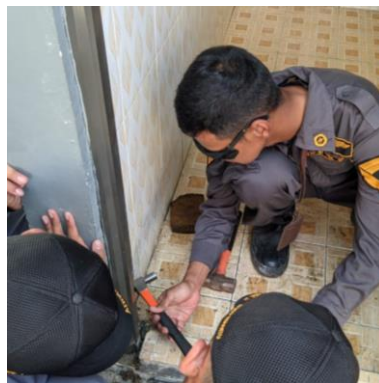
6.	Waterpass	 <p>(Sumber: Google)</p>
7.	Obeng	 <p>(Sumber: Google)</p>
8.	Cetok Semen	 <p>(Sumber: Google)</p>
9.	Kuas Cat	 <p>(Sumber: Google)</p>

10	Gerinda	 <p>(Sumber: Google)</p>
----	---------	--

b. Tahap pelaksanaan

1. Melepaskan Pintu dan Kusen yang lama

Langkah pertama yaitu melepaskan pintu dengan cara mengendurkan sekrup di engsel menggunakan obeng, Setelah sekrup dilepas, angkat pintu dari kusenannya. Selanjutnya melepas sekrup pada kusen dengan bor, gunakan pahat dan palu untuk melepaskan kusen dari dinding



Gambar 4. 13 Proses melepaskan kusen pada dinding
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

2. Persiapan Pemasangan Kusen Baru

Membersihkan area pemasangan kusen dan pintu dari puing-puing, dan memastikan permukaan dinding rata. Setelah itu, menyesuaikan ukuran dinding dengan melakukan pemotongan dengan gerinda agar pas dengan kusen yang baru.



Gambar 4. 14 Cutting dinding
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

3. Pemasangan Kusen dan Pintu Baru

Posisikan kusen baru dengan tepat, kami menggunakan waterpas untuk memastikan bahwa posisi kusen lurus. Kusen dipasang menggunakan sekrup melalui lubang yang telah disiapkan, setelah kusen terpasang, lanjut dengan pemasangan pintu baru. Engsel dipasang pada pintu sesuai dengan posisi yang telah ditentukan di kusen. Setelah engsel terpasang dengan benar, pintu digantung dan sekrup pada engsel dikencangkan.



Gambar 4. 15 Pemasangan Kusen dan Pintu
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4. *Finishing*

Setelah pemasangan pintu selesai, disekitar kusen kita menambahkan semen agar rapi setelah dikikis selanjutnya setelah semen kering, dinding di cat agar warna sama dengan dinding lainnya.



Gambar 4. 16 *Finishing* dan Hasil Akhir
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4.4.2 Pembuatan Marka Baru pada *Apron* dan *Taxiway*

Pekerjaan ini berfungsi sebagai penanda bagi pilot yang akan mendarat dan lepas landas di landasan pacu. Berikut adalah tahapan dalam pekerjaan pengecatan marka baru di fasilitas sisi udara UPBU Kelas III Depati Parbo.

a. Lokasi pekerjaan

Lokasi pekerjaan pembuatan marka baru ini berada di Bandar Udara Depati Parbo, mencakup *taxiway*, dan *apron* baru. Beberapa marka akan dibuat di lokasi tersebut sesuai dengan PR 21 Tahun 2023. Berikut adalah luas setiap marka dan gambar kerja dari pembuatan marka baru tersebut.

Tabel 4. 8 Luasan Marka Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Depati Parbo



No	Jenis Marka	Panjang (m)	Lebar (m)	Banyak (buah)	Luas (m ²)	Warna Marka
<i>Taxiway</i>						
1.	<i>Taxiway Center Line</i>	70	0.15	1	10.50	Kuning
		70	0.1	2	14.00	Hitam
2.	<i>Runway Holding Position</i>	37.2	0.15	1	5.58	Kuning
		0.9	0.15	7	0.95	Kuning
3.	<i>Taxiway Edge Marking</i>	75	0.15	4	45.00	Kuning





4.	<i>Exit Guide Line</i>	63	0.15	2	18.90	Kuning
<i>Apron</i>						
1.	<i>Apron Edge Line</i>	524	0.15	2	157.20	Kuning
2.	<i>Apron Lead In & Out</i>	522.55	0.15	1	78.38	Kuning
		522.55	0.1	2	104.51	Hitam
3.	<i>Parking Stand Number</i>			3	0.9	Kuning
				3	8.01	Hitam
4.	<i>Nose Wheel Position</i>	2.98	0.15	3	1.341	Kuning
		2.98	0.1	6	1.788	Hitam




(Sumber: Olahan Penulis, 2024)

b. Mempersiapkan alat dan bahan

Tabel 4. 9 Alat dan Bahan Pengecatan Marka pada *Apron* dan *Taxiway*

No	Alat dan Bahan	Gambar
1.	Cat	 <p>(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)</p>
2.	Lem pelapis marka	 <p>(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)</p>

3.	Kuas	 <p>(Sumber: Google)</p>
4.	Roll	 <p>(Sumber: Google)</p>
5.	Ember	 <p>(Sumber: Google)</p>
6.	Alat pengaduk cat	 <p>(Sumber: Google)</p>

7.	Tali tambang	
		(Sumber: Google)
8.	Blower	
		(Sumber: Google)
9.	Mesin marka jalan <i>sprayer</i>	
		(Sumber: Google)

c. Tahap pelaksanaan

1. Pembersihan permukaan *apron* dan *taxiway*

Langkah awal ini melibatkan pembersihan area yang akan dicat dari debu, pasir, kotoran, dan puing-puing lainnya. Pembersihan dilakukan menggunakan blower untuk memastikan permukaan benar-benar bersih. Permukaan yang bersih sangat

penting untuk memastikan cat menempel dengan baik dan memberikan hasil yang tahan lama.



Gambar 4. 17 Pembersihan permukaan *apron* dan *taxiway*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

2. Penandaan garis marka

Setelah permukaan bersih, langkah berikutnya adalah menandai garis atau marka yang akan dicat. Penandaan ini dilakukan dengan menggunakan kuas dan tali garis untuk menentukan lokasi dan bentuk marka yang akan dibuat. Penandaan yang tepat, penting untuk memastikan marka sesuai dengan gambar rencana.



Gambar 4. 18 Penandaan garis marka pada *apron* dan *taxiway*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

3. Pelapisan lem

Setelah penandaan selesai, permukaan yang akan dicat dilapisi dengan lem khusus yang berfungsi sebagai dasar cat. Lapisan lem ini membantu cat menempel lebih kuat pada permukaan dan mencegah pengelupasan. Penggunaan lem juga

membantu dalam memberikan hasil pengecatan yang lebih halus dan merata.



Gambar 4. 19 Pelapisan lem pada *apron* dan *taxiway*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

4. Pengecatan

Tahap pengecatan dilakukan setelah lapisan lem mengering. Menggunakan mesin penyemprot cat atau *roller*, cat diaplikasikan pada area yang sudah ditandai. Pengecatan dilakukan secara hati-hati dan merata untuk memastikan marka memiliki ketebalan dan warna yang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.



Gambar 4. 20 Pengecatan marka pada *taxiway* dan *apron*
(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

5. *Finishing*

Setelah cat mengering, tahap *finishing* dilakukan dengan memeriksa hasil akhir pengecatan. Pemeriksaan permukaan yang sudah dicat untuk memastikan tidak ada cacat atau ketidaksempurnaan. Area kerja kemudian dibersihkan, dan marka siap digunakan untuk mendukung operasi bandara dengan aman dan efisien.



Gambar 4. 21 Hasil Pengecatan

(Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan OJT berlangsung dengan sangat baik berkat dukungan penuh dari Bandar Udara Depati Parbo. Melalui unit bangland, taruna mendapatkan banyak pengetahuan baru, termasuk pengembangan rasa loyalitas terhadap pekerjaan, kemampuan menyelesaikan masalah di tempat kerja, cara berkomunikasi dengan rekan kerja, serta berdiskusi mengenai peraturan dan penerapannya di lapangan. Dengan pengetahuan yang diperoleh, taruna diharapkan lebih sering berdiskusi dengan supervisor, senior, dan staf bangland untuk mendapatkan wawasan baru yang belum sempat dipelajari selama lima bulan OJT.

1. Mendapatkan pengetahuan yang tidak diajarkan di kampus, terutama keterampilan lapangan dan praktik langsung.
2. Bimbingan dari staf dan senior sangat membantu dalam menambah wawasan dan pengetahuan.
3. Memahami pentingnya kerja sama antar rekan kerja dan unit terkait untuk menciptakan pelayanan penerbangan yang optimal.

5.1.2 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan Uraian dan pembahasan Laporan *On The Job Training* pada BAB IV, maka penulis mengambil Kesimpulan sebagai berikut :

1. Pintu Toilet Ruang EOC (*Emergency Operation Center*) diperbaiki dengan menggunakan jenis pintu PVC yang kuat dan tahan lama.
2. Tindakan ini penting untuk memastikan fungsi dan privasi yang optimal dalam penggunaan fasilitas toilet.
3. Diharapkan dengan penggantian pintu yang baru ini dapat lebih menunjang keamanan dan kenyamanan pengguna fasilitas pada Bandar Udara Depati Parbo

4. Pengecatan Marka *Apron* dan *Taxiway* menggunakan Cat yang sesuai dengan standar SNI yang digunakan khusus untuk mengecat *Apron* dan *Taxiway* pada Bandar Udara Depati Parbo.
5. Pengecatan Marka pada *Apron* dan *Taxiway* dilakukan untuk memenuhi standar regulasi yang berlaku dan meningkatkan keamanan operasional penerbangan pada Bandar Udara Depati Parbo.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

Berdasarkan pada Kegiatan *On The Job Training* pada Semester 4 di Bandar Udara Depati Parbo ini penulis memberikan saran :

1. Evaluasi kebutuhan keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan oleh staf bandara, termasuk dalam bidang keamanan, layanan penumpang, operasional landasan, dan perawatan fasilitas.
2. Lakukan evaluasi rutin untuk memantau kemajuan peserta OJT, mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan, dan memberikan saran perbaikan.
3. Semua pelatihan harus mematuhi standar keselamatan dan keamanan yang berlaku di bandara. Peserta harus memahami prosedur keselamatan dan tanggung jawab mereka dalam menjaga keamanan bandara.

5.2.2 Saran Permasalahan

Berdasarkan pada hasil Kesimpulan diatas, maka penulis dapat memberikan saran pada Bandar Udara Depati Parbo sebagai berikut :

1. Lakukan inspeksi menyeluruh terhadap semua pintu toilet di Bandar Udara Depati Parbo untuk mengidentifikasi kerusakan, seperti pintu yang macet, engsel longgar, atau kunci yang tidak berfungsi.

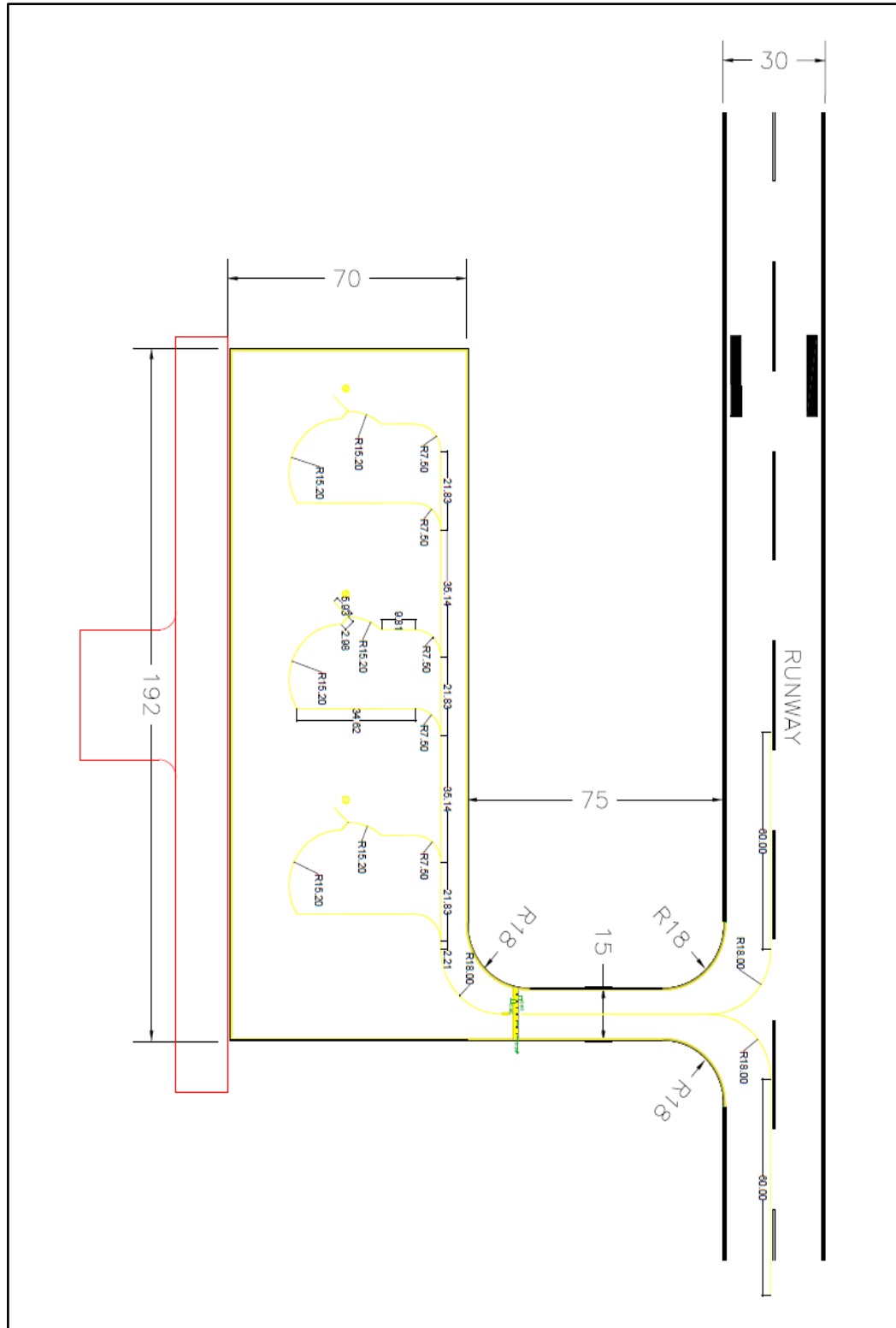
2. Gunakan bahan pintu yang tahan lama dan sesuai dengan lingkungan bandara, seperti bahan tahan air, anti-korosif, dan anti-bakteri.
3. Pastikan pintu toilet memberikan privasi penuh bagi pengguna, dengan memperbaiki atau mengganti pintu yang tidak menutup dengan rapat.
4. Lakukan inspeksi menyeluruh untuk menilai kondisi marka yang ada. Identifikasi area yang mengalami keausan, pudar, atau kerusakan.
5. Pastikan cat memiliki daya rekat yang kuat pada permukaan aspal atau beton dan mampu bertahan dalam waktu lama tanpa pudar.

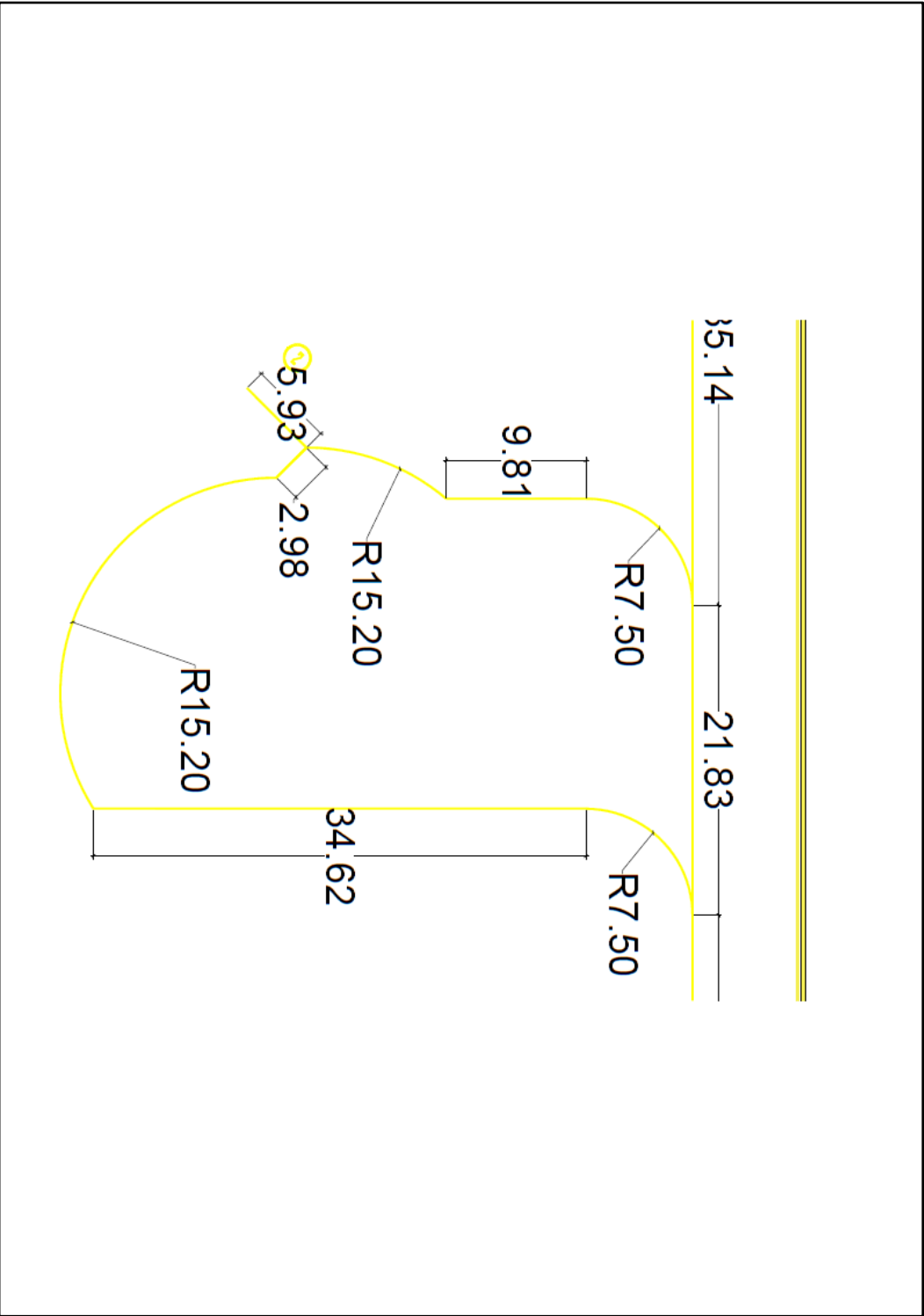
DAFTAR PUSTAKA

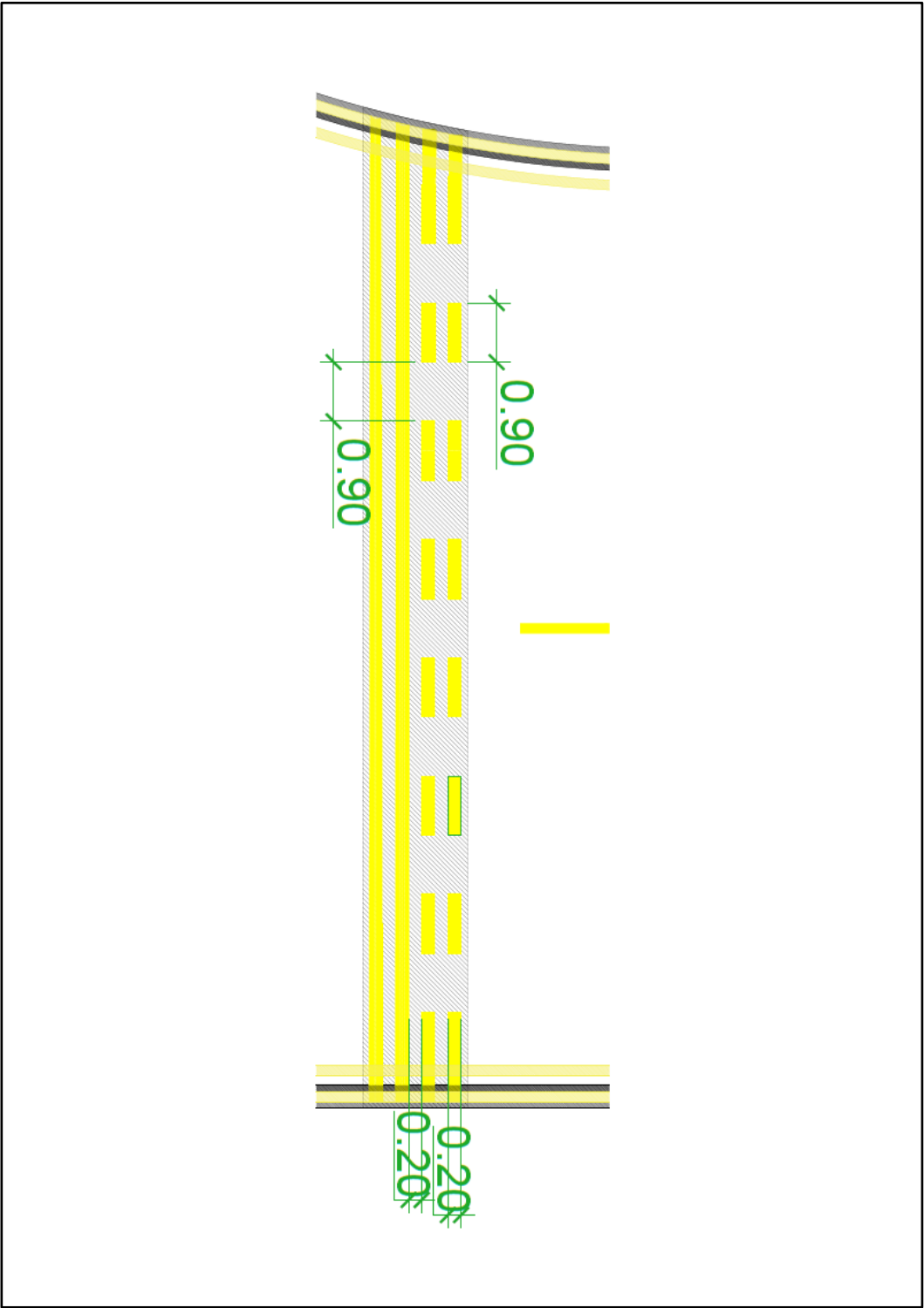
- Direktorat Jendral Perhubungan Udara. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (Civil Aviation Safety Regulations Part 91) tentang Pengoperasian Pesawat Udara (General Operating And Flight Rules)*. Jakarta: JDIH Kemenhub.
- Dirjen Perhubungan Udara. (2009). *Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Dirjen Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (_Manual Of Standard CASR Part 139_) Volume I Bandar Udara (_Aerodrome_)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2008). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 24/PRT/M/2008 Tahun 2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. Jakarta: JDIH Kementerian PUPR.
- Kementerian Perhubungan Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Matondang, Z. &. (2012). *Konstruksi Bangunan Gedung*.

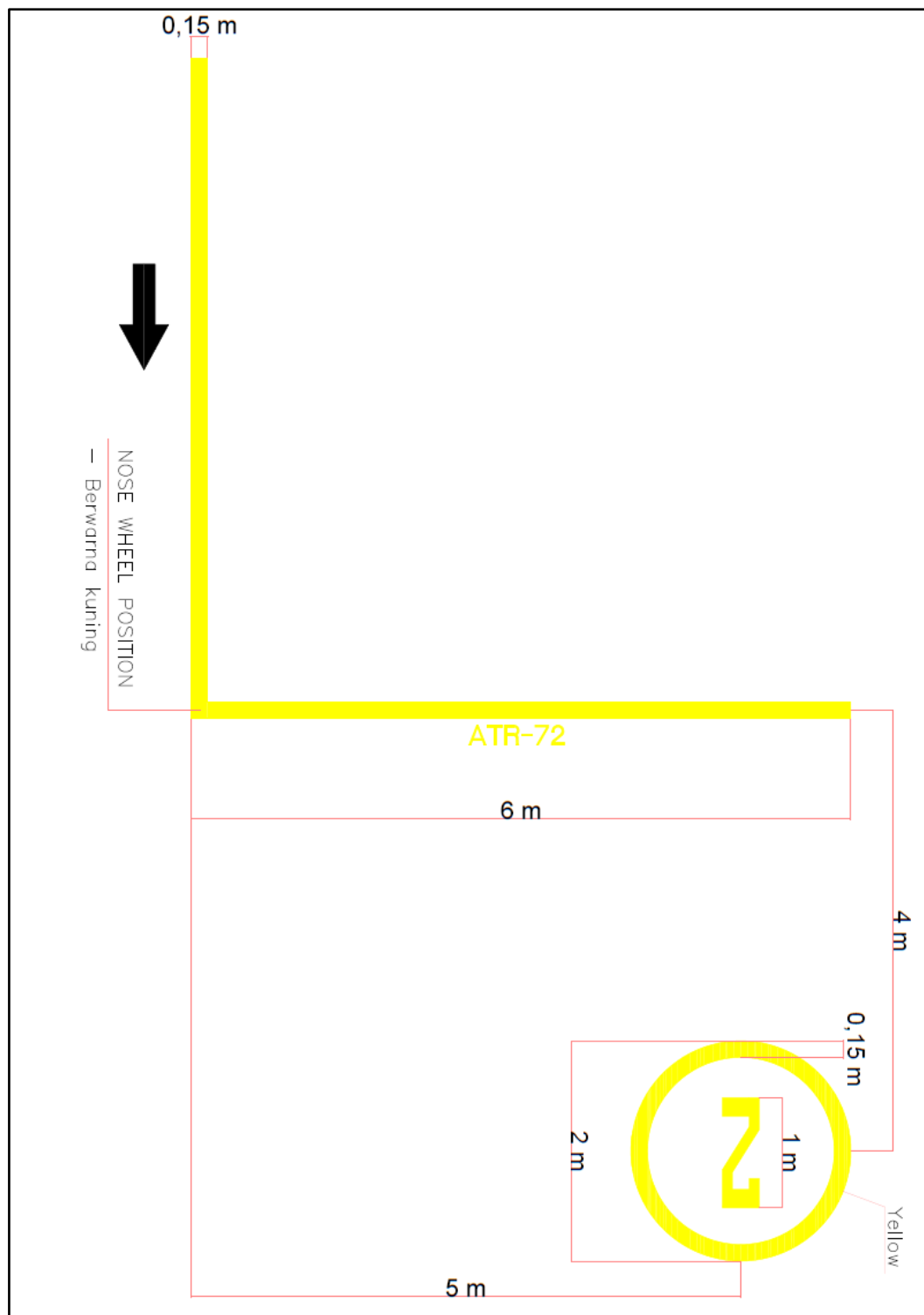
LAMPIRAN

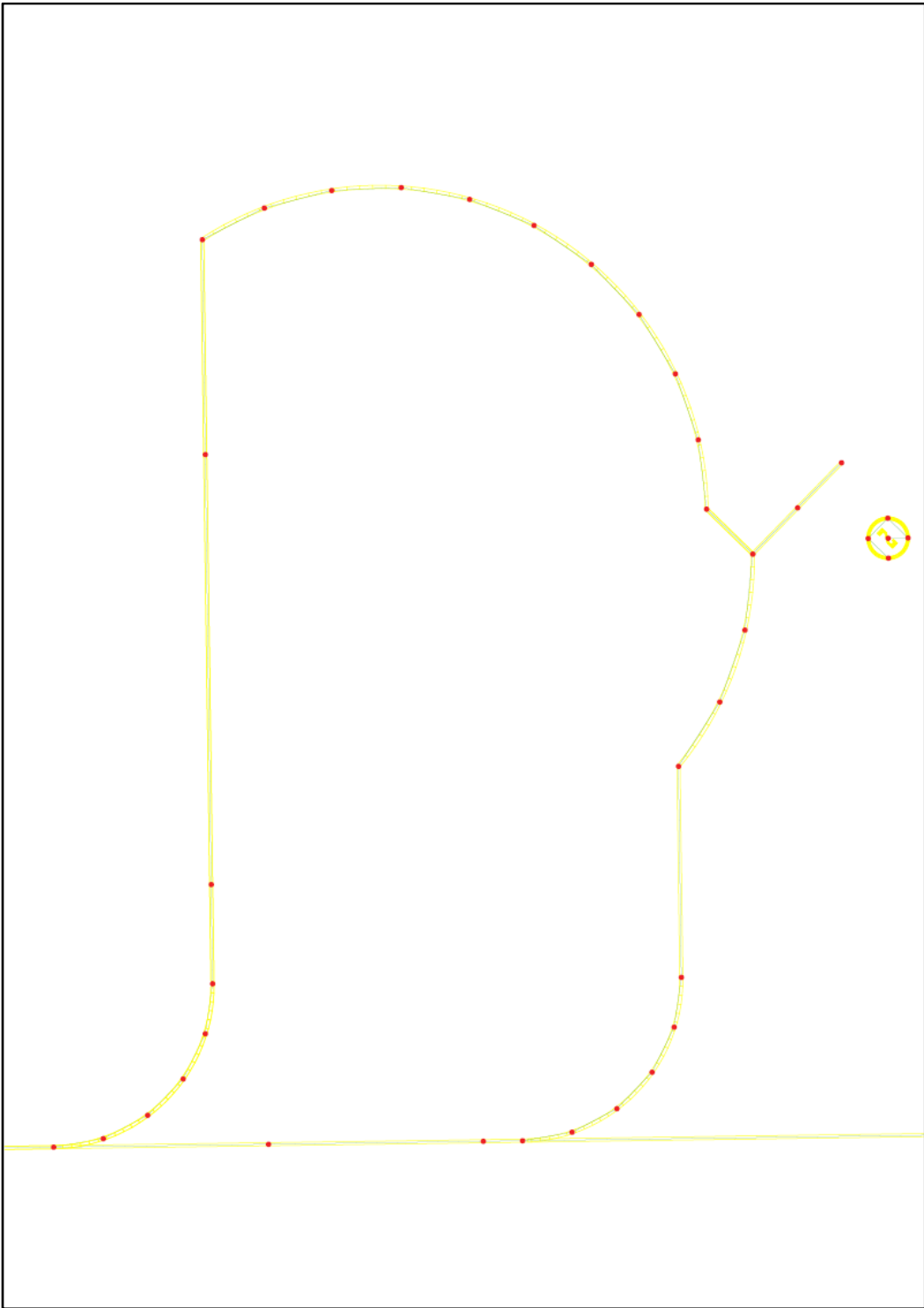
Lampiran 1











Lampiran 2





FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*





Nama : Neva Vamela Caroline






NIT : 30722017






PRODI : D-3 Teknik Bangunan dan Landasan




Lokasi OJT : Bandar Udara Depati Parbo Kerinci







NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	KANIT BANGLAND
1	Senin, 01/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Perkenalan - Pembuatan tanda helikopter untuk kunjungan Presiden 	 	R
2	Selasa, 02/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Kegiatan perbaikan toilet EOC dalam rangka kunjungan Presiden - Perbaikan papan selamat datang 	 	R







3	Rabu, 03/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan papan selamat datang 	 	R
4	Kamis, 04/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengukuran <i>apron</i> dan <i>taxiway</i> baru 	 	R
5	Jumat, 05/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R







6	Sabtu, 06/04/2024	- Inspeksi		R
7	Minggu, 07/04/2024	- Inspeksi - Pemotongan rumput	 	R
8	Senin, 08/04/2024	- Inspeksi - Pengukuran dimensi tiang pancang untuk pekerjaan gedung terminal baru	 	R






9	Selasa, 09/04/2024	- Inspeksi		R
10	Rabu, 10/04/2024	- Inspeksi		R
11	Kamis, 11/04/2024	- Inspeksi		R
12	Jumat, 12/04/2024	- Inspeksi - Perbaikan saluran air	 	R







13	Sabtu, 13/04/2024	- Inspeksi		R
14	Minggu, 14/04/2024	- Inspeksi		R
15	Senin, 15/04/2024	- Inspeksi		R
16	Selasa, 16/04/2024	- Inspeksi		R
17	Rabu, 17/04/2024	- Inspeksi		R

18	Kamis, 18/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pegecekan kerusakan pagar rumah dinas kepala Bandar Udara 	 	R
19	Jumat, 19/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan pagar rumah dinas kepala Bandar Udara 	 	R
20	Sabtu, 20/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pemotongan rumput area <i>apron</i> dan terminal 	 	R

21	Minggu, 21/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pemotongan rumput area <i>apron</i> dan terminal 	 	R
22	Senin, 22/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Menghadiri kegiatan uji tekan beton di Lab PU 	 	R
23	Selasa, 23/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengukuran dimensi <i>apron</i> dan <i>taxiway</i> baru 	 	R

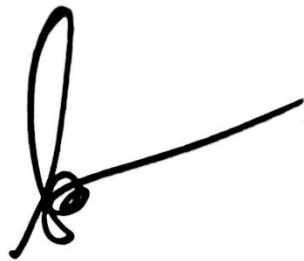
24	Rabu, 24/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan kunci pintu ruang <i>hygiene</i> - Perbaikan gagang pintu ruang toilet pria di Gedung PK-PPK 	  	R
25	Kamis, 25/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pemasangan kunci pada ruang <i>hygiene</i> - Mengukur <i>U-Ditch</i> untuk pekerjaan saluran di area pengembangan - Menghitung sisa tiang pancang untuk pekerjaan gedung terminal baru 	  	R

				
26	Jumat, 26/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pembuatan tulangan <i>sloof</i> untuk pekerjaan gedung terminal baru 	 	R
27	Sabtu, 27/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengecoran tanggul selokan dan pengerokan saluran selokan pada area rumah dinas 	 	R

28	Minggu, 28/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Pengukuran <i>apron</i> dan <i>taxiway</i> baru - Pembuatan tanggul di area saluran rumah dinas 	 	R
29	Senin, 29/04/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengukuran marka <i>apron</i> baru - pengecatan besi penutup bendungan - Pembersihan <i>drainase</i> sisi udara 	   	R

30	Selasa, 30/04/2024	- Inspeksi		R
----	-----------------------	------------	--	---

Supervisor 1



UNTUNG SUGITO, S.AP
NIP. 19791216 201012 1 001





Supervisor 2














GINTAN SELIN, SH
NIP. 19790605 200701 1 006






FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Neva Vamela Caroline
 NIT : 30722017
 PRODI : D-3 Teknik Bangunan dan Landasan
 Lokasi OJT : Bandar Udara Depati Parbo Kerinci







NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	KANIT BANGLAND
1	Sabtu, 01/06/2024	- Inspeksi		R
2	Minggu, 02/06/2024	- Inspeksi - Pemotongan rumput sisi udara	 	R
3	Senin, 03/06/2024	- Inspeksi		R







4	Selasa, 04/06/2024	- Inspeksi		R
5	Rabu, 05/06/2024	- Inspeksi		R
6	Kamis, 06/06/2024	- Inspeksi - Pemasangan figura	 	R
7	Jumat, 07/06/2024	- Inspeksi - Pemotongan rumpuk	 	R

8	Sabtu, 08/06/2024	- Inspeksi		R
9	Minggu, 09/06/2024	- Inspeksi		R
10	Senin, 10/06/2024	- Inspeksi		R
11	Selasa, 11/06/2024	- Inspeksi		R
12	Rabu, 12/06/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan pagar parimeter - Perbaikan keran wastafel toilet pria terminal kedatangan 		R

				
13	Kamis, 13/06/2024	- Inspeksi		R
14	Jumat, 14/06/2024	- Inspeksi		R
15	Sabtu, 15/06/2024	- Inspeksi		R
16	Minggu, 16/06/2024	- Inspeksi		R

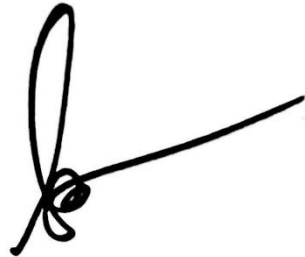
17	Senin, 17/06/2024	- Inspeksi		R
18	Selasa, 18/06/2024	- Inspeksi		R
19	Rabu 19/06/2024	- Inspeksi		R
20	Kamis 20/06/2024	- Inspeksi		R
21	Jumat, 21/06/2024	- Inspeksi - Pengukuran area eksisting	 	R

22	Sabtu, 22/06/2024	- Inspeksi		R
23	Minggu, 23/06/2024	- Inspeksi		R
24	Senin, 24/06/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengukuran <i>stakeout</i> - Pengukuran kedalaman tanah keras akses jalan 	  	R
25	Selasa, 25/06/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengukuran <i>stakeout</i> 		R

26	Rabu, 26/06/2024	- Inspeksi		R
27	Kamis, 27/06/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pemugaran lahan area jembatan <i>box culvert</i> - Pengecatan kamar rumah dinas 	  	R
28	Jumat, 28/06/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pengecatan kamar rumah dinas 		R
29	Sabtu, 29/06/2024	- Inspeksi		R

30	Minggu, 30/06/2024	- Inspeksi		R
----	-----------------------	------------	--	---

Supervisor 1



UNTUNG SUGITO, S.AP
NIP. 19791216 201012 1 001

Supervisor 2



GINTAN SELIN, SH
NIP. 19790605 200701 1 006






FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*








Nama : Neva Vamela Caroline








NIT : 30722017








PRODI : D-3 Teknik Bangunan dan Landasan








Lokasi OJT : Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	KANIT BANGLAND
1	Senin, 01/07/2024	- Inspeksi		R
2	Selasa, 02/07/2024	- Inspeksi		R
3	Rabu, 03/07/2024	- Inspeksi		R
4	Kamis, 04/07/2024	- Inspeksi		R
5	Jumat, 05/07/2024	- Inspeksi		R

6	Sabtu, 06/07/2024	- Kegiatan perbandingan batu kali dan batu pecah		R
7	Minggu, 07/07/2024	- Pemantauan pos pintu masuk proyek		R
8	Senin, 08/07/2024	- Inspeksi		R
9	Selasa, 09/07/2024	- Inspeksi		R
10	Rabu, 10/07/2024	- Inspeksi - Perbaikan penutup toilet kedatangan wanita	 	R
11	Kamis, 11/07/2024	- Inspeksi - Pembuatan pagar taxiway baru		R

				
12	Jumat, 12/07/2024	- Inspeksi		R
13	Sabtu, 13/07/2024	- Inspeksi		R
14	Minggu, 14/07/2024	- Inspeksi		R
15	Senin, 15/07/2024	- Inspeksi		R
16	Selasa, 16/07/2024	- Inspeksi		R
17	Rabu, 17/07/2024	- Inspeksi - Perbaikan roda pagar <i>taxiway</i> baru		R

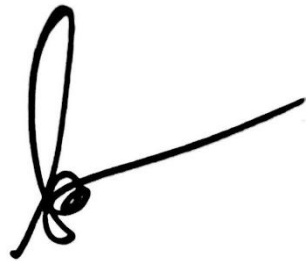
		<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan engsel pintu toilet pria kedatangan 	 	
18	Kamis, 18/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Penggalan jalan akses utama - Perbaikan lampu pada toilet kedatangan wanita 	 	R
19	Jumat, 19/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R
20	Sabtu, 20/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan jhoonder 		R
21	Minggu, 21/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Penggantian aki jhoonder 		R

22	Senin, 22/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Penggantian <i>windshock</i> 	 	R
23	Selasa, 23/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pemotongan rumput 	 	R
24	Rabu, 24/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R
25	Kamis, 25/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R
26	Jumat, 26/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R

27	Sabtu, 27/07/2024	- Inspeksi		R
28	Minggu, 28/07/2024	- Inspeksi		R
29	Senin, 29/07/2024	- Inspeksi		R
30	Selasa, 30/07/2024	- Inspeksi		R
31	Rabu 31/07/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan kunci pintu kantin - perbaikan handle&kunci pintu toilet pria PK - perbaikan roda pagar pos 2 - pemasangan handle pintu 	  	R

		toilet wanita pk	 	
--	--	---------------------	---	--

Supervisor 1



UNTUNG SUGITO, S.AP
NIP. 19791216 201012 1 001

Supervisor 2



GINTAN SELIN, SH
NIP. 19790605 200701 1 006

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Neva Vamela Caroline








NIT : 30722017

PRODI : D-3 Teknik Bangunan dan Landasan








Lokasi OJT : Bandar Udara Depati Parbo Kerinci







NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	KANIT BANGLAND
1	Kamis, 01/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan pintu toilet terminal kedatangan - Pengecatan stand tv terminal kedatangan 	  	R
2	Jumat, 02/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R
3	Sabtu, 03/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Pengecoran pondasi pagar <i>taxiway</i> baru 		R

4	Minggu, 04/08/2024	- Inspeksi		R
5	Senin, 05/08/2024	- Inspeksi		R
6	Selasa, 06/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pemasangan kawat <i>razor</i> - Perbaikan keramik wastafel toilet Wanita terminal kedatangan 	  	R
7	Rabu, 07/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Pembongkaran pagar lama <i>papi light runway 30</i> 	 	R

8	Kamis, 08/08/2024	- Inspeksi		R
9	Jumat, 09/08/2024	- Inspeksi		R
10	Sabtu, 10/08/2024	- Pemasangan TV ruangan Kepala Bandara		R
11	Minggu, 11/08/2024	- Inspeksi		R
12	Senin, 12/08/2024	- Inspeksi		R
13	Selasa, 13/08/2024	- Perbaikan plang huruf D		R
14	Rabu, 14/08/2024	- Inspeksi		R

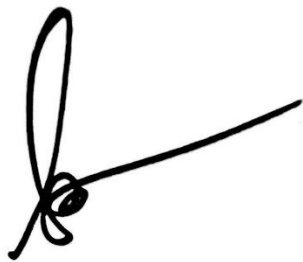
15	Kamis, 15/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan tulisan plang “Bandara Depati Parbo” 	 	R
16	Jumat, 16/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R
17	Sabtu, 17/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi - Perbaikan plang tulisan “Bandara Depati Parbo” 	 	R
18	Minggu, 18/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R
19	Senin, 19/08/2024	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi 		R

20	Selasa, 20/08/2024	- Inspeksi		R
21	Rabu, 21/08/2024	- Pengukuran jarak papi		R
22	Kamis, 22/08/2024	- Inspeksi - Penggantian baut pisau jhondeere	 	R
23	Jumat, 23/08/2024	- Inspeksi - Perbaikan pagar parimeter papi 12	 	R
24	Sabtu, 24/08/2024	- Inspeksi		R

25	Minggu, 25/08/2024	- Inspeksi		R
26	Senin, 26/08/2024	- Inspeksi		R
27	Selasa, 27/08/2024	- Inspeksi		R
28	Rabu, 28/08/2024	- Pembuatan <i>taxiway guidance sign</i>		R
29	Kamis, 29/08/2024	- Pergantian <i>windsock</i> pada apron lama		R
30	Jumat, 30/08/2024	- Inspeksi		R

31	Sabtu 31/07/2024	- Pemasangan plang untuk banner		R
----	---------------------	---------------------------------------	--	---

Supervisor 1



UNTUNG SUGITO, S.AP
NIP. 19791216 201012 1 001

Supervisor 2



GINTAN SELIN, SH
NIP. 19790605 200701 1 006