

**PEMBUATAN JALAN AKSES SISI UDARA DAN
PEMBUATAN RUANG *CONSTANT CURRENT REGULATOR*
(CCR) DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 01 Oktober 2024 – 28 Februari 2025**



**Disusun Oleh :
ADITYA SETYA PRATAMA
NIT. 30722002**

**DIPLOMA III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

2025

LEMBAR PERSETUJUAN

**PEMBUATAN JALAN AKSES SISI UDARA DAN PEMBUATAN
RUANG *CONSTANT CURRENT REGULATOR* (CCR)
DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI**

Oleh :

Aditya Setya Pratama

NIT. 30722002

Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Supervisor 1



Untung Sugito, S. AP

NIP . 19791216 201012 1 001

Supervisor 2



Gintan Selin, S. H

NIP . 19790605 200701 1 006

Dosen Pembimbing



Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.

NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas III Depati Parbo



Rahmat Subhan Fajri, S. Kom., M. M.

NIP. 19761214 199803 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan di depan Tim Penguji pada tanggal 07 Maret 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji:

Ketua



Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.

NIP. 19781028 200502 2 001

Sekretaris



Untung Sugito, S. AP

NIP . 19791216 201012 1 001

Anggota



Gintan Selin, S. H

NIP . 19790605 200701 1 006

Mengetahui,

Mengetahui,

Ketua Program Studi



Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc.

NIP. 19781028 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo, Kerinci, Jambi pada tanggal 01 Oktober 2024 sampai dengan 28 Februari 2025 dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus bentuk pertanggungjawaban penulis atas pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo, Kerinci, Jambi.

On The Job Training merupakan agenda dari program studi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya agar ilmu dan keterampilan yang telah diserap selama proses perkuliahan dapat diterapkan langsung pada lapangan.

Tujuan penulisan Laporan *On The Job Training* ini adalah untuk menyampaikan tentang pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara dan pembuatan ruang *Constant Current Regulator* (CCR) agar dapat sesuai fungsinya dan dapat memberikan dampak yang baik untuk Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo kedepannya.

Laporan *On The Job Training* ini tidak dapat selesai tanpa adanya dukungan dan bantuan dari berbagai pihak, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan dalam menyelesaikan penyusunan Laporan *OJT* ini, diantaranya:

1. Allah *Subhanahu wa ta'ala*.
2. Kedua orang tua dan keluarga dari penulis yang telah memberikan dukungan, serta doa untuk kelancaran pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Rahmat Subhan Fajri, S. Kom., M. M selaku Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo.

5. Ibu Reny Anjasmara, A. Md selaku Kepala Unit Bangland di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo.
6. Bapak Gintan Selin, S. H selaku *Supervisor 1 On The Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo.
7. Bapak Untung Sugito, S. AP selaku *Supervisor 2 On The Job Training* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo.
8. Ibu Linda Winiasri, S.Psi, M.Sc selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan di Politeknik Penerbangan Surabaya dan dosen pembimbing penulisan laporan *On The Job Training* (OJT)
9. Mbak Monicha Saraswati, A. Md. T dan Aa Arya Jalasena Pratama, A. Md. T selaku senior alumni di unit Bangunan dan Landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo atas bimbingan, arahan, dan pengalaman selama penulis melaksanakan *On The Job Training*.
10. Seluruh *Staff* unit bangunan dan landasan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo.
11. Seluruh karyawan Unit Bangland di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo.
12. Rekan-rekan *On The Job Training* (OJT) Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya Angkatan ke 7 Alpha maupun Politeknik Penerbangan Indonesia Curug Angkatan ke 15 Alpha dan Bravo yang telah membantu serta memberi dukungan selama kegiatan berlangsung.
13. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada semua pihak dan teman-teman atas bimbingan dan bantuannya selama *On The Job Training* (OJT).

Penulis menyadari bahwa terdapat keterbatasan kemampuan dan waktu dalam penyusunan laporan *On The Job Training*. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi sempurnanya penulisan ini. Akhir kata penulis berharap semoga penulisan ini bermanfaat dan selanjutnya dapat dikembangkan.

Kerinci, 19 Februari 2025

Penulis

Aditya Setya Pratama
NIT. 30722002

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Penjelasan On The Job Training.....	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training.....	3
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING	5
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Depati Parbo	5
2.2 Peranan Bandar Udara Depati Parbo.....	6
2.3 Data Umum Bandar Udara.....	8
2.3.1. Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara.....	8
2.3.2. Jam Operasional Bandar Udara.....	9
2.3.3. Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara.....	10
2.3.4. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	10
2.3.5. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (Airport Rescue and Fire Fighting)	11
2.3.6. <i>Apron, Taxiway, Runway, dan Check Location Data</i>	11
2.3.7. Fasilitas Penunjang Sisi Darat.....	12
2.3.8. Koordinat <i>Obstacle</i>	13
2.3.9. <i>Layout</i> Bandar Udara Depati Parbo	15
2.2.10 Struktur Organisasi	17
2.4 Tinjauan Pustaka	19
BAB III TINJAUAN TEORI	20
3.1 Pengertian Bandar Udara	20
3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	20
3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	30
3.1.3 Pengertian Jalan Akses Masuk.....	45

3.1.4	Struktur Perkerasan	46
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING		53
4.1	Lingkup Pelaksanaan On The Job Training	53
4.1.1	Fasilitas Sisi Darat (FSD).....	53
4.1.2	Fasilitas Sisi Udara (FSU).....	68
4.2	Jadwal Pelaksanaan On The Job Training	74
4.3	Permasalahan.....	76
4.3.1	Pembuatan Jalan Akses Sisi Udara	76
4.3.2	Pembuatan Ruang <i>Constant Current Regulator</i> (CCR).....	78
4.4	Penyelesaian Masalah	79
4.4.1	Pembuatan Jalan Akses Sisi Udara	79
4.4.2	Pembuatan Ruang <i>Constant Current Regulator</i> (CCR).....	108
BAB V PENUTUP		129
5.1	Kesimpulan	129
5.1.1	Kesimpulan BAB IV	129
5.1.2	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	130
5.2	Saran.....	130
5.2.1	Saran BAB IV	130
5.2.2	Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	132
DAFTAR PUSTAKA		133
LAMPIRAN.....		135

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo	5
Gambar 2. 2 Bandar Udara Depati Parbo View Drone	6
Gambar 2. 3 Layout Bandar Udara Depati Parbo.....	16
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara Depati Parbo.....	18
Gambar 3.1 Daerah Runway Strip Marking.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.2 Runway Designation Marking.....	24
Gambar 3.3 Dimensi Runway Designation Marking	24
Gambar 3.4 Threshold Marking	25
Gambar 3.5 Runway Center Line	26
Gambar 3.6 Aiming Point Marking.....	28
Gambar 3.7 Touch Down Zone Marking	29
Gambar 3. 8 Terminal Penumpang Tampak Sisi Udara.....	32
Gambar 3. 9 Terminal Keberangkatan	32
Gambar 3. 10 Terminal Kedatangan	32
Gambar 3. 11 Halaman Depan Terminal Bandar Udara Depati Parbo	33
Gambar 3. 12 Check In Counter.....	33
Gambar 3. 13 Check In Area	34
Gambar 3. 14 Rambu atau Marka Penumpang.....	34
Gambar 3. 15 Fasilitas Toilet	35
Gambar 3. 16 Hall Keberangkatan Tampak Samping.....	35
Gambar 3. 17 Hall Keberangkatan Tampak Belakang.....	36
Gambar 3. 18 Terminal Kedatangan	36
Gambar 3. 19 Bagage Conveyor Belt.....	37
Gambar 3. 20 Marka Disabilitas.....	38
Gambar 3. 21 PKP-PK	39
Gambar 3. 22 Menara Kontrol.....	39
Gambar 3. 23 Gedung A2B	39
Gambar 3. 24 Gedung Bangunan dan Landasan	40
Gambar 3. 25 Kantor Unit Listrik	40
Gambar 3. 26 Kantor Listrik dan CCR.....	40
Gambar 3. 27 Gedung Genset atau Power House	41
Gambar 3. 28 Fuel Station.....	41
Gambar 3. 29 Kantor Administrasi A.....	42
Gambar 3. 30 Kantor Administrasi B.....	42
Gambar 3. 31 Pos Pengamanan Gerbang	42
Gambar 3. 32 Pos Pengamanan Sisi Udara	43
Gambar 3. 33 Parkir Area Penumpang.....	43
Gambar 3. 34 Komplek Rumah Dinas.....	43
Gambar 3. 35 Kantor BMKG	44
Gambar 3. 36 Taman Meteorologi	44

Gambar 3. 37 Tempat Beribadah.....	44
Gambar 3. 38 Fasilitas Parking Kendaraan Pengunjung atau Penumpang	45
Gambar 3. 39 Jalan Akses Masuk Airside.....	46
Gambar 3. 40 Jalan Akses Masuk Airside.....	46
Gambar 3. 41 Struktur Perkerasan Lentur (Flexible Pavment)	49
Gambar 3. 42 Konstruksi Perkerasan Kaku (Rigid Pavement)	50
Gambar 4. 1 Gedung Terminal Bandar Udara Depati Parbo View Drone Airside	54
Gambar 4. 2 Gedung Terminal Bandar Udara Depati Parbo View Drone Landside	54
Gambar 4. 3 Hall Keberangkatan	55
Gambar 4. 4 Restricted Public Area	56
Gambar 4. 5 Non Public Area	57
Gambar 4. 6 Crub (Trotoar).....	58
Gambar 4. 7 Parking Area	58
Gambar 4. 8 Kantor A	59
Gambar 4. 9 Kantor B	59
Gambar 4. 10 Gedung Menara Airnav (Tower)	60
Gambar 4. 11 Gedung PKP-PK.....	60
Gambar 4. 12 Power House.....	60
Gambar 4. 13 Gedung A2B	61
Gambar 4. 14 Gedung Bangunan dan Landasan	61
Gambar 4. 15 Taman Meteorologi	62
Gambar 4. 16 Kantor BMKG	62
Gambar 4. 17 Fuel Station.....	62
Gambar 4. 18 Mushalla	63
Gambar 4. 19 Ruangan CCR.....	63
Gambar 4. 20 GSE Park	63
Gambar 4. 21 Toilet Mushalla.....	64
Gambar 4. 22 Toilet Terminal	64
Gambar 4. 23 Ruang Ibu Menyusui	64
Gambar 4. 24 Gerbang Tol.....	65
Gambar 4. 25 Anjungan Tunai Mandiri (ATM).....	65
Gambar 4. 26 Jalan Masuk Bandara	66
Gambar 4. 27 Gudang BMN.....	66
Gambar 4. 28 Tempat Parkir Kendaraan Mobil Dinas	67
Gambar 4. 29 Tempat Parkir Pengunjung, Penumpang, dan Tamu	67
Gambar 4. 30 Tempat Parkir Kendaraan Pegawai	67
Gambar 4. 31 Smoking Area	68
Gambar 4. 32 Runway Shoulder.....	69
Gambar 4. 33 Stopway	69
Gambar 4. 34 Turning Area.....	70
Gambar 4. 35 Runway Strip	70

Gambar 4. 36 RESA (Runway End Saftey Area).....	71
Gambar 4. 37 Marka Landas Pacu	72
Gambar 4. 38 Taxiway	72
Gambar 4. 39 Apron	74
Gambar 4. 40 Jalan Akses Sisi Udara Sebelum Dibongkar	77
Gambar 4. 41 Jalan Akses Sisi Udara Sebelum Dibongkar	77
Gambar 4. 42 Jalan Akses Sisi Udara Setelah Pekerjaan	78
Gambar 4. 43 Lahan Rencana Pembuatan Ruang CCR	79
Gambar 4. 44 Ruang CCR.....	79
Gambar 4. 45 Jalan Akses Sisi Udara Tampak Atas	81
Gambar 4. 46 Desain Fillet Jalan Akses Sisi Udara	81
Gambar 4. 47 Jalan Akses Sisi Udara Bagian Sisi Darat Tampak Atas	82
Gambar 4. 48 Jalan Akses Sisi Udara Bagian Sisi Darat Tampak Atas	82
Gambar 4. 49 Desain AutoCAD Letak Dimensi Wiremesh dan Tampak Samping	83
Gambar 4. 50 Masker Wajah.....	85
Gambar 4. 51 Saftey Glasses.....	85
Gambar 4. 52 Gloves	85
Gambar 4. 53 Saftey Helmet	86
Gambar 4. 54 Saftey Shoes.....	86
Gambar 4. 55 Rompi Proyek	86
Gambar 4. 56 Asphalt Cutting.....	87
Gambar 4. 57 Jack Hammer	87
Gambar 4. 58 Rigid Hammer	87
Gambar 4. 59 Timba Air.....	88
Gambar 4. 60 Mesin Potong Gerinda	88
Gambar 4. 61 Linggis Tanah	88
Gambar 4. 62 Gunting Potong Besi.....	89
Gambar 4. 63 Pengki Tanah	89
Gambar 4. 64 Mesin Gerinda Tangan	89
Gambar 4. 65 Sekop	90
Gambar 4. 66 Alat Plester beton.....	90
Gambar 4. 67 Angkong	90
Gambar 4. 68 Rambu Ukur, Tripod, Total Station	91
Gambar 4. 69 Meteran Ukur Roll.....	91
Gambar 4. 70 Paku	91
Gambar 4. 71 Mobil Carry	92
Gambar 4. 72 Kendaraan Roda Tiga	92
Gambar 4. 73 Mesin Molen.....	92
Gambar 4. 74 Pensil Bangunan	93
Gambar 4. 75 Waterpass.....	93
Gambar 4. 76 Hammer	93
Gambar 4. 77 Air.....	94

Gambar 4. 78 Semen	94
Gambar 4. 79 Pasir	94
Gambar 4. 80 Kerikil.....	95
Gambar 4. 81 Terpal.....	95
Gambar 4. 82 Wiremesh Ukuran 8 Milimeter.....	95
Gambar 4. 83 Papan Triplek Tebal 9 Milimeter.....	96
Gambar 4. 84 Balok Kayu	96
Gambar 4. 85 Paku	96
Gambar 4. 86 Kawat Besi.....	97
Gambar 4. 87 Mendesain Jalan Akses Sisi Udara pada AutoCAD.....	98
Gambar 4. 88 Survei Lokasi Pekerjaan Jalan Akses Sisi Udara	98
Gambar 4. 89 Pengukuran Jalan Akses Sisi Udara	99
Gambar 4. 90 Pemasangan Benang	99
Gambar 4. 91 Pembongkaran Pagar Parimeter Sisi Udara.....	100
Gambar 4. 92 Pembongkaran Pagar Sliding Sisi Udara.....	100
Gambar 4. 93 Pembongkaran Sloof Beton	100
Gambar 4. 94 Pembongkaran Taman Sisi Udara	101
Gambar 4. 95 Pembersihan Sisa Pembongkaran Taman.....	101
Gambar 4. 96 Cutting Asphalt.....	101
Gambar 4. 97 Pembuatan Bekisting Jembatan	102
Gambar 4. 98 Pembuatan Bekisting Jalan Akses Sisi Udara	102
Gambar 4. 99 Pengukuran Wiremesh.....	103
Gambar 4. 100 Pembuatan Wiremesh	103
Gambar 4. 101 Pemasangan Wiremesh.....	103
Gambar 4. 102 Pengadukan Beton	104
Gambar 4. 103 Pengecoran Beton	104
Gambar 4. 104 Perataan Beton.....	105
Gambar 4. 105 Perataan Beton	105
Gambar 4. 106 Penegcoran Beton	105
Gambar 4. 107 Finishing Beton.....	106
Gambar 4. 108 Finishing Beton.....	106
Gambar 4. 109 Curing	107
Gambar 4. 110 Jalan Akses Sisi Udara	107
Gambar 4. 111 Jalan Akses Sisi Udara	107
Gambar 4. 112 Jalan Akses Sisi Udara	108
Gambar 4. 113 Tempat Parkir PKP-PK Baru.....	108
Gambar 4. 114 Desain AutoCAD Denah Ruang CCR.....	109
Gambar 4. 115 Desain AutoCAD Letak Pondasi Bangunan.....	110
Gambar 4. 116 Desain AutoCAD Rangka Atap.....	110
Gambar 4. 117 Desain AutoCAD Rangka Dinding	111
Gambar 4. 118 Desain AutoCAD Rangka Dinding Belakang Bangunan	112
Gambar 4. 119 Desain AutoCAD Rangka Dinding Depan Bangunan.....	112
Gambar 4. 120 Survei dan Analisis Lokasi Pekerjaan	113

Gambar 4. 121	Mendesain Bangunan Menggunakan AutoCAD	113
Gambar 4. 122	Pengadaan Material dan Peralatan.....	114
Gambar 4. 123	Pengadaan Material dan Peralatan.....	114
Gambar 4. 124	Semen	115
Gambar 4. 125	Waterpass.....	115
Gambar 4. 126	Baut Taso	115
Gambar 4. 127	Baut Roofing.....	116
Gambar 4. 128	Baut Beton	116
Gambar 4. 129	Mata Potong.....	116
Gambar 4. 130	GRC	117
Gambar 4. 131	Besi Hollow	117
Gambar 4. 132	Kaca	117
Gambar 4. 133	Gagang Jendela.....	118
Gambar 4. 134	Silicon.....	118
Gambar 4. 135	Engsel Jendela	118
Gambar 4. 136	Pemberishan Lokasi Pekerjaan	119
Gambar 4. 137	Pembuatan Pondasi Bangunan.....	119
Gambar 4. 138	Pemasangan Rangka Dinding.....	120
Gambar 4. 139	Pemasangan Rangka Dinding.....	120
Gambar 4. 140	Pemasangan Rangka Atap	121
Gambar 4. 141	Pemasangan Rangka Atap	121
Gambar 4. 142	Pemasangan Rangka Atap	121
Gambar 4. 143	Pemasangan Rangka Atap	122
Gambar 4. 144	Pemasangan Spandek	122
Gambar 4. 145	Pemasangan Spandek	122
Gambar 4. 146	Pintu Bangunan.....	123
Gambar 4. 147	Pemasangan Rangka Pintu dan Jendela.....	123
Gambar 4. 148	Pemasangan Pintu Bangunan.....	123
Gambar 4. 149	Pemasangan Dinding GRC.....	124
Gambar 4. 150	Pemasangan Dinding GRC.....	124
Gambar 4. 151	Pemasangan Atap Bangunan	125
Gambar 4. 152	Pengadaan Material Flooring.....	125
Gambar 4. 153	Pembersihan Lahan.....	126
Gambar 4. 154	Flooring	126
Gambar 4. 155	Pemasangan Kaca pada Rangka Jendela	127
Gambar 4. 156	Pemasangan Kaca dan Pemberian Silicon.....	127
Gambar 4. 157	Ruang CCR.....	127

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Declare Distance.....	11
Tabel 2. 2 Koordinat Obstacle.....	13
Tabel 3. 1 Klasifikasi Lebar Runway	21
Tabel 3. 2 Jumlah Threshold Marking	26
Tabel 3. 3 Letak dan Ukuran Aiming Point Marking.....	28
Tabel 3. 4 Ketentuan Touchdown Zone Marking	29
Tabel 4. 1 Tabel Pelaksanaan On The Job Training.....	74
Tabel 4. 2 Dimensi Jalan Akses Sisi Udara.....	80

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penjelasan On The Job Training

Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki wilayah negara yang sangat luas. Oleh karena itu transportasi udara menjadi aset negara yang paling penting. Untuk itu agar negara Indonesia harus selalu mengikuti perkembangan transportasi udara lainnya yang terdapat di dunia supaya kedepannya dapat menjadi salah satu negara maju. Karena alasan tersebut negara Indonesia harus dapat mempersiapkan segala aspek-aspek mulai dari pendidikan, tenaga ahli, infrastruktur dan lain-lain sebagai penunjang hal tersebut. Demi tercapainya tujuan untuk kemajuan bangsa dan negara, harusnya didukung dengan penyediaan fasilitas transportasi udara yang baik, aman dan nyaman. Di negara Indonesia sendiri, transportasi udara merupakan alat penyambung kegiatan masyarakat karena Indonesia merupakan negara dengan banyak pulau yang menyebar dari Sabang sampai Merauke. Transportasi udara dipilih karena dinilai lebih efisien dan waktu yang ditempuh relatif cepat serta jarak tempuh lebih jauh.

Seiring meningkatnya penggunaan jasa transportasi udara setiap tahunnya, maka perlu adanya pengembangan teknologi yang lebih canggih dan terbaru. Selain itu diperlukan adanya suatu kebutuhan sumber daya manusia yang profesional untuk dapat mengembangkan ilmu dan teknologi demi kemajuan bangsa dan umat manusia itu sendiri. Lembaga pendidikan Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan lembaga pendidikan dibawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) yang akan melakukan program-program pendidikan untuk menghasilkan sumber daya manusia yang profesional dan memiliki kompetensi serta wawasan didunia penerbangan.

Dalam mengikuti proses pendidikan dan pembelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya terdapat kurikulum yang wajib diikuti taruna-taruni yakni *On The Job Training* (OJT). *OJT* adalah salah satu kurikulum yang dilaksanakan oleh taruna-taruni untuk menerapkan ilmu dan pengalaman yang didapat dari kampus untuk diterapkan langsung pada lapangan. Kurikulum yang dimiliki Politeknik Penerbangan Surabaya ini bekerja sama dengan sejumlah bandar udara di seluruh Indonesia, salah satunya yaitu Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Depati Parbo provinsi Jambi.

Dalam masa *OJT* kali ini, peneliti berfokus pada bidang landasan dan bangunan dimana permasalahan yang diangkat adalah pada kelayakan sarana prasarana pendukung pada UPBU. Pada halaman parkir kendaraan PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran) terdapat ketidaksesuaian letak kendaraan yang masuk sisi darat. Oleh karena itu area jalan akses masuk sisi udara yang lama dialih fungsikan sebagai halaman parkir kendaraan PKP-PK. Sehingga perlu adanya pembuatan jalan akses sisi udara yang baru sesuai dengan ketentuan ICAO Annex 14 - Aerodromes, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Standar Teknis dan Operasi Bandar Udara yang dikonfirmasi oleh bapak Gintan Selin, S. H dan bapak Untung Sugito, S. AP selaku *supervisor* peneliti. Pelaksanaan pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara yang baru ini memastikan kendaraan operasional dan petugas dapat dengan cepat dan aman menjangkau seluruh area sisi udara untuk keperluan inspeksi, pemeliharaan, atau keadaan darurat.

Selain pada sisi udara, diidentifikasi terdapat penambahan kantor unit listrik yang baru sebagai penunjang operasional sistem kelistrikan, administrasi, dan pelayanan.

Dengan permasalahan yang dijelaskan maka penelitian ini berfokus pada pembuatan jalan akses sisi udara sesuai aturan yang ada serta pembuatan ruangan *CCR*.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan On The Job Training

On The Job Training merupakan salah satu kurikulum Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya, kegiatan *OJT* ini bertujuan agar para taruna dapat mengetahui secara langsung bagaimana keadaan lingkungan kerja yang akan dihadapi sebenarnya, Adapun maksud dalam pelaksanaan *OJT* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Memenuhi salah satu syarat kelulusan taruna Politeknik Penerbangan Surabaya
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Mempelajari dan mempraktikkan langsung pekerjaan yang berhubungan dengan Teknik Bangunan dan Landasan.
4. Menciptakan hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan instansi lainnya.

Tujuan dari *OJT* di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengaplikasikan ilmu dan keterampilan yang telah diperoleh selama masa pendidikan secara nyata di lapangan, sehingga dapat mengidentifikasi berbagai permasalahan dan memberikan solusi.
2. Untuk memperoleh pengalaman, keterampilan, kecakapan dan wawasan baru mengenai keadaan sebenarnya di bandar udara yang menyangkut bidang profesi masing-masing sebagai bekal terjun dalam pekerjaan di masa mendatang.

3. Sebagai salah satu syarat lulus mata kuliah pada kurikulum Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Singkat 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. Unit Penyelenggara Bandar Udara 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 Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo yaitu pada koordinat 02°05’28’’ S 101°27’46’’ E.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo

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).

Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci sangat bermanfaat bagi masyarakat kerinci. 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.



Gambar 2. 2 Bandar Udara Depati Parbo View Drone

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 sebagai berikut :

1. *IATA CODE* : KRC
2. *ICAO CODE* : WIJI
3. Nama Bandar Udara : Unit Penyelenggara Bandar Udara
Depati Parbo
4. Nama Kota : Kerinci
5. Provinsi : Jambi
6. Kategori Bandara : Domestik
7. Kelas Bandara : III
8. Koordinat Titik Referensi : 02° 05' 27,5''
Bandara / S (*Airport* 112° 36' 2.37'' E
Reference Point/ARP)
9. Arah dan Jarak ke Kota : Arah Barat 3,6 Km
10. Magnetic Var/Tahun : 0° E (2020)/0.01° Decreasing
Perubahan
11. Elevasi Bandar Udara : 2607 ft
(MSL)
12. Elevasi *Threshold* 12 - 30 : 12 = 2.607,02 ft
30 = 2.607,03 ft

13. Referensi Temperatur : 25°C
Bandar Udara
14. Nama Penyelenggara : Unit Penyelenggara Bandar Udara
Bandar Udara Depati Parbo
15. Alamat : Jl. Angkasa Pura, desa Angkasa Pura
Hiang, kecamatan Sitinjau Laut,
kabupaten Kerinci, provinsi Jambi
16. Nomor Telepon : 08117445123 (Kantor)
17. FAX : NIL
18. Alamat Email : Bandara.kerinci@gmail.com
19. *Critical Aircraft* : ATR 72-600
20. Tipe Lalu Lintas : VFR – operation only PAPI on RWY 30
Penerbangan yang
Diizinkan

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

2.3.2. Jam Operasional Bandar Udara

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

1. Operasional Bandar Udara : 00:00 – 07.00 UTC
2. Administrasi Bandar Udara : 01:00 – 09:00 UTC
3. Bea Cukai dan Imigrasi : *NIL*
4. Kesehatan dan Sanitasi : *NIL*
5. *Fueling* : *NIL*
6. *Handling* : Ada
7. Keamanan Bandar Udara : H-24

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

2.3.3. Pelayanan dan Fasilitas Teknik Penanganan Pesawat Udara

Pelayanan dan fasilitas teknik penanganan pada bandar udara meliputi :

1. *Cargo Handling Facilities* : *NIL*
2. *Fuel/Oil/Type* : *NIL*
3. *Fuelling* : *NIL*
Facilities/Capacity
4. *De-Icing Facilities* : *Not Applicable*
5. *Hangar Space for Visiting* : *NIL*
Aircraft
6. *Repair Facilities for* : *NIL*
Visiting Aircraft

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

2.3.4. Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Fasilitas penumpang pesawat pada bandar udara meliputi:

1. Hotel : Ada, di Kota
2. Restaurant : Ada, di Kota
3. Transportasi : *NIL*
4. Fasilitas Kesehatan : RSUD
5. Bank dan Kantor POS : Ada, di Kota
6. Kantor Pariwisata : Ada, di Kota

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

2.3.5. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam

Kebakaran (Airport Rescue and Fire Fighting)

Pertolongan yang tersedia pada bandar udara apabila terjadi kecelakaan dan kebakaran terdiri dari detail berikut:

1. Kategori PKP-PK : Kategori
2. Peralatan PKP-PK :
 - 1 unit *Foam Tender Truck* tipe V
 - 1 unit *Foam Tender Truck* tipe IV
 - 1 unit ambulan

2.3.6. Apron, Taxiway, Runway, dan Check Location Data

Bandar Udara Depati Parbo memiliki *apron*, *runway*, dan *taxiway* yang masing-masing akan dijelaskan pada poin berikut:

1. Runway

- Permukaan : *Asphalt Concrete*
- *Strength* : PCN 21 F/C/Y/T

Tabel 2. 1 *Declare Distance*

RWY Designation	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
12	1800 M	1800 M	1860 M	N/A
30	N/A	N/A	N/A	1800 M

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

- Dimensi : 1800 x 30 m
- Arah / *Design* : 12 – 30
- Koordinat Thr :
 - Thr 12 : 04 05 52,384 S. 122 33 32,178 E⁰
 - Thr 30 : 04 45 44,611 S. 122 34 17,031 E⁰

2. Taxiway

- Permukaan : *Asphalt Concrete*
 - Dimensi : 60 x 15 m
3. *Apron*
- Permukaan : *Asphalt Concrete*
 - Dimensi : 56,5 m x 42 m
4. *Stopway*
- Permukaan : *Asphalt Concrete*
 - Dimensi : 60 x 30 m
5. *RESA on Runway 12*
- Permukaan : Rumput
 - *Strength* : 90 x 90 m
6. *Runway Strip*
- Dimensi : 1890 x 90 m
7. *Windshock*
- 600 meter dari *threshold*

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

2.3.7. 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:

Bangunan	Luas
Terminal	: 780 m ²
<i>EOC</i>	: 68,80 m ²
Kantor	: 237 m ²
<i>Power House / Genset</i>	: 48,00 m ²
Gedung PKP-PK	: 89,25 m ²
Mushalla	: 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 <i>Gym</i>	: 76,86 m ²
<i>Shelter</i>	: 72 m ²

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

2.3.8. Koordinat *Obstacle*

Tabel 2. 2 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	KDPKR
27.	Bukit Siruh	02° 04' 59.11''	101°30'48.83''	1262	KDPHD
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:

8. KPU : Kawasan Permukaan Utama

9. KDPHD : Kawasan Di Bawah Permukaan Horizontal Dalam
10. KDPHL : Kawasan Di Bawah Permukaan Horizontal Luar
11. KDPTTR : Kawasan Di Bawah Permukaan Transisi
12. KDPKR : Kawasan Di bawah Permukaan Kerucut
13. KKBK : Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan

2.3.9. *Layout* Bandar Udara 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:

2.2.10 Struktur Organisasi

Bandar Depati Parbo memiliki kelengkapan organisasi dimana struktur organisasi yang mengatur didalamnya tersaji dalam gambar berikut:

2.4 Tinjauan Pustaka

Dalam penulisan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini, penulis menggunakan beberapa peraturan yang dapat dijadikan pedoman sebagai berikut:

1. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual Of Standard Cask - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)
2. Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara
3. KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular Casr Part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System).
4. ICAO Annex 14 – Aerodromes tentang standar dan rekomendasi internasional (SARPs) terkait desain, pembangunan, operasi, dan pemeliharaan bandar udara untuk memastikan keselamatan, efisiensi, dan kelancaran operasi penerbangan sipil internasional.
5. Menurut PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)
6. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 232 poin ke 2 yaitu “Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan”.

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

3.1.1 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas sisi udara adalah bagian dari bandar udara dan berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan lepas landas (take-off). Memiliki elemen dasar yaitu meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat yang dilayaninya. Fasilitas sisi udara berupa *runway*, *taxiway*, *apron*. Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Skep/77/VI/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara, fasilitas sisi udara meliputi:

3.1.1.1 Pengertian *Taxiway*

Berdasarkan KP 326 Tahun 2019 MOS Volume I *Aerodrome*, *runway* adalah daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara. Dan menurut KP 94 Tahun 2015, *runway* adalah area segi empat yang ditentukan di aerodrome yang disiapkan untuk mendarat dan lepas landas pesawat. Biasanya diberi perkerasan kecuali untuk aerodrome yang kecil.

Dalam melakukan perencanaan pengembangan *runway* beberapa ketentuan klasifikasi lebar *runway* harus dipenuhi sebagai standar perencanaan Bandar Udara yaitu ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh *International civil aviation organization* (ICAO). Lebar *runway* yang direkomendasikan ada pada Tabel 3.1

Tabel 3. 1 Klasifikasi Lebar *Runway*

Kode (NO)	Kode Huruf					
	A	B	C	D	E	F
1	18 m	18 m	23 m	-	-	-
2	23 m	23 m	30 m	-	-	-
3	30 m	30 m	30 m	45 m	-	-
4	-	-	45 m	45 m	45 m	60 m

Sumber : *ICAO*

3.1.1.2 Pengertian Marka

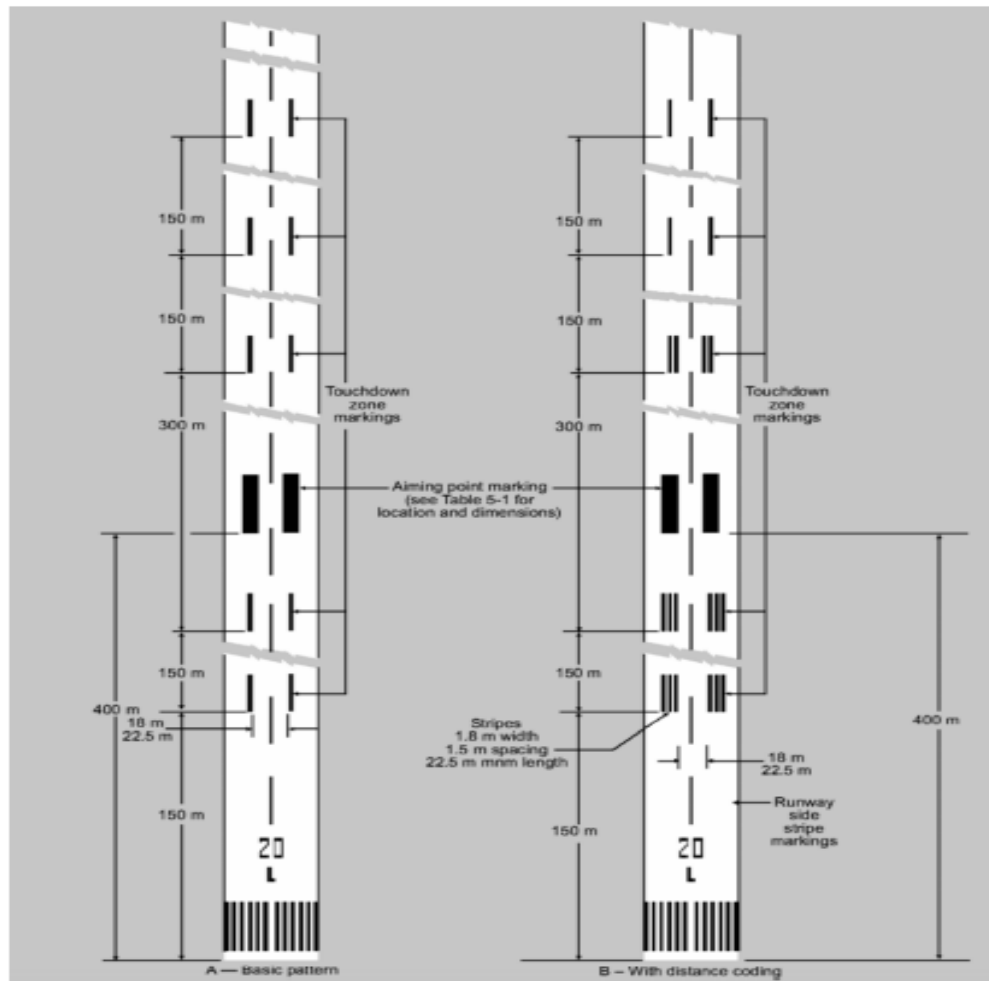
Berdasarkan KP 326 Tahun 2019 MOS 139 Volume I *Aerodrome* marka adalah simbol atau kumpulan simbol ditampilkan di atas permukaan daerah pergerakan untuk memberikan informasi aeronautika. Dan menurut SKEP 11 Tahun 2001 tentang marka dan rambu marka adalah tanda yang dituliskan atau digambarkan pada daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan/larangan) dan batas-batas keselamatan penerbangan.

Marka di *runway* sebagaimana dimaksud dalam SKEP 11 Tahun 2001 terdiri dari:

- a. *Runway side stripe marking*
- b. *Runway designation marking*
- c. *Threshold marking*
- d. *Runway centre line marking*
- e. *Aiming point marking*
- f. *Touchdown zone marking*

a. *Runway Side Strip Marking*

Runway Side Strip Marking adalah garis berwarna putih di sepanjang tepi, awal dan akhir *runway*. Berupa garis solid / tunggal yang terdiri dari serangkaian garis dengan lebar keseluruhan sama dengan garis solid / tunggal. Bisa juga diartikan sebagai garis solid / tunggal pada awal dan akhir *runway*. Memiliki fungsi yaitu sebagai tanda batas tepi *runway*. Jika tersedia *turn pad*, maka *runway side strip* harus diteruskan antara *runway* dan *turn pad*. Mempunyai lebar sekurang-kurangnya 0,9 m pada *runway* dengan lebar 30 m atau lebih dan setidaknya 0,45 m pada lebar *runway* yang lebih kecil. Berikut gambar daerah daerah *Runway side strip marking*, yaitu:

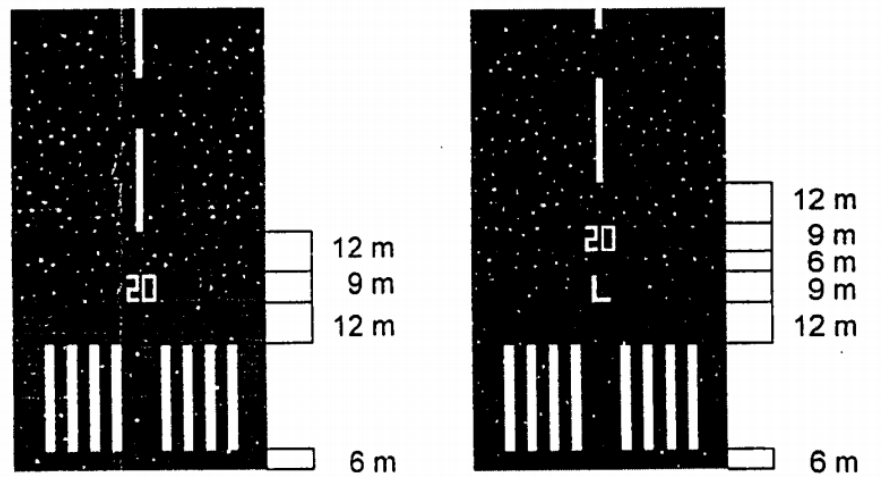


Gambar 3.1 Daerah *Runway Strip Marking*

b. *Runway Designation Marking*

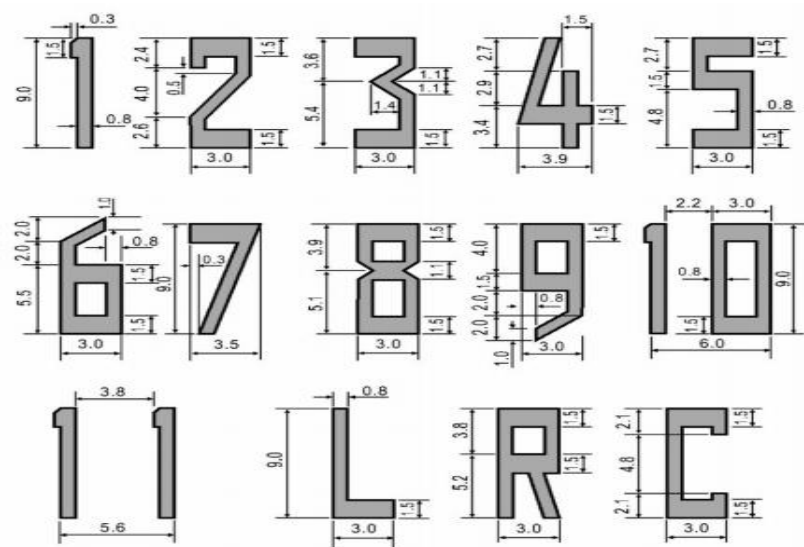
Marka *runway designation* adalah tanda berwarna putih dalam bentuk 2 (dua) angka dan 1 (satu) huruf tertentu yang ditulis di *runway* sebagai identitas *runway*. Fungsinya sebagai petunjuk arah *runway* yang dipergunakan untuk *take off* dan atau landing. Letaknya berada diantara *Threshold* dengan *runway centre line marking*. Berikut

adalah gambar dari daerah *Runway Designation Marking*:



Gambar 3.2 *Runway Designation Marking*

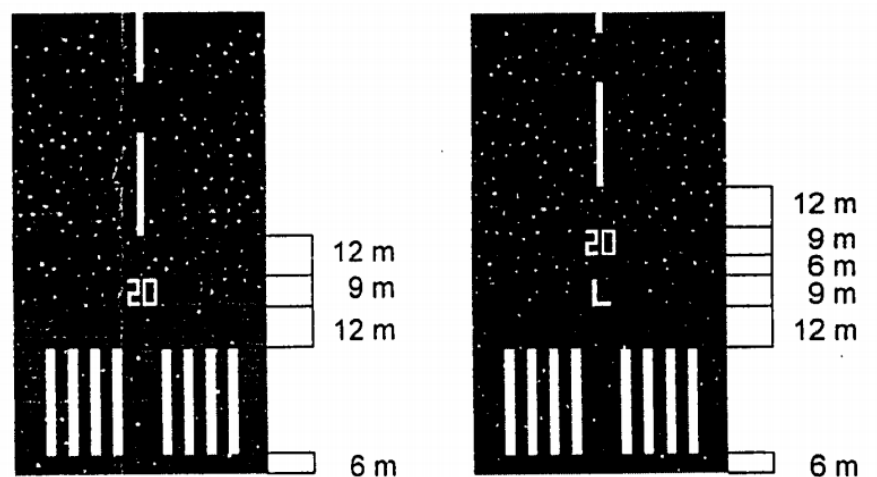
Runway designation Marking meliputi dua digit nomor dan pada *runway parallel* harus dilengkapi dengan huruf. Jika aturan diatas memberikan satu digit, maka harus didahului dengan nol. Adapun dimensi dari *Runway Designation marking* yaitu:



Gambar 3.3 Dimensi *Runway Designation Marking*

c. ***Threshold Marking***

Threshold marking adalah tanda berupa garis-garis putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak di permulaan *runway*. Untuk letaknya berada pada 6 meter diukur dari awal *runway* dan memiliki fungsi yaitu sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan. Marka *runway Threshold* harus memiliki dimensi yang sama dan ditempatkan secara simetris. Daerah *Threshold Marking* dapat dilihat pada gambar 3.4



Gambar 3.4 *Threshold Marking*

Threshold Marking memiliki ketentuan berupa seberapa banyak *Threshold* dapat dibuat dengan berdasarkan lebar *runway*. Berikut adalah jumlah *Threshold marking* menurut KP 326 tahun 2019:

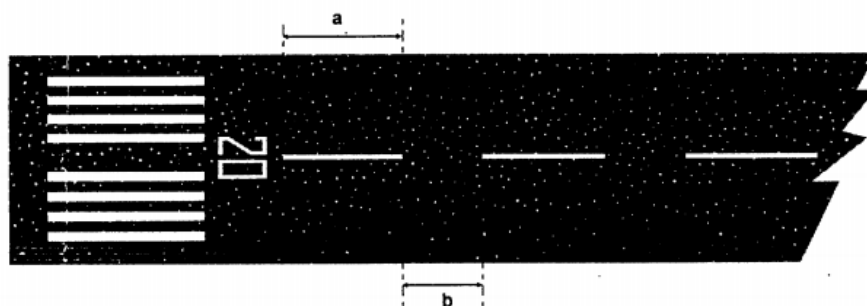
Tabel 3. 2 Jumlah *Threshold Marking*

Lebar <i>Runway</i>	Jumlah Garis
18 m	4
23 m	6
30 m	8
45 m	12
60 m	16

Sumber : KP 326 Tahun 2019

d. *Runway Centre Line Marking*

Runway centre line marking adalah tanda berupa garis putus-putus berwarna putih yang letaknya di tengah-tengah sepanjang *runway*. Memiliki fungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*. Jeda setiap garis memiliki sekurang kurangnya berjarak 50 meter dan tidak lebih dari 75 meter. Panjang garisnya sama dengan Panjang jedanya atau 30 meter, tergantung mana yang lebih Panjang. Berikut adalah contoh dari *runway centre line*.



Gambar 3.5 *Runway Center Line*

Keterangan :

- $a + b = 50$ meter sampai dengan 75 meter
- Lebar Garis :
 1. 0,90 meter pada *Precision Runway* kategori II dan III
 2. 0,45 meter pada *non-precision approach runway* yang memiliki kode nomer 3 dan 4, dan *precision approach runway* pada kategori I
 3. 0,30 meter pada *non-precision approach runway* yang mempunyai kode nomor 1 atau 2, dan pada *non-instrument runway*.

e. *Aiming Point Marking*

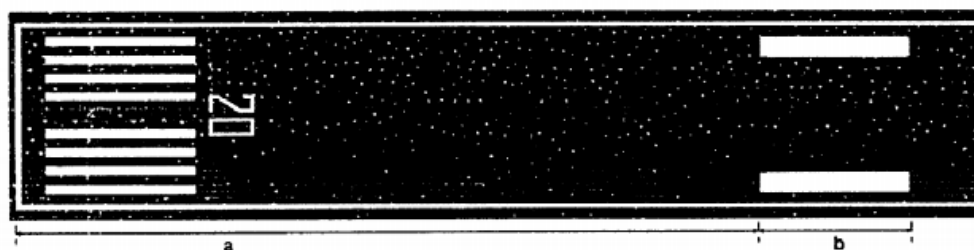
Aiming point marking adalah tanda di *runway* yang terdiri dari 2 (dua) garis lebar yang berwarna putih. Memiliki fungsi yaitu menunjukkan tempat pertama roda pesawat udara diharapkan menyentuh *runway* saat mendarat. Untuk letak dan ukuran dapat dilihat pada tabel SKEP 11 Tahun 2001.

Tabel 3. 3 Letak dan Ukuran *Aiming Point Marking*

Lokasi dan Dimensi	Panjang <i>Runway</i> Kurang dari 800 meter	Panjang <i>Runway</i> 800 m s/d 1199 m	Panjang <i>Runway</i> 1200 s/d 2399 m	Panjang <i>Runway</i> 2400, atau lebih
Jarak dari <i>Threshold</i> (a)	150 m	250 m	300 m	400 m
Panjang <i>Stripe</i> (b)	30 m – 45 m	30 m – 45 m	45 m – 60 m	45 m – 60 m
Lebar	4 m	6 m	6 m – 10 m	6 m – 10 m
Jarak Spasi antar <i>Stripe</i> bagian dalam	6 m	9 m	16 m – 22,5 m	16 m – 22, 5 m

Sumber : SKEP 11 Tahun 2001

Dan berikut contoh Gambar *Aiming point marking* :

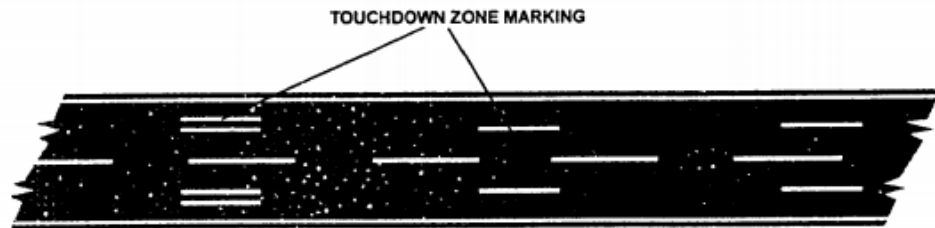


Gambar 3.6 *Aiming Point Marking*

f. Touchdown Zone Marking

Touchdown zone marking adalah tanda di *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan, di kiri – kanan garis tengah *runway*.

Memiliki fungsi untuk menunjukkan panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan. Terletak simetris pada kiri kanan garis tengah *runway*. Berikut adalah gambar *Touchdown zone marking*:



Gambar 3.7 *Touch Down Zone Marking*

Jumlah *Touchdown zone marking* dapat menyesuaikan dengan Panjang *runway*. Berikut adalah tabel ketentuan menurut SKEP 11 Tahun 2001:

Tabel 3. 4 *Ketentuan Touchdown Zone Marking*

Landing Distance Available or the distance between threshold	Pair (s) of Marking	Jumlah Garis
< 900 m	1	Satu
900 m – 1199 m	2	Dua, satu
1200 – 1499 m	3	Dua, satu, satu
1500 – 2399 m	4	Dua, dua, satu, satu
> 2400 m	6	Tiga, tiga, dua, dua, satu, satu

Sumber : SKEP 11 Tahun 2001

3.1.1.3 Pengertian *Taxiway*

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandara yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara beberapa fasilitas seperti *apron*,

runway, dan *rapid exit taxiway*. *Taxiway* perlu dirancang untuk meminimalkan jarak antara terminal dan bagian ujung landas pacu. Kemiringan memanjang dan melintang *taxiway* dirancang untuk menghindarkan *taxiway* dari bahaya banjir akibat hujan selain penempatan lubang in let drainase tiap 50 m Panjang. Data-data yang diperhatikan dalam verifikasi *taxiway* meliputi *Taxiway designation*, *dimension* (Panjang dan lebarnya), *longitudinal slope*, *surface type*, *transverse slope*, *strength* dan *taxiway marking*. *Taxiway marking* ada 3 tipe yaitu *Taxiway centre line marking*, *runway holding position marking*, dan *taxiway edge marking*.

3.1.1.4 Pengertian *Apron*

Apron adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan atau menurunkan penumpang, muatan *cargo* dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. *Apron* merupakan bagian bandar udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal.

3.1.2 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi darat suatu bandar udara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Adapun ditinjau dari pengoperasiannya, fasilitas sisi darat sangat terkait erat dengan pola pergerakan barang dan penumpang serta pengunjung dalam suatu bandar udara. Sehingga pengoperasian fasilitas

ini harus dapat memindahkan penumpang, kargo, surat, pesawat, pergerakan kendaraan permukaan secara efisien, cepat dan nyaman dengan mudah dan berbiaya rendah. Selain itu aspek keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan juga harus tetap dipertimbangkan terutama sekali pada pengoperasian fasilitas sisi darat yang terkait dengan fasilitas sisi udara. Dalam penempatan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas. fasilitas sisi darat dijelaskan dalam subbab berikut:

3.1.2.1 Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah penghubung utama antara *system* transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya. Terminal penumpang melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang dari mulai keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yaitu meliputi keberangkatan, kedatangan serta peralatan penunjang bandar udara.



Gambar 3. 8 Terminal Penumpang Tampak Sisi Udara



Gambar 3. 9 Terminal Keberangkatan



Gambar 3. 10 Terminal Kedatangan



Gambar 3. 11 Halaman Depan Terminal Bandar Udara Depati Parbo

1. Fasilitas Keberangkatan

- a. *Check in Counter* adalah fasilitas pengurusan tiket pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.



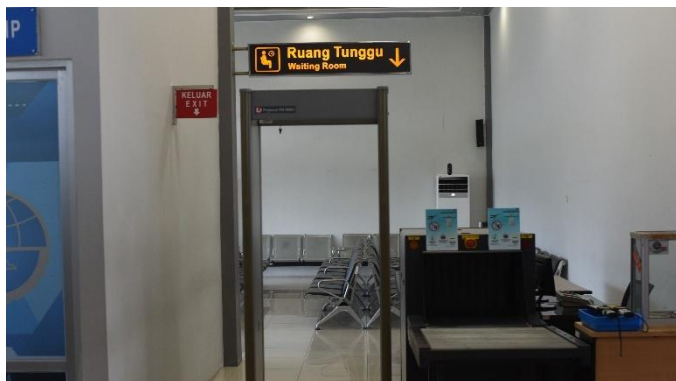
Gambar 3. 12 *Check In Counter*

- b. *Check in Area* adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut



Gambar 3. 13 *Check In Area*

- c. Rambu/marka adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan standar internasional.



Gambar 3. 14 Rambu atau Marka Penumpang

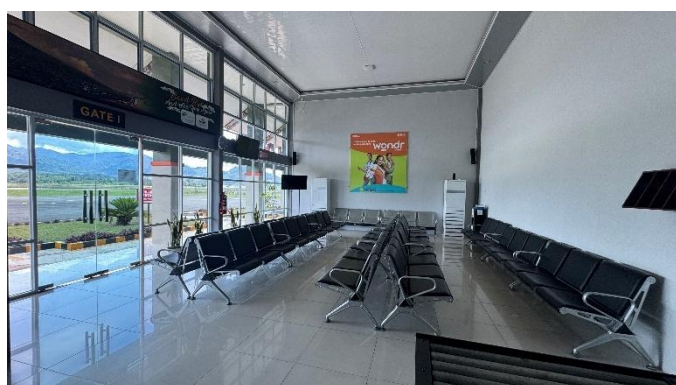
- d. Fasilitas *Custom Imigration Quarantina* / CIQ (bandar udara internasional), Ruang tunggu, tempat duduk, dan Fasilitas umum lainnya (toilet, telepon, dsb.) adalah fasilitas yang harus tersedia pada terminal keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang

waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.



Gambar 3. 15 Fasilitas Toilet

- e. *Hall* Keberangkatan adalah tempat untuk menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang dan dilengkapi dengan keberangkatan, ruang tunggu penumpang, tempat duduk dan fasilitas umum toilet.



Gambar 3. 16 *Hall* Keberangkatan Tampak Samping



Gambar 3. 17 *Hall Keberangkatan Tampak Belakang*

2. Fasilitas Kedatangan

- a. Ruang kedatangan adalah ruang yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasannya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan *baggage claim area*.



Gambar 3. 18 Terminal Kedatangan

- b. *Baggage Conveyor Belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.



Gambar 3. 19 *Bagage Conveyor Belt*

- c. Rambu/marka adalah pesan dan papan informasi yang digunakan sebagai penunjuk arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal pembuatannya mengikuti tata aturan baku yang merupakan standar internasional.



Gambar 3. 20 Marka Disabilitas

3.1.2.2 Fasilitas Terminal Barang (Cargo)

Fasilitas terminal barang adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang atau *cargo* udara yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasnya dipengaruhi oleh berat dan volume kargo waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini meliputi Gudang, Kantor Administrasi, Parkir pesawat, Gedung operasi, Jalan Masuk dan Tempat parkir kendaraan umum. Fasilitas-fasilitas tersebut merupakan fasilitas standar yang harus dimiliki oleh setiap bandar udara.

3.1.2.3 Fasilitas Bangunan Operasi

1. Gedung Operasional antara lain : PKP-PK, Menara kontrol, Gedung *NDB*, Gedung *A2B*, Gedung Bangland



Gambar 3. 21 PKP-PK



Gambar 3. 22 Menara Kontrol



Gambar 3. 23 Gedung A2B



Gambar 3. 24 Gedung Bangunan dan Landasan



Gambar 3. 25 Kantor Unit Listrik



Gambar 3. 26 Kantor Listrik dan CCR

2. Bangunan Teknik Penunjang yang terdiri dari *Power House* dan stasiun bahan bakar yang merupakan fasilitas terkait dengan jaminan

kelangsungan operasional bandar udara dari aspek kelistrikan dan pergerakan pesawat.



Gambar 3. 27 Gedung *Genset* atau *Power House*



Gambar 3. 28 *Fuel Station*

3. Bangunan Administrasi dan umum terdiri Kantor Bandara, Kantor Keamanan dan Rumah Dinas Bandara serta bangunan Kantin dan tempat ibadah. Fasilitas tersebut dibutuhkan untuk mendukung pengoperasian bandar udara baik secara aspek administrasi, personalia, maupun lalu lintas kebandarudaraan.



Gambar 3. 29 Kantor Administrasi A



Gambar 3. 30 Kantor Administrasi B



Gambar 3. 31 Pos Pengamanan Gerbang



Gambar 3. 32 Pos Pengamanan Sisi Udara



Gambar 3. 33 Parkir Area Penumpang



Gambar 3. 34 Komplek Rumah Dinas



Gambar 3. 35 Kantor BMKG



Gambar 3. 36 Taman Meteorologi



Gambar 3. 37 Tempat Beribadah

3.1.2.4 Fasilitas Jalan dan Parkir Kendaraan Pengunjung

Fasilitas jalan dan parkir kendaraan pengunjung merupakan fasilitas yang ditujukan

untuk mendukung pelayanan terhadap para pengunjung baik calon penumpang maupun pengunjung non-penumpang, juga termasuk jembatan, drainase, turap dan pagar serta taman.



Gambar 3. 38 Fasilitas Parking Kendaraan Pengunjung atau Penumpang

3.1.3 Pengertian Jalan Akses Masuk

Jalan akses masuk yang menghubungkan sisi darat (*landside*) menuju sisi udara (*airside*) pada bandara adalah jalan yang dirancang untuk menghubungkan area publik atau fasilitas darat seperti terminal penumpang, parkir kendaraan, dan fasilitas pendukung lainnya, dengan area penerbangan (*airside*), yang mencakup landasan pacu, *apron*, dan area yang lebih terbatas untuk pesawat dan operasional penerbangan. Jalan akses ini penting untuk mendukung berbagai aktivitas di bandara, seperti:

- a. Lalu lintas kendaraan operasional: termasuk kendaraan darurat, kendaraan pengangkut kargo, dan kendaraan operasional lainnya yang diperlukan di sisi udara.
- b. Pemisahan antara area darat dan udara: *access road* berfungsi sebagai batas fisik yang memisahkan akses umum ke bandara dari area yang lebih terbatas dan diawasi ketat di sisi udara.



Gambar 3. 39 Jalan Akses Masuk *Airside*



Gambar 3. 40 Jalan Akses Masuk *Airside*

Pada umumnya, *access road* ini dibangun dengan standar tertentu untuk keamanan, kenyamanan, dan efisiensi lalu lintas di bandara, mengingat fungsinya yang sangat penting untuk kelancaran operasional penerbangan.

3.1.4 Struktur Perkerasan

Perkerasan adalah prasarana yang terdiri dari beberapa lapisan dengan kekuatan dan kemampuan dukung yang berbeda. Menurut KP 94 Tahun 2015, konstruksi perkerasan dibagi dalam 2 jenis yaitu perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan perkerasan kaku (*rigid pavement*). Perkerasan lentur (*flexible pavement*) adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, maksudnya adalah perkerasan akan melendut saat diberi pembebanan dan (*rigid pavement*) perkerasan kaku atau perkerasan beton semen adalah suatu konstruksi perkerasan dengan bahan

baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutama diperoleh dari pelat beton.

3.1.4.1 Perkerasan Lentur (Flexible Pavement)

Konstruksi Perkerasan Lentur (Flexible pavement) yaitu perkerasan yang menggunakan bahan ikat aspal, yang sifatnya lentur terutama pada saat panas. Perkerasan lentur adalah suatu perkerasan yang mempunyai sifat elastis, maksudnya adalah perkerasan akan melendut saat diberi pembebanan yang dibuat dari campuran aspal dengan agregat, digelar di atas suatu permukaan material granular mutu tinggi. Lapisan – lapisan perkerasannya bersifat memikul dan menyebarkan beban lalu lintas ke tanah dasar, terdiri dari 4 lapisan yaitu:

1. Lapis Permukaan (*Surface Course*)

Lapisan tanah dasar adalah lapisan tanah yang berfungsi sebagai tempat perletakan lapis perkerasan dan mendukung konstruksi perkerasan jalan di atasnya. Menurut Spesifikasi, tanah dasar adalah lapisan paling atas dari timbunan badan jalan setebal 30 cm, yang mempunyai persyaratan tertentu sesuai fungsinya, yaitu yang berkenaan dengan kepadatan dan daya dukungnya (CBR).

2. Lapis Pondasi Atas (*Base Course*)

Lapis pondasi bawah adalah lapisan perkerasan yang terletak di atas lapisan tanah dasar dan dibawah lapis pondasi atas. Lapis pondasi bawah ini berfungsi sebagai:

- a. Bagian dari konstruksi perkerasan untuk menyebarkan beban roda ke tanah dasar.
- b. Lapis peresapan, agar air tanah tidak berkumpul di pondasi.
- c. Lapisan untuk mencegah partikel-partikel halus dari tanah dasar naik ke lapis pondasi atas.

3. Lapis Pondasi Bawah (Subbase Course)

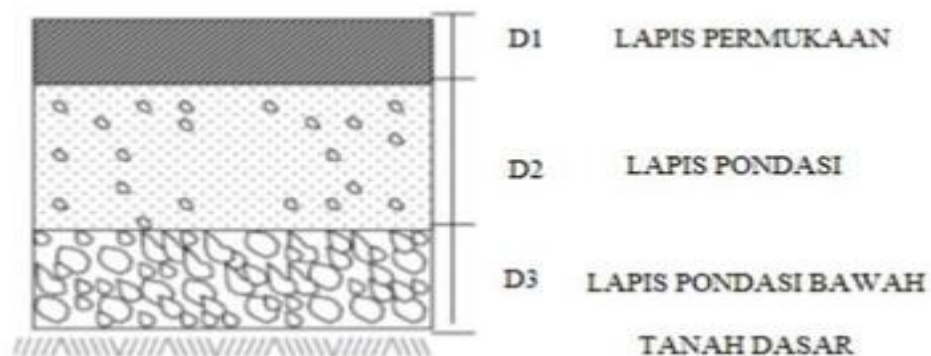
Lapisan pondasi atas adalah lapisan perkerasan yang terletak diantara lapis pondasi bawah dan lapis permukaan. Lapisan pondasi atas ini berfungsi sebagai:

- a. Bagian perkerasan yang menahan gaya lintang dari beban roda dan menyebarkan beban ke lapisan di bawahnya.
- b. Bantalan terhadap lapisan permukaan.

4. Lapis Tanah Dasar (Subgrade)

Lapisan permukaan adalah lapisan yang bersentuhan langsung dengan beban roda kendaraan. Lapisan permukaan ini berfungsi sebagai:

- a. Lapisan yang langsung menahan akibat beban roda kendaraan.
- b. Lapisan yang langsung menahan gesekan akibat rem kendaraan (lapis aus).
- c. Lapisan yang mencegah air hujan yang jatuh di atasnya tidak meresap ke lapisan bawahnya dan melemahkan lapisan tersebut.
- d. Lapisan yang menyebarkan beban ke lapisan bawah, sehingga dapat dipikul oleh lapisan di bawahnya.



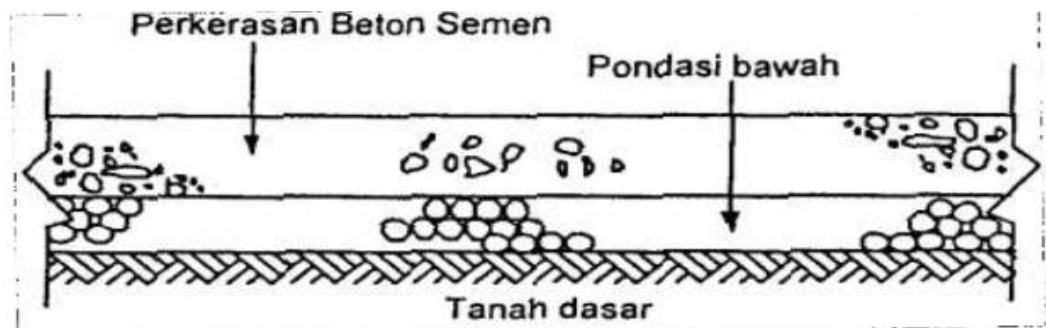
Gambar 3. 41 Struktur Perkerasan Lentur (Flexible Pavment)

3.1.4.2 Perkerasan Kaku (Rigid Pavment)

Perkerasan kaku adalah perkerasan yang dibuat dari slab beton (*Portland Cement Concrete*) sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku atau perkerasan beton semen adalah suatu konstruksi (perkerasan) dengan bahan baku agregat dan menggunakan semen sebagai bahan pengikat. Perkerasan kaku mempunyai sifat yang berbeda dengan perkerasan lentur. Pada perkerasan kaku daya dukung perkerasan terutama diperoleh dari pelat

beton. Dalam konstruksi perkerasan, plat beton sering disebut sebagai lapis pondasi karena dimungkinkan masih adanya lapisan aspal beton di atasnya yang berfungsi sebagai lapis permukaan. Perkerasan kaku ini biasanya terdiri 2 lapisan yaitu:

- Lapisan permukaan (surface course) yang dibuat dengan pelat beton
- Lapisan pondasi (base course)



Gambar 3. 42 Konstruksi Perkerasan Kaku (Rigid Pavement)

3.1.4.3 Karakteristik Perkerasan Kaku (Rigid Pavment)

Perkerasan kaku (rigid pavement) memiliki sejumlah karakteristik yang membedakannya dari jenis perkerasan lainnya. Karakteristik-karakteristik ini berkaitan dengan material yang digunakan (umumnya beton), serta cara kerjanya dalam menahan beban lalu lintas dan mengatasi perubahan kondisi lingkungan. Berikut adalah beberapa karakteristik utama perkerasan kaku:

1. Bahan Utama

Perkerasan kaku (*rigid pavement*) menggunakan beton sebagai bahan utama, yang memberikan sifat keras dan tahan lama. Beton terdiri dari campuran semen, agregat,

dan air, yang setelah proses pengerasan membentuk lapisan padat.

2. Kekuatan Menahan Beban

Perkerasan kaku memiliki kemampuan untuk mendistribusikan beban secara lebih merata ke lapisan bawahnya (*subgrade*). Beton yang kaku tidak mudah terdeformasi atau terkompresi di bawah beban kendaraan.

3. Tahan Lama dan Awet

Ketahanannya terhadap keausan dan kerusakan akibat beban lalu lintas yang tinggi. Beton lebih tahan terhadap kerusakan yang disebabkan oleh beban lalu lintas berat, dibandingkan dengan perkerasan lentur (yang menggunakan aspal). Beton juga lebih tahan terhadap perubahan suhu ekstrim, meskipun bisa terjadi retak karena perubahan suhu yang besar jika tidak diperhitungkan dengan baik.

4. Pemeliharaan Lebih Mudah dalam Jangka Panjang

Meskipun perkerasan kaku membutuhkan waktu dan biaya lebih tinggi pada tahap konstruksi, perawatannya lebih hemat biaya dalam jangka panjang. Hal ini karena beton memiliki daya tahan yang lebih baik terhadap keausan dan kerusakan dibandingkan dengan perkerasan lentur.

5. Permukaan Halus dan Stabil

Perkerasan kaku memberikan permukaan yang halus dan stabil, yang mendukung kenyamanan pengendara. Jalan dengan perkerasan kaku cenderung memiliki retakan yang lebih sedikit dan lebih sedikit deformasi akibat beban lalu lintas.

3.1.4.4 Keunggulan dan Kelemahan *Rigid Pavement*

1. Keunggulan

- a. Daya tahan tinggi terhadap beban berat pesawat, terutama pada bandara yang sering dilalui pesawat berbobot besar.
- b. Lebih sedikit perawatan dibandingkan dengan *flexible pavement*.
- c. Ketahanan terhadap keretakan dan penurunan tanah yang lebih baik.

2. Kelemahan

- a. Biaya awal lebih tinggi dibandingkan *flexible pavement*.
- b. Proses konstruksi lebih memakan waktu karena membutuhkan bahan beton yang harus mengeras.

BAB IV

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan para taruna-taruni Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya berada di dalam satuan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas III Depati Parbo yang secara terjadwal dimulai dari tanggal 1 Oktober 2024 s.d 31 Maret 2025.

Penyusunan laporan ini lebih menitikberatkan pada bangunan dan landasan yakni, fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara. Jam dinas dimulai pada pukul 08:00 WIB sampai pukul 16:00 WIB. Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *OJT* adalah sebagai berikut:

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (FSD)

4.1.1.1 Gedung Terminal

Terminal Bandara adalah pusat urusan penumpang yang datang maupun pergi. Didalam terminal terdapat *counter check-in* dan ruang tunggu serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang dan keamanan regulasi. Gedung terminal ini ditunjukkan pada gambar 4.1 yang memiliki spesifikasi berbahan beton dengan luas 1600 m² dan dikategorikan dalam kondisi baik.



Gambar 4. 1 Gedung Terminal Bandar Udara Depati Parbo *View Drone Airside*

Di terminal penumpang dapat melakukan aktivitas terkait penerbangan. Pengguna dapat melakukan keberangkatan melalui bandara asal menuju bandar udara tujuan. Gedung terminal juga dilengkapi beberapa fasilitas sebagai penunjang pelayanan seperti loket penerbangan atau informasi, ruang tunggu *VIP (Very Important Person)*, restoran, toilet dan lain sebagainya.



Gambar 4. 2 Gedung Terminal Bandar Udara Depati Parbo *View Drone Landside*

Secara umum pada gedung terminal Bandar Udara dibagi menjadi tiga wilayah yaitu :

1. *Hall Keberangkatan* adalah wilayah dari bandara yang digunakan untuk masyarakat umum. Area ini adalah wilayah yang berada di bagian depan terminal antara lain loket penerbangan Bandar Udara, terminal keberangkatan dan kedatangan pada Bandara Sugimanuru *hall* keberangkatan ditunjukkan pada Gambar 4.4 dan pada Gambar 4.5.



Gambar 4. 3 *Hall Keberangkatan*

2. *Restricted Public Area* adalah wilayah bandara yang dapat dipergunakan untuk umum tapi dengan lingkup yang terbatas. Wilayah ini berada pada dalam terminal dan dimanfaatkan untuk pelayanan penumpang yang akan berangkat maupun yang telah datang. Selain penumpang atau calon penumpang yang diijinkan memasuki area ini adalah para petugas yang memiliki dan menggunakan pas bandara atau yang telah mendapat ijin dari administrator atau petugas yang tersedia. Salah satu bentuk bagian ini adalah check in desk yang ditunjukkan pada gambar



Gambar 4. 4 *Restricted Public Area*

3. *Non Public Area* adalah wilayah bandar udara yang tidak boleh dimasuki oleh masyarakat umum, kecuali penumpang yang tinggal menunggu proses memasuki pesawat udara atau penumpang yang baru datang yang harus menyelesaikan dokumen perjalanan dan akan mengambil bagasi. Ini berlaku pula bagi petugas bandar udara sesuai peraturan yang berlaku. Fasilitas pelayanan yang tersedia antara lain *counter*, ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan, kantor kesehatan bandar udara, dan lain-lainnya. Bagian ruang tunggu dalam bandara ini ditunjukkan pada gambar



Gambar 4. 5 *Non Public Area*

4.1.1.2 *Curb (Trotoar)*

Curb/Trotoar, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar. Bagian *Curb* (trotoar) pada bandara ini ditunjukkan pada gambar



Gambar 4. 6 *Crub (Trotoar)*

4.1.1.3 *Parking Area*

Area parkir, digunakan untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi. Area parkir bandar udara tidak hanya untuk para pengantar/penjemput saja, juga diperuntukkan kepada penumpang yang membawa kendaraan sendiri. Penumpang dapat menginapkan kendaraan pribadinya di area parkir bandara dari keberangkatan sama tiba kembali namun tetap mengikuti batas waktu yang telah ditentukan oleh pihak bandar udara.



Gambar 4. 7 *Parking Area*

4.1.1.4 Bangunan Kantor dan Administrasi

Bangunan kantor digunakan untuk tempat melakukan kegiatan yang berhubungan dengan bandara dan kegiatan tata usaha. Tempat ini juga sering digunakan pelayanan tamu yang berhubungan langsung dengan kepala bandara. Spesifikasi bangunan ini yaitu :



Gambar 4. 8 Kantor A



Gambar 4. 9 Kantor B

4.1.1.5 Gedung Operasional

Gedung operasional, yaitu beberapa bangunan yang memiliki fungsi yang berbeda beda. Yang termasuk dalam gedung operasional yaitu:

1. Gedung Menara *Airnav* (Tower)



Gambar 4. 10 Gedung Menara *Airnav* (Tower)

2. Gedung PKP-PK



Gambar 4. 11 Gedung PKP-PK

3. *Power House*



Gambar 4. 12 *Power House*

4. Gedung A2B



Gambar 4. 13 Gedung A2B

5. Gedung Bangland



Gambar 4. 14 Gedung Bangunan dan Landasan

6. Gedung Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG)



Gambar 4. 15 Taman Meteorologi



Gambar 4. 16 Kantor BMKG

7. Fuel Station



Gambar 4. 17 *Fuel Station*

8. Mushalla



Gambar 4. 18 Mushalla

9. Ruang *CCR*



Gambar 4. 19 Ruangan *CCR*

10. *Ground Support Equipment (GSE) Park*



Gambar 4. 20 *GSE Park*

11. Toilet

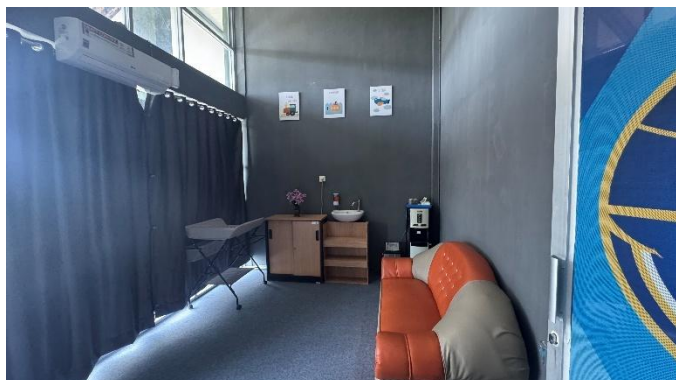


Gambar 4. 21 Toilet Mushalla



Gambar 4. 22 Toilet Terminal

12. Ruang Ibu Menyusui



Gambar 4. 23 Ruang Ibu Menyusui

13. Gerbang Tol



Gambar 4. 24 Gerbang Tol

14. Anjungan Tunai Mandiri (ATM)



Gambar 4. 25 Anjungan Tunai Mandiri (ATM)

15. Jalan Masuk Bandara



Gambar 4. 26 Jalan Masuk Bandara

16. Gudang BMN (Barang Milik Negara)



Gambar 4. 27 Gudang BMN

17. Tempat Parkir



Gambar 4. 28 Tempat Parkir Kendaraan Mobil Dinas



Gambar 4. 29 Tempat Parkir Pengunjung, Penumpang, dan Tamu



Gambar 4. 30 Tempat Parkir Kendaraan Pegawai

18. Smoking Area



Gambar 4. 31 *Smoking Area*

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara (FSU)

Fasilitas Sisi Udara adalah bagian dari bandar udara untuk operasi pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan area vital. Area ini digunakan untuk lepas landas, pergerakan udara di darat tetapi tidak termasuk *apron* (maneuvering area) dan pergerakan pesawat udara yang ada di darat (movement area). Fasilitas sisi udara dari Bandar Udara Depati Parbo adalah sebagai berikut:

4.1.2.1 Fasilitas Landasan Pacu (*Runway*)

Fasilitas ini adalah fasilitas yang berupa suatu perkerasan yang disiapkan untuk pesawat melakukan kegiatan pendaratan dan tinggal landas. Elemen dasar *runway* meliputi perkerasan yang secara struktural cukup untuk mendukung beban pesawat yang dilayaninya, bahu *runway*, *runway strip*, *runway end safety area (RESA)* *stopway*.

Jenis perkerasan landas pacu terdiri dari dua jenis yaitu perkerasan lentur (flexible) dan perkerasan kaku (rigid).

1. *Runway Shoulder* bahu landas pacu adalah area pembatas pada akhir tepi perkerasan *runway* yang dipersiapkan menahan erosi hembusan jet dan menampung peralatan untuk pemeliharaan dan keadaan darurat serta untuk penyediaan daerah peralihan antara bagian perkerasan dan *runway strip*.



Gambar 4. 32 *Runway Shoulder*

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



Gambar 4. 33 *Stopway*

3. *Turning area* adalah bagian dari landas pacu yang digunakan untuk lokasi pesawat melakukan gerakan memutar baik untuk membalik arah pesawat, maupun gerakan pesawat saat akan parkir di *apron*. Standar besaran turning area tergantung pada ukuran pesawat yang dilayaninya.



Gambar 4. 34 *Turning Area*

4. *Runway strip* adalah luasan bidang tanah yang menjadi daerah landas pacu yang penentuannya tergantung pada panjang landas pacu dan jenis instrumen pendaratan (precision approach) yang dilayani.



Gambar 4. 35 *Runway Strip*

5. RESA (Runway End Safety Area). *RESA* adalah suatu daerah simetris yang merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu dan membatasi bagian ujung runway strip yang ditujukan untuk mengurangi resiko kerusakan pesawat yang sedang menjauhi atau mendekati landas pacu saat melakukan kegiatan pendaratan maupun lepas landas.



Gambar 4. 36 *RESA* (Runway End Saftey Area)

6. Marka landas pacu yang meliputi *Runway designation marking*, *Threshold marking*, *runway centre line marking*, *runway side stripe marking*, *aiming point marking*, *touchdown zone marking*, dan *exit guidance line marking*. Tiap-tiap bagian mempunyai persyaratan teknis tertentu agar dapat memberikan kinerja operasional yang handal.



Gambar 4. 37 Marka Landas Pacu

4.1.2.2 Fasilitas Penghubung Landas Pacu (Taxiway)

Taxiway adalah bagian dari fasilitas sisi udara bandar yang dibangun untuk jalan keluar masuk pesawat dari landas pacu maupun sebagai sarana penghubung antara *runway* dan *apron*.



Gambar 4. 38 *Taxiway*

4.1.2.3 Fasilitas Peralatan Parkir Pesawat Udara (Apron)

Apron adalah fasilitas sisi udara yang disediakan sebagai tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan

kargo dari pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat.

Apron merupakan bagian bandar udara yang melayani terminal sehingga harus dirancang sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik terminal tersebut. Beberapa pertimbangannya antara lain :

1. Menyediakan jarak paling pendek antara landas pacu dan tempat pesawat berhenti.
2. Memberikan keleluasaan pergerakan pesawat untuk melakukan manuver sehingga mengurangi tundaan.
3. Memberikan cukup cadangan daerah pengembangan yang dibutuhkan jika nantinya terjadi peningkatan permintaan penerbangan atau perkembangan teknologi pesawat terbang.
4. Memberikan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan pengguna secara maksimum.
5. Meminimalkan dampak lingkungan.

Selain daripada itu perencanaan *apron* juga terkait dengan sistem terminal yang digunakan oleh bandar udara bersangkutan yang terdiri dari terminal konsep tunggal, konsep *linier*, konsep dermaga, konsep satelit, konsep *transporter* dan konsep campuran.

Aspek yang diperhatikan dalam kegiatan verifikasi penilaian kelayakan operasional meliputi *dimension* (panjang dan lebar), kemiringan memanjang (Longitudinal slope), kemiringan melintang (Transverse Slope), jenis perkerasan (Surface Type), dan kekuatan (Strength). Fasilitas ini adalah suatu area yang disediakan sebagai tempat lalu lintas peralatan penunjang pendaratan dan

penerbangan yang terletak diantara apron dan terminal penumpang. Luasannya dipengaruhi oleh jenis pesawat yang dilayani dan jumlah serta jenis peralatan pendaratan dan penerbangan yang dipersyaratkan untuk menunjang kinerja operasional bandar udara tersebut.



Gambar 4. 39 *Apron*

4.2 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training

Pelaksanaan *On The Job Training* bagi taruna–taruni Program Pendidikan Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VII Politeknik Penerbangan Surabaya secara terjadwal dimulai tanggal 1 Oktober 2024 sampai dengan 31 Maret 2025 di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo. Secara rinci jadwal pelaksanaan *OJT* dicantumkan pada tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Tabel Pelaksanaan *On The Job Training*

No	Hari, tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
1.	1 Oktober 2024	Taruna Poltekbang Surabaya tiba di lokasi <i>On the Job Training (OJT)</i>	-

No	Hari, tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
2.	1 Oktober 2024 - 31 Maret 2025	Taruna <i>On the Job Training (OJT)</i> melaksanakan dinas harian secara normal	Kegiatan dilaksanakan di <i>Airside</i> dan <i>Landside</i> kawasan bandar udara Depati Parbo Kerinci
3.	8 Januari 2025	Taruna melaksanakan pengujian laporan <i>On The Job Training</i> dengan dosen pembimbing Prodi dan <i>Supervisor</i> di lapangan	Diawasi oleh supervisi lapangan beserta instruktur program studi
4.	17 Februari 2025	Sidang Laporan OJT	Pelaksanaan sidang Laporan OJT di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo diuji oleh dosen kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dan <i>Supervisor</i>
5.	31 Maret 2025	Taruna <i>OJT</i> selesai melaksanakan <i>OJT</i> , dilanjutkan	Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i> telah selesai

No	Hari, tanggal	Uraian Kegiatan	Keterangan
		kembali ke rumah masing-masing	

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan kegiatan *OJT* di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depti Parbo selama 6 (enam) bulan, peserta *OJT* mendapatkan permasalahan sebagai berikut:

4.3.1 Pembuatan Jalan Akses Sisi Udara

Latar belakang pembuatan jalan akses menuju sisi udara yang baru yaitu guna menambah lahan parkir kendaraan akses PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran). Yang sebelumnya jalan akses menuju sisi udara merupakan bagian dari sisi darat kini diubah menjadi lahan parkir 1 unit *Foam Tender Truck* tipe IV dan 1 unit mobil *ambulance*.

Menurut PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK). *Access Road* adalah jalan yang dapat dilalui fasilitas PKP-PK yang menghubungkan *Fire Station* dengan landas pacu (runway) atau Daerah Pergerakan Pesawat Udara, serta setiap bandar udara wajib dilengkapi dengan access road dari Fire Station ke runway sesuai dengan persyaratan untuk mencapai minimum waktu bereaksi (response time),

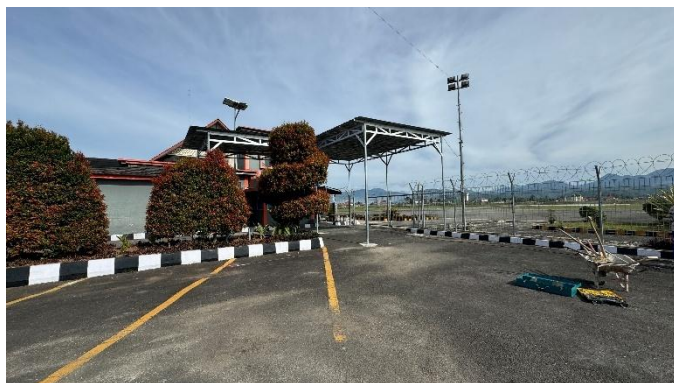
Pekerjaan ini mengacu pada *ICAO Annex 14 - Aerodromes*, dan PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard Casr Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

Dengan beralih fungsinya jalan akses sisi udara yang lama menjadi lahan parkir kendaraan PKP-PK, hal ini dapat menghubungkan stasiun Pemadan Kemabaran dengan landasan pacu (runway), *apron*, dan *taxiway* secara efisien.

Dengan begitu, perlu adanya pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara sebagai pengaplikasian pada *ICAO Annex 14 - Aerodromes*, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Standar Teknis dan Operasi Bandar Udara.



Gambar 4. 40 Jalan Akses Sisi Udara Sebelum Dibongkar



Gambar 4. 41 Jalan Akses Sisi Udara Sebelum Dibongkar



Gambar 4. 42 Jalan Akses Sisi Udara Setelah Pekerjaan

4.3.2 Pembuatan Ruang *Constant Current Regulator* (CCR)

Pada fasilitas sisi darat terdapat penambahan ruangan unit listrik yang dipergunakan sebagai kantor unit listrik serta ruangan *Constant Current Regulator* (CCR). Dasar pelaksanaan pekerjaan ini mengacu pada Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 232 poin ke 2 yaitu “Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan”.

Pekerjaan pembuatan ruangan *Constant Current Regulator* (CCR) merupakan pengembangan kantor unit Listrik yang lama. Lahan yang digunakan adalah lahan kosong yang berada diantara Gudang Bangland (Bangunan dan Landasan) dengan ruangan CCR lama ditunjukkan pada Gambar 4. 43 di bawah ini.



Gambar 4. 43 Lahan Rencana Pembuatan Ruang CCR



Gambar 4. 44 Ruang CCR

4.4 Penyelesaian Masalah

Selama pelaksanaan kegiatan *OJT* di Unit Penyelenggara Bandar Udara kelas III Depati Parbo selama 6 (enam) bulan, peserta *OJT* mendapatkan permasalahan sebagai berikut:

4.4.1 Pembuatan Jalan Akses Sisi Udara

Pembuatan sketsa dimensi jalan akses sisi udara baru pada *Autodesk Autocad 2022* yang terdiri dari jembatan jalan akses sisi udara tampak atas, tampak samping, sudut kemiringan jembatan, *fillet* dan radius jembatan, *wiremesh* jembatan.

Durasi lamanya pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara bergantung pada berbagai faktor, seperti luas area yang dikerjakan, kondisi lingkungan, spesifikasi teknis yang ditetapkan, serta faktor

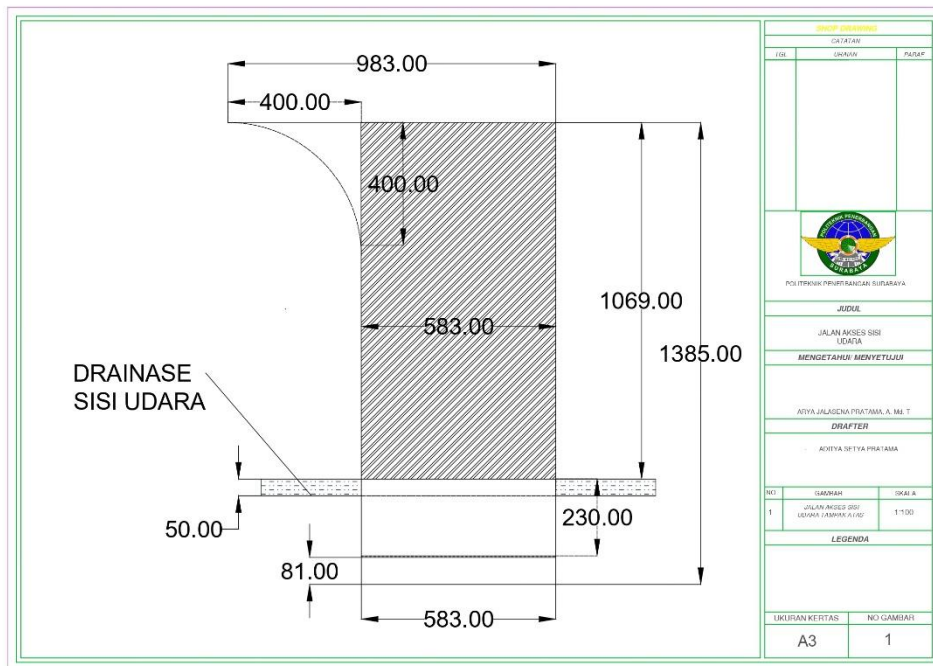
cuaca dan ketersediaan material. Dalam pelaksanaannya, proyek ini memerlukan waktu 1 bulan untuk selesai, namun dalam perencanaan awalnya target selesai 2 minggu. Proses pembangunan mencakup tahap persiapan lahan, pengadaan material, desain jembatan, hingga penyelesaian permukaan jalan agar memenuhi standar keselamatan dan operasional penerbangan.

Berikut adalah hasil sketsa dimensi jalan akses sisi udara baru:

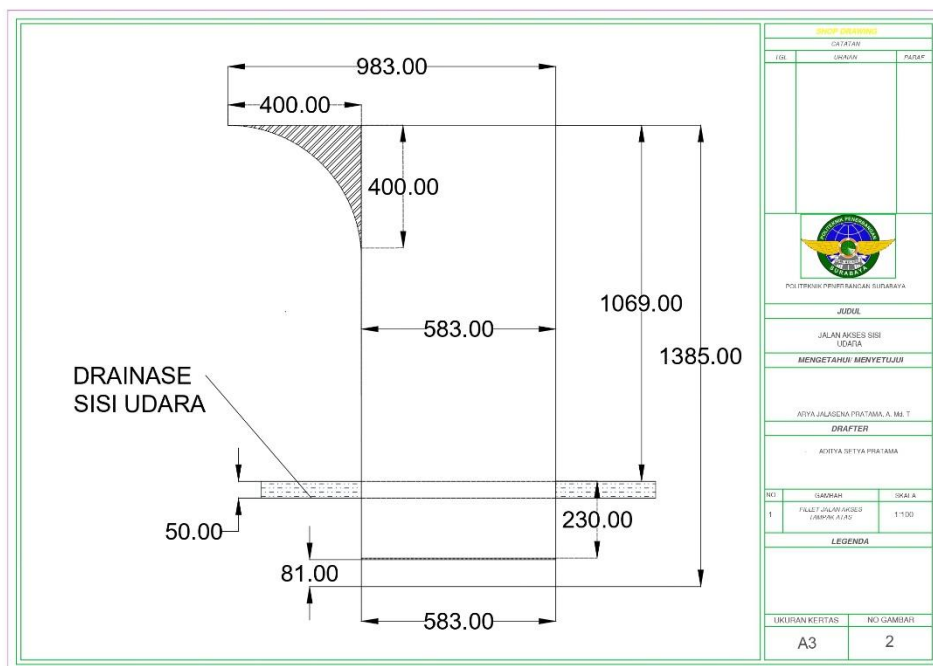
Tabel 4. 2 Dimensi Jalan Akses Sisi Udara

No.	Bagian	Dimensi
1.	Jalan akses (keseluruhan)	- Panjang = 13,85 meter - Lebar = 5,83 meter (tidak termasuk <i>fillet</i>)
2.	Jalan akses (bagian sisi darat)	- Panjang = 0,81 meter - Lebar = 5,83 meter
3.	Jalan akses (bagian sisi udara)	- Panjang = 12,99 meter - Lebar = 5,83 meter
4.	Jembatan	- Panjang = 5,83 meter - Lebar = 0,90 meter
5.	<i>Fillet</i> Jembatan	- Diameter = 800 - Radius = 400 - Panjang <i>Fillet</i> = 4 meter
6.	<i>Drainase</i> sisi udara	- Lebar = 0,50 cm
7.	Jalur pagar sliding	- Lebar jalur = 0,5 meter

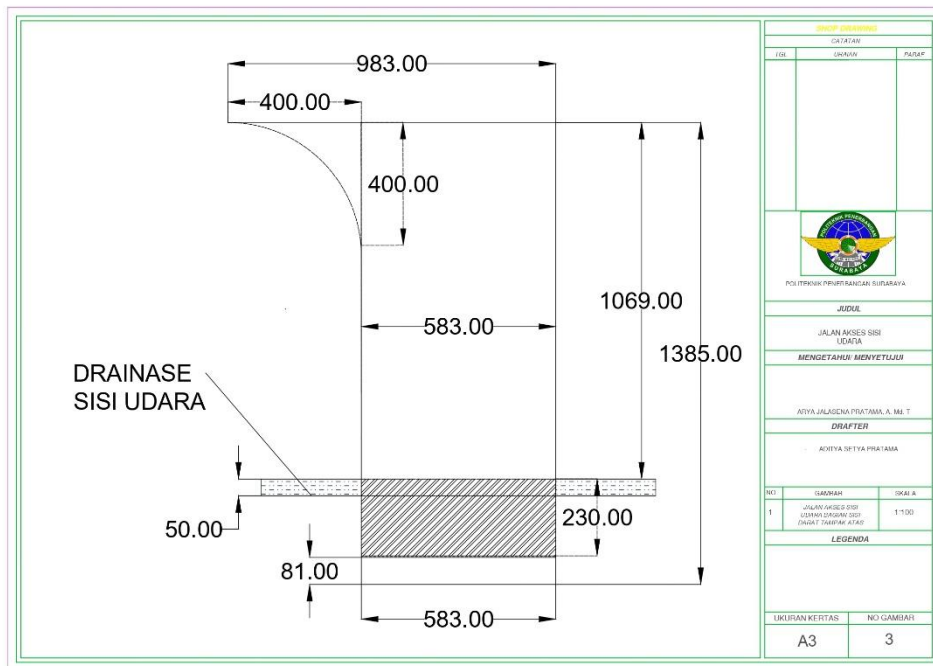
Secara detail penjelasan pada tabel 4.2 tiap bagian digambarkan pada gambar berikut.



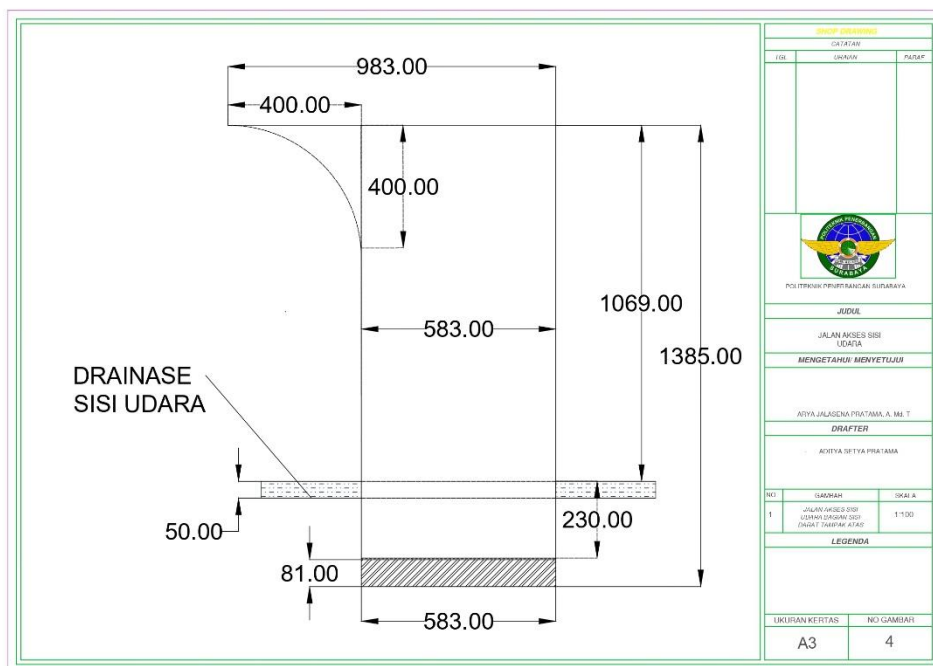
Gambar 4. 45 Jalan Akses Sisi Udara Tampak Atas



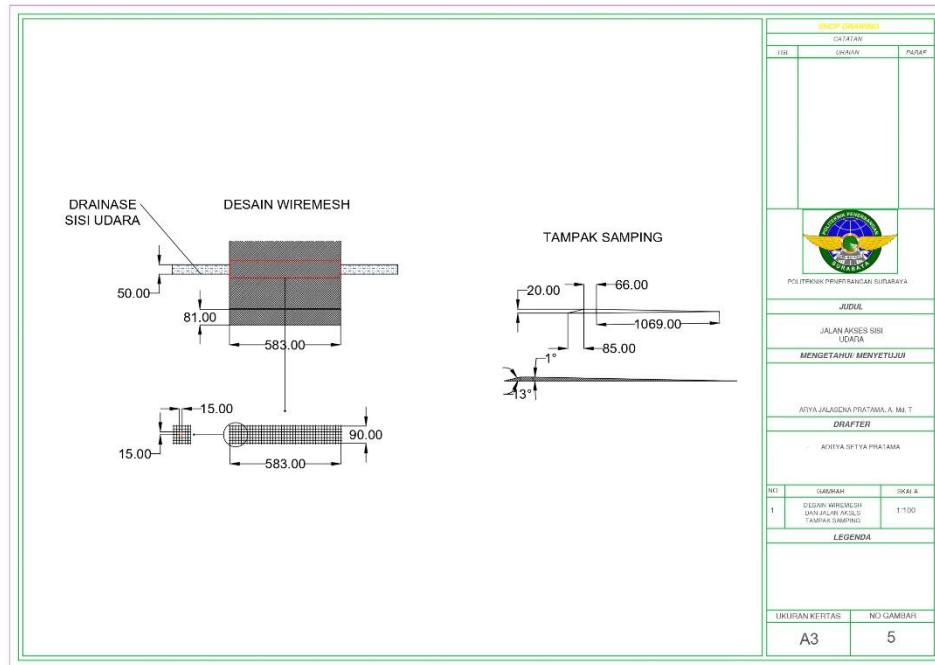
Gambar 4. 46 Desain *Fillet* Jalan Akses Sisi Udara



Gambar 4. 47 Jalan Akses Sisi Udara Bagian Sisi Darat Tampak Atas



Gambar 4. 48 Jalan Akses Sisi Udara Bagian Sisi Darat Tampak Atas



Gambar 4. 49 Desain *AutoCAD* Letak Dimensi *Wiremesh* dan Tampak Samping

Sesuai dengan *ICAO Annex 14 - Aerodromes*, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Standar Teknis dan Operasi Bandar Udara, pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara akan menggunakan perkerasan *rigid*. Pemilihan konstruksi beton sebagai jalan akses sisi udara karena mampu mendukung kendaraan berat dan peralatan operasional di sisi udara, seperti truk bahan bakar, kendaraan penarik pesawat (*tug*), *foam tender*, dan *loader* kargo. Perkerasan rigid memiliki umur layanan yang lebih panjang dibandingkan aspal, sehingga cocok untuk digunakan di sisi udara yang memiliki intensitas lalu lintas kendaraan operasional tinggi. Dengan perawatan yang tepat, perkerasan rigid dapat bertahan lebih dari 30 tahun.

Penggunaan perkerasan rigid untuk jalan akses sisi udara di bandara didasarkan pada ketahanan terhadap beban berat, daya tahan terhadap lingkungan, umur layanan panjang, stabilitas permukaan, efisiensi biaya, dan keselamatan operasional.

Langkah-langkah pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara bandar udara Depati Parbo sebagai berikut:

1. Menyiapkan personil, peralatan dan perlengkapan kerja, dengan dilengkapi cek list kesiapan kegiatan ini.
2. Hal-hal yang perlu disiapkan yaitu
 - a. Personil (disesuaikan kebutuhan)
 - Teknisi
 - Pekerja
 - b. Perlengkapan Alat Pelindung Diri (APD)

Kewajiban ini tertuang dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia No. PER.08/MEN/VII/2010 tentang alat pelindung diri (APD). Dan pengusaha wajib untuk menyediakan APD sesuai dengan standar nasional indonesia (SNI) bagi pekerjaanya. Dalam pekerjaan pengecatan diperlukan APD sebagai berikut:



Gambar 4. 50 Masker Wajah



Gambar 4. 51 Saftey Glasses



Gambar 4. 52 *Gloves*



Gambar 4. 53 *Saftey Helmet*



Gambar 4. 54 *Saftey Shoes*



Gambar 4. 55 *Rompi Proyek*

- c. Peralatan dan Kendaraan (d disesuaikan kebutuhan)



Gambar 4. 56 *Asphalt Cutting*



Gambar 4. 57 *Jack Hammer*



Gambar 4. 58 *Rigid Hammer*



Gambar 4. 59 Timba Air



Gambar 4. 60 Mesin Potong Gerinda



Gambar 4. 61 Linggis Tanah



Gambar 4. 62 Gunting Potong Besi



Gambar 4. 63 Pengki Tanah



Gambar 4. 64 Mesin Gerinda Tangan



Gambar 4. 65 Sekop



Gambar 4. 66 Alat Plester beton



Gambar 4. 67 Angkong



Gambar 4. 68 Rambu Ukur, *Tripod*, *Total Station*



Gambar 4. 69 Meteran Ukur *Roll*



Gambar 4. 70 Paku



Gambar 4. 71 Mobil *Carry*



Gambar 4. 72 Kendaraan Roda Tiga



Gambar 4. 73 Mesin Molen



Gambar 4. 74 Pensil Bangunan



Gambar 4. 75 *Waterpass*



Gambar 4. 76 *Hammer*

d. Bahan dan Material



Gambar 4. 77 Air



Gambar 4. 78 Semen



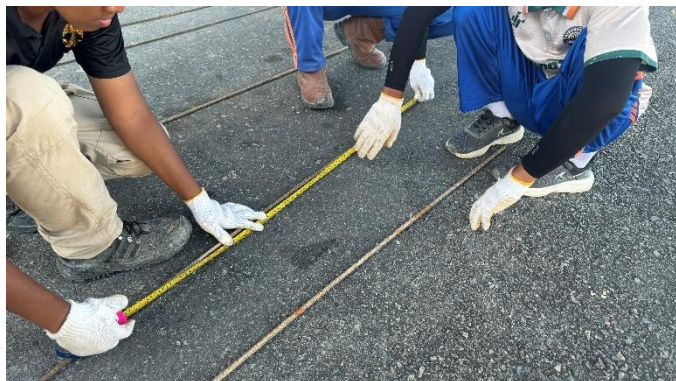
Gambar 4. 79 Pasir



Gambar 4. 80 Kerikil



Gambar 4. 81 Terpal



Gambar 4. 82 Wiremesh Ukuran 8 Milimeter



Gambar 4. 83 Papan *Triplek* Tebal 9 Milimeter



Gambar 4. 84 Balok Kayu



Gambar 4. 85 Paku



Gambar 4. 86 Kawat Besi

3. Tahapan Pekerjaan Jalan Akses Sisi Udara

Pembuatan jalan akses masuk dengan *rigid pavement* di bandara memiliki beberapa tahapan yang harus dilalui agar dapat memastikan kualitas, kestabilan, dan keselamatan akses jalan tersebut.

Berikut adalah tahapan-tahapan umum dalam pembuatan jalan akses masuk dengan *rigid pavement* di bandar udara Depati Parbo:

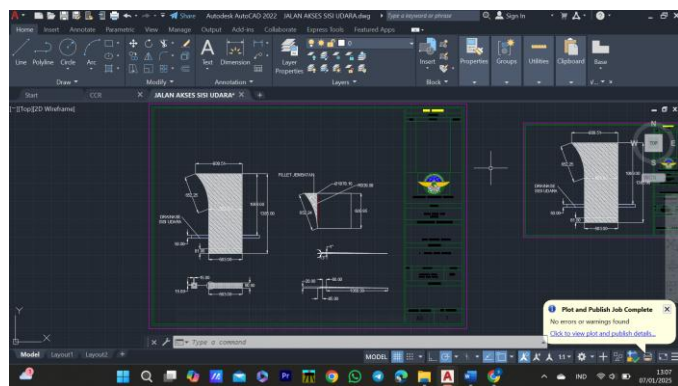
1. Perencanaan dan Desain

Melakukan survei untuk menentukan lokasi jalan yang tepat, termasuk memeriksa kondisi akses ke area yang akan dibangun.

Membuat desain jalan yang mencakup dimensi jalan serta jenis bahan dan konstruksi perkerasan yang sesuai dengan standar bandara.

Pemilihan material yaitu memilih material yang sesuai untuk *rigid pavement* seperti beton dengan

campuran yang sesuai (misalnya, campuran semen, agregat kasar, pasir, dan air) berdasarkan beban yang akan diterima jalan.



Gambar 4. 87 Mendesain Jalan Akses Sisi Udara pada *AutoCAD*



Gambar 4. 88 Survei Lokasi Pekerjaan Jalan Akses Sisi Udara





Gambar 4. 89 Pengukuran Jalan Akses Sisi Udara



Gambar 4. 90 Pemasangan Benang

2. Persiapan dan Pembersihan Lokasi

Pembersihan dan pemadatan tanah, Menyiapkan lokasi dengan membersihkan area yang akan digunakan untuk jalan, termasuk menghilangkan tumbuhan, sampah, dan benda-benda lain yang dapat mengganggu konstruksi.

Pengukuran dan pemadatan, Melakukan pengukuran dan penandaan di lapangan sesuai dengan desain yang telah dibuat agar pengerjaan jalan dapat dilaksanakan dengan akurat.



Gambar 4. 91 Pembongkaran Pagar Parimeter Sisi Udara



Gambar 4. 92 Pembongkaran Pagar *Sliding* Sisi Udara



Gambar 4. 93 Pembongkaran *Sloof* Beton



Gambar 4. 94 Pembongkaran Taman Sisi Udara



Gambar 4. 95 Pembersihan Sisa Pembongkaran Taman



Gambar 4. 96 *Cutting Asphalt*

3. Pengecoran Beton untuk *Rigid Pavment*

Persiapan *bekisting*, Pemasangan bekisting yang berfungsi sebagai cetakan untuk pengecoran

beton. Bekisting harus dipasang dengan teliti untuk memastikan ketepatan dimensi dan bentuk perkerasan.



Gambar 4. 97 Pembuatan *Bekisting* Jembatan



Gambar 4. 98 Pembuatan *Bekisting* Jalan Akses Sisi Udara

Pemasangan *wiremesh*, *wiremesh* adalah jenis material kawat yang dirangkai membentuk anyaman dengan pola kotak atau persegi panjang. *wiremesh* berfungsi untuk meningkatkan kekuatan, keawetan, dan stabilitas beton, membuatnya lebih tahan lama dan mampu menghadapi berbagai tantangan struktural. Pada pekerjaan ini menggunakan *wiremesh* dengan ukuran 8 mm.



Gambar 4. 99 Pengukuran *Wiremesh*



Gambar 4. 100 Pembuatan *Wiremesh*



Gambar 4. 101 Pemasangan *Wiremesh*

Pengadukan beton, beton dicampur dengan rasio yang sesuai antara semen, agregat, dan air, lalu dicampur secara merata untuk mendapatkan hasil pengecoran yang kuat dan tahan lama. Untuk

perbandingannya menggunakan perbandingan 1 : 2 :
3.



Gambar 4. 102 Pengadukan Beton

Pengecoran beton, beton dicor ke dalam cetakan yang telah disiapkan. Pengecoran dilakukan dalam lapisan-lapisan sesuai ketebalan yang ditentukan



Gambar 4. 103 Pengecoran Beton



Gambar 4. 104 Perataan Beton



Gambar 4. 105 Perataan Beton



Gambar 4. 106 Penegcoran Beton

Finishing, Setelah beton dipadatkan, dilakukan pemolesan permukaan untuk mencapai permukaan yang halus dan rata.



Gambar 4. 107 *Finishing Beton*



Gambar 4. 108 *Finishing Beton*

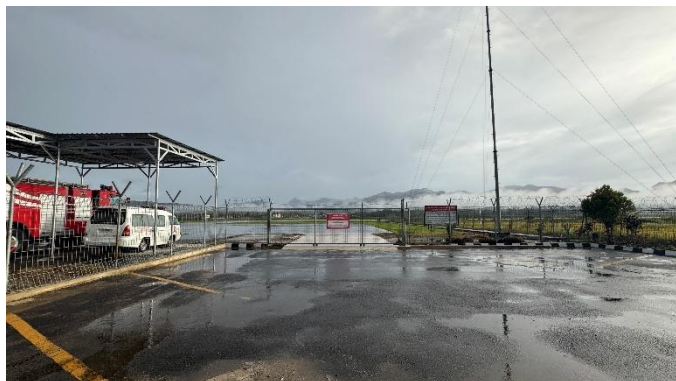
Perawatan beton, proses *curing* merupakan Beton yang baru dicor harus dirawat dengan cara menjaga kelembapannya agar tidak cepat mengering dan retak. Proses curing biasanya berlangsung selama 7 hingga 14 hari dengan menggunakan air atau bahan curing lainnya.



Gambar 4. 109 *Curing*



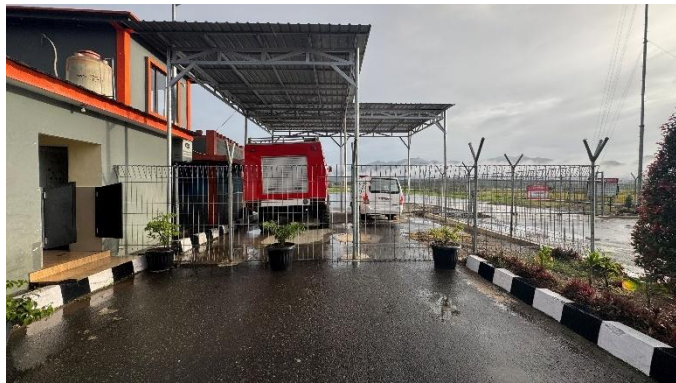
Gambar 4. 110 Jalan Akses Sisi Udara



Gambar 4. 111 Jalan Akses Sisi Udara



Gambar 4. 112 Jalan Akses Sisi Udara



Gambar 4. 113 Tempat Parkir PKP-PK Baru

4.4.2 Pembuatan Ruang *Constant Current Regulator* (CCR)

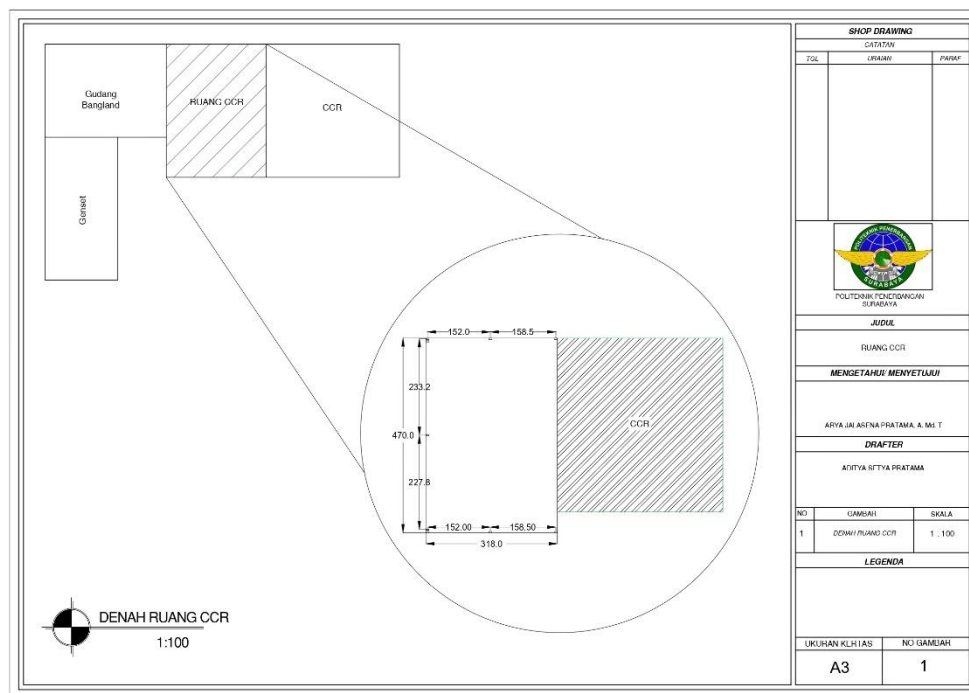
Berdasarkan masalah tersebut, maka perlu dilakukan pemekaran ruangan listrik yang baru sebagai fasilitas pendukung pada unit listrik untuk mengatur efisiensi dan kelancaran operasional di bandar udara Depati Parbo.

Pembuatan sketsa dimensi ruang *Constant Current Regulator* (CCR) pada *Autodesk Autocad 2022* yang terdiri dari denah letak ruangan CCR, letak pondasi, rangka atap bangunan

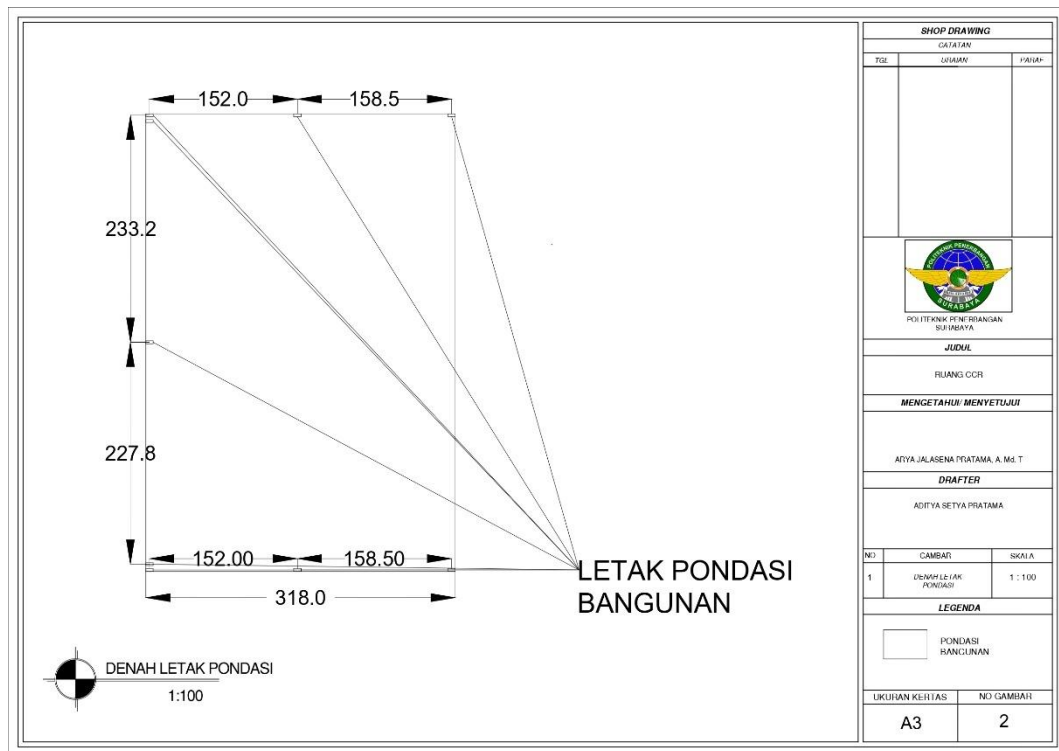
Durasi lamanya pekerjaan pembuatan ruang *Constant Current Regulator* (CCR) bergantung pada kompleksitas desain, spesifikasi teknis, serta ketersediaan peralatan dan material. Proses

konstruksi meliputi tahap perencanaan, persiapan lahan, pembangunan struktur bangunan dengan taso, pekerjaan atap dan dinding, plester lantai kerja, pemasangan pintu dan ventilasi udara. Selain itu, faktor cuaca dan koordinasi dengan pekerja, seperti pengelola bandara dan penyedia material, juga dapat mempengaruhi waktu penyelesaian proyek. Dengan perencanaan yang matang dan manajemen proyek yang baik, pembangunan ruang *CCR* dapat diselesaikan dalam waktu 1 bulan sesuai target rencana awal.

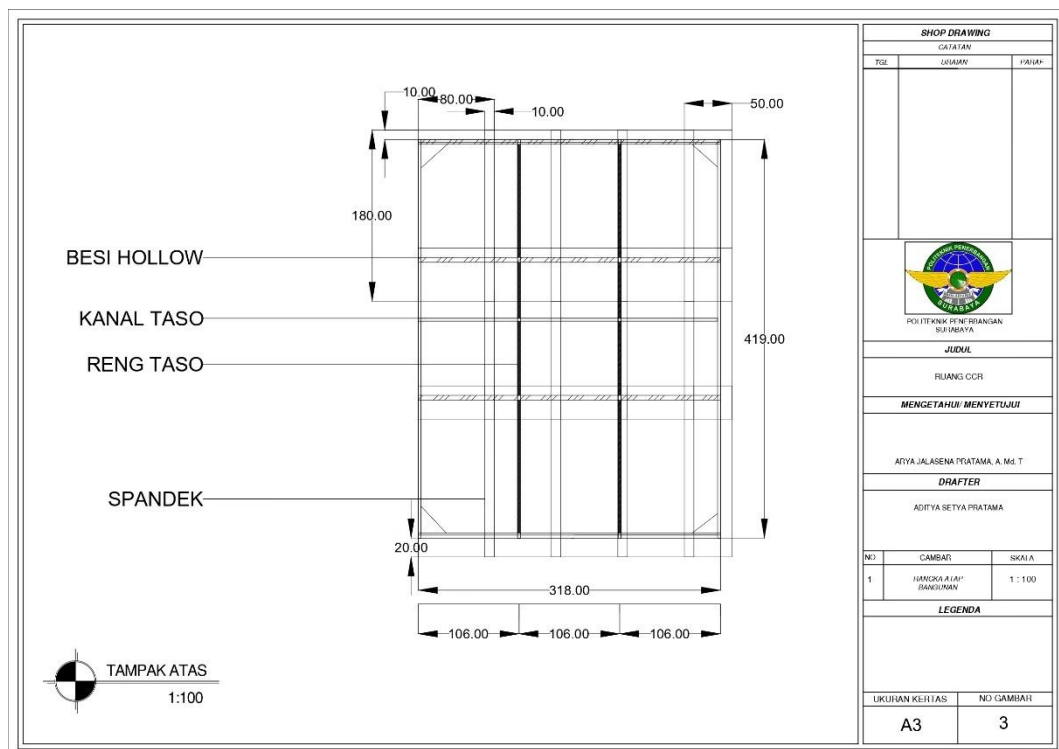
Berikut tahapan pekerjaan pembuatan ruangan *Constant Current Regulator* (CCR) pada *Autodesk Autocad 2022*.



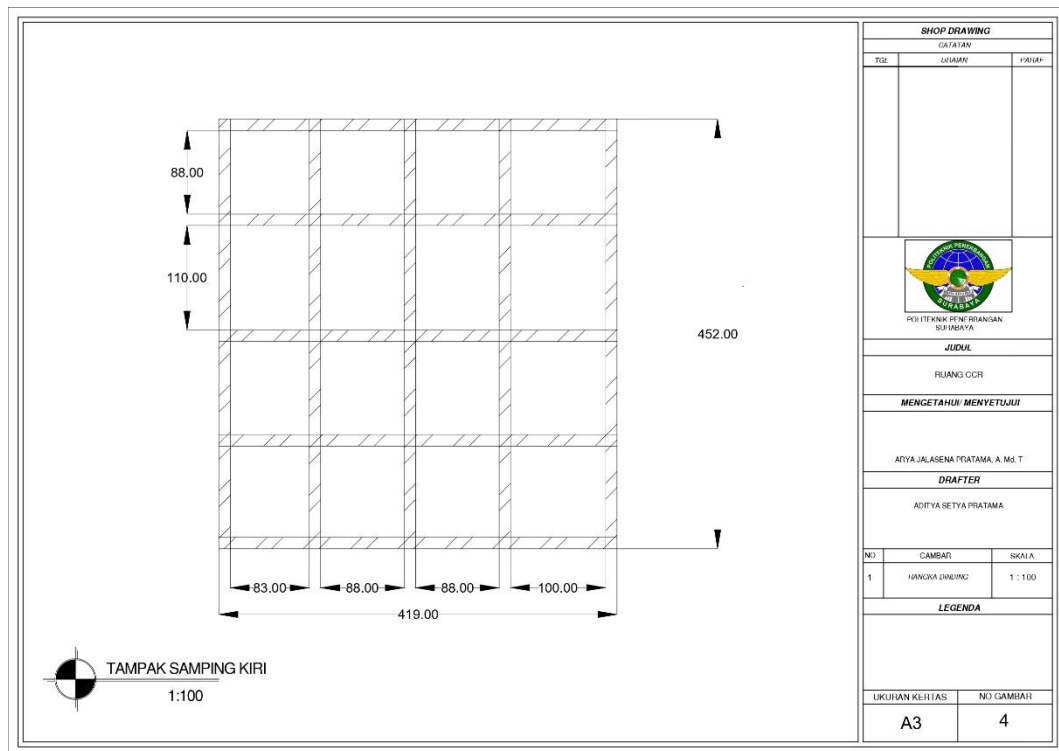
Gambar 4. 114 Desain *AutoCAD* Denah Ruang *CCR*



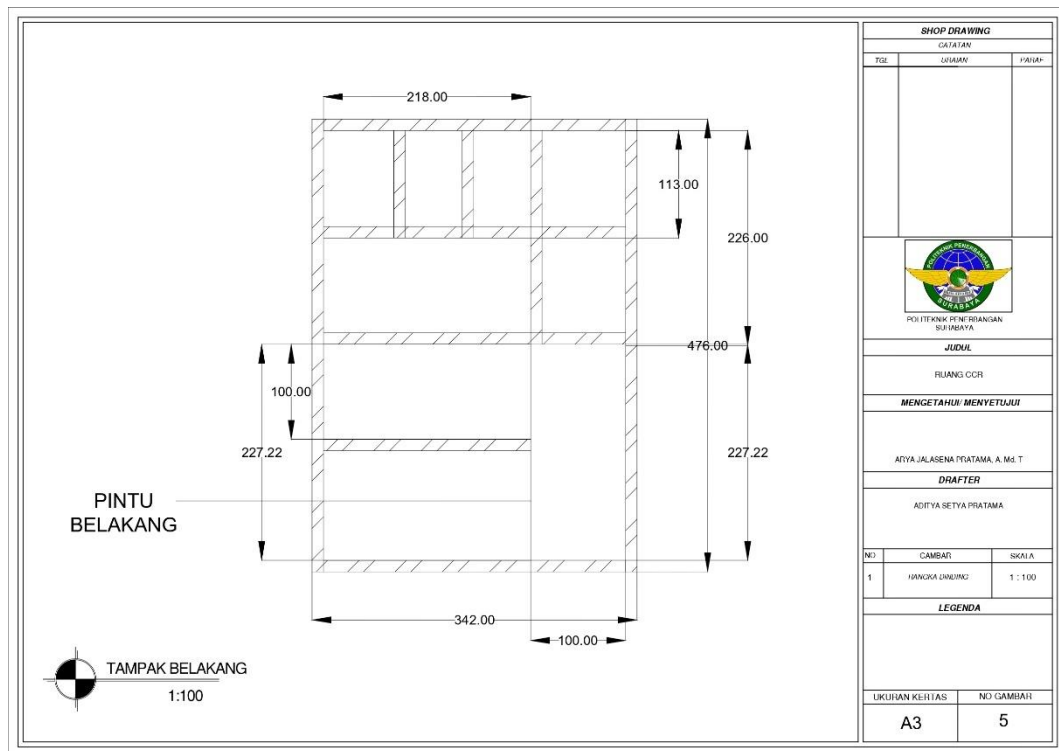
Gambar 4. 115 Desain *AutoCAD* Letak Pondasi Bangunan



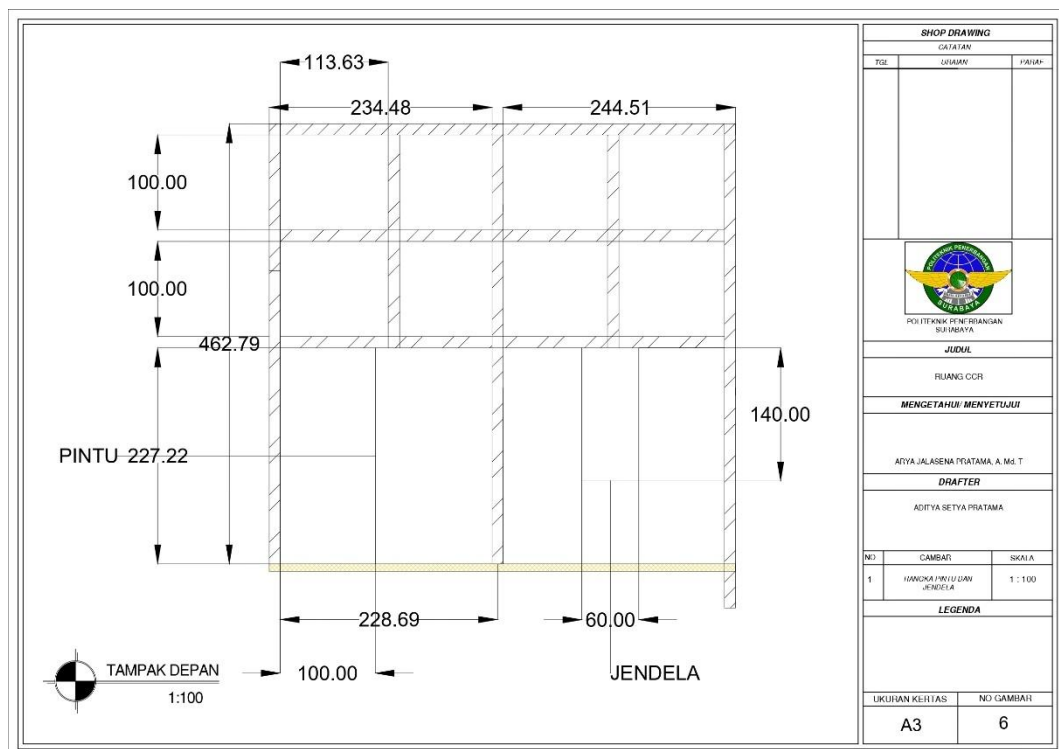
Gambar 4. 116 Desain *AutoCAD* Rangka Atap



Gambar 4. 117 Desain *AutoCAD* Rangka Dinding



Gambar 4. 118 Desain *AutoCAD* Rangka Dinding Belakang Bangunan



Gambar 4. 119 Desain *AutoCAD* Rangka Dinding Depan Bangunan

1. Survei dan Analisis Lokasi

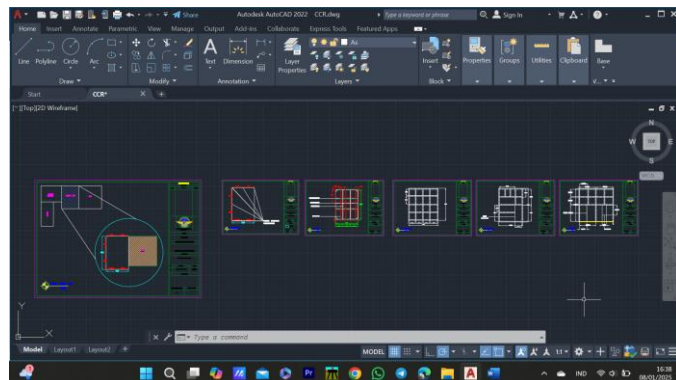
Melakukan survei lokasi untuk menentukan posisi bangunan, memperhatikan aksesibilitas, keamanan, dan keterhubungan dengan sistem kelistrikan bandara. Analisis kondisi tanah dan lingkungan untuk memastikan kestabilan struktur.



Gambar 4. 120 Survei dan Analisis Lokasi Pekerjaan

2. *Desain Detail* (Detailed Engineering Desain)

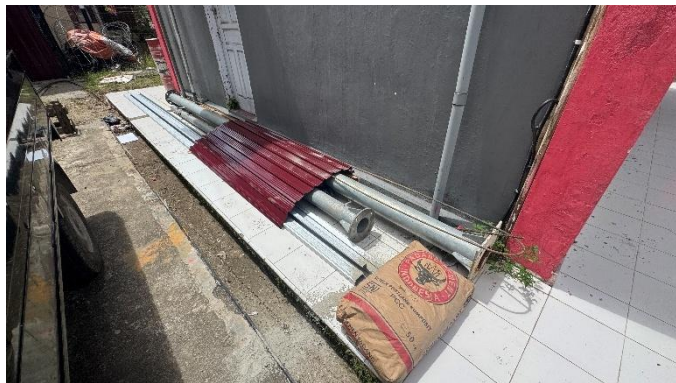
Membuat konsep desain awal meliputi dimensi ruangan, tata letak pintu, kerangka, pondasi bangunan, struktur taso, ventilasi.



Gambar 4. 121 Mendesain Bangunan Menggunakan *AutoCAD*

3. Pengadaan Material dan Peralatan

Pembelian bahan dan material di took bangunan sebelum pelaksanaan pekerjaan dimulai, memastikan bahan *Glassfiber Reinforced Cement* (GRC), taso, kanal, reng taso mutunya terjamin, dan material lainnya.



Gambar 4. 122 Pengadaan Material dan Peralatan



Gambar 4. 123 Pengadaan Material dan Peralatan



Gambar 4. 124 Semen



Gambar 4. 125 *Waterpass*



Gambar 4. 126 Baut Taso



Gambar 4. 127 Baut *Roofing*



Gambar 4. 128 Baut Beton



Gambar 4. 129 Mata Potong



Gambar 4. 130 *GRC*



Gambar 4. 131 *Besi Hollow*



Gambar 4. 132 *Kaca*



Gambar 4. 133 Gagang Jendela



Gambar 4. 134 *Silicon*



Gambar 4. 135 Engsel Jendela

4. Pembersihan Lokasi Pekerjaan

Memastikan area kerja bersih dari material atau benda yang mengganggu konstruksi. Perlu diperhatikan pada area

kerja terdapat kabel lampu *Presicion Approach Path Indicator* (PAPI) yang belum tertanam. Direncanakan akan dilakukan penggalian kurang lebih sedalam satu meter untuk menimbun lampu *PAPI* tersebut sebelum pekerjaan pembuatan lantai bangunan.



Gambar 4. 136 Pemberishan Lokasi Pekerjaan

5. Pembuatan Pondasi

Pondasi ruangan *Constant Current Regulator* (CCR) terbuat dari bahan taso karena dalam proses pekerjaanya lebih efesien waktu dan biaya jika diaplikasikan dengan *Glassfiber Reinforced Cement* (GRC) sebagai dinding bangunan.



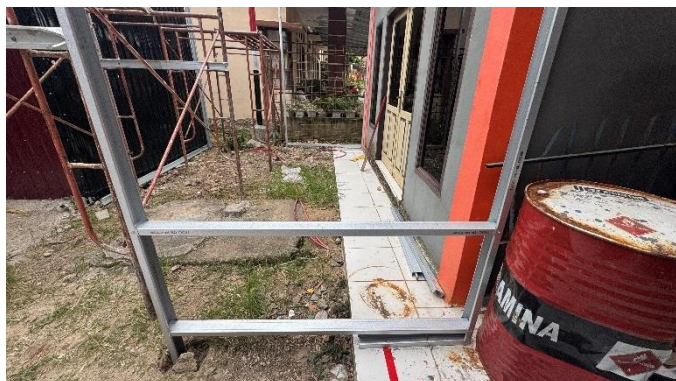
Gambar 4. 137 Pembuatan Pondasi Bangunan

6. Pemasangan Rangka Dinding

Rangka dari ruangan *Constant Current Regulator* (CCR) terbuat dari bahan taso kanal yang dirangkai dengan baut taso agar kokoh. Rangka dinding dibuat dua lapis luar dan dalam agar struktur bangunan lebih kokoh.



Gambar 4. 138 Pemasangan Rangka Dinding



Gambar 4. 139 Pemasangan Rangka Dinding

7. Pemasangan Rangka Atap dan Atap Bangunan

Rangka dari ruangan *Constant Current Regulator* (CCR) terbuat dari bahan taso kanal, reng, spandek yang dirangkai dengan baut taso dan baut *roofing* agar kokoh.



Gambar 4. 140 Pemasangan Rangka Atap



Gambar 4. 141 Pemasangan Rangka Atap



Gambar 4. 142 Pemasangan Rangka Atap



Gambar 4. 143 Pemasangan Rangka Atap



Gambar 4. 144 Pemasangan Spandek



Gambar 4. 145 Pemasangan Spandek

8. Pemasangan Pintu dan Rangka Jendela

Rangka pintu terbuat dari besi *hollow*, triplek di sisi dalam, *GRC* pada sisi luar. Rangka jendela ruangan terbuat dari besi *hollow*.



Gambar 4. 146 Pintu Bangunan



Gambar 4. 147 Pemasangan Rangka Pintu dan Jendela



Gambar 4. 148 Pemasangan Pintu Bangunan

9. Pemasangan Dinding *Glassfiber Reinforced Cement* (GRC)
 Pemilihan bahan *Glassfiber Reinforced Cement* (GRC)
 yaitu karena memiliki berat yang lebih ringan sehingga

memudahkan pengangkutan dan pemasangan. Tahan tekan dan beban Meski ringan, *GRC* memiliki kekuatan struktural yang cukup untuk mendukung fungsi dinding, terutama dalam bangunan teknis. *GRC* tahan terhadap cuaca ekstrem, tidak mudah retak, dan memiliki umur pakai yang Panjang (kurang lebih 5 tahun). Serta waktu pemasangan yang cepat juga dapat mengurangi biaya proyek secara keseluruhan.



Gambar 4. 149 Pemasangan Dinding *GRC*



Gambar 4. 150 Pemasangan Dinding *GRC*

10. Pemasangan Atap Ruangan

Setelah pemasangan rangka atap, kemudian pemasangan atap ruangan dengan bahan triplek seperti gambar di bawah ini.



Gambar 4. 151 Pemasangan Atap Bangunan

11. *Flooring*

Setelah lantai bangunan dibersihkan dari bahan atau material yang mengganggu. Kemudian melakukan pemadatan tanah menggunakan stamper untuk memastikan stabilitas dan mencegah penurunan tanah di masa depan. Pemasangan *bekisting* di tepi area kerja untuk membatasi area pengecoran dan memastikan hasil lantai yang rapi.

Pengecoran campuran beton menggunakan perbandingan 1:2:3 (semen : pasir : kerikil) untuk beton manual.



Gambar 4. 152 Pengadaan Material *Flooring*



Gambar 4. 153 Pembersihan Lahan



Gambar 4. 154 *Flooring*

12. Pemasangan Jendela Ruangan

Rangka jendela dan kaca dipasang pada dinding *GRC*. Agar jendela dapat dibuka dan tutup maka diberi engsel. Pemberian *silikon* pada kaca dan rangka agar kaca jendela tertutup rapat sehingga mencegah kebocoran udara, air, atau suara.



Gambar 4. 155 Pemasangan Kaca pada Rangka Jendela



Gambar 4. 156 Pemasangan Kaca dan Pemberian *Silicon*



Gambar 4. 157 Ruang CCR

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil pembahasan pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara dan ruang *Constant Current Regulator* (CCR) di Bandar Udara Depati Parbo, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut

5.1.1 Kesimpulan BAB IV

Berdasarkan uraian teori dan pembahasan dari permasalahan yang ada pada bab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan pembahasan pertama, permasalahan timbul dikarenakan area jalan akses masuk sisi udara yang lama dialih fungsikan sebagai lahan parkir PKP-PK. Maka, dilakukan pembuatan jalan akses sisi udara yang baru di sebelah lahan parkir PKP-PK dengan dengan panjang jalan akses 13,85 meter di ukur dari sisi darat menuju sisi udara, lebar jalan 5,83 meter tidak termasuk fillet. Pekerjaan ini berdasarkan pada *ICAO Annex 14 - Aerodromes*, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Standar Teknis dan Operasi Bandar Udara. Dalam perencanaannya pekerjaan ini dilakukan selama 2 Minggu. Namun, karena mesin molen rusak maka pekerjaan selesai kurang lebih dalam waktu 1 bulan.
2. Berdasarkan pembahasan kedua, permasalahan timbul dikarenakan penambahan lahan kantor unit listrik yang baru agar menunjang kegiatan operasional. Sehingga

dilakukan pembuatan ruang *Constant Current Regulator* dengan panjang bangunan 3,18 meter dan lebar bangunan 4,70 meter dengan bahan utama *GRC* untuk dinding dan *Tasso* sebagai rangka bangunannya. Pekerjaan ini dilakukan dalam 1 bulan sesuai target rencana awal.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Dengan kesempatan yang diberikan Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo dalam melakukan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat menjadi bagian dari Unit Bangunan dan Landasan (Bangland) yaitu memiliki tugas besar dalam menunjang keselamatan penerbangan. Dengan adanya teori kegiatan *On The Job Training* Taruna dapat menerapkan teori maupun praktik yang didapat selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.

5.2 Saran

Dari pembahasan di atas dapat diberikan saran sebagai berikut.

5.2.1 Saran BAB IV

Bagi Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo dapat menyesuaikan kembali dalam perancangan jalan akses sisi udara sesuai dengan aturan dan *standart* yang ada. Agar memberikan jaminan keselamatan pengoperasian penerbangan dan keamanan bagi penggunanya kedepannya.

Meskipun proyek pembangunan jalan akses dengan *rigid pavement* sudah selesai, sangat penting untuk melakukan pemeliharaan rutin dan monitoring kualitas jalan secara berkala. Pemeriksaan untuk memastikan tidak adanya kerusakan pada permukaan jalan atau retak-retak pada *rigid pavement* dapat mencegah kerusakan yang lebih parah di kemudian hari. Oleh

karena itu, disarankan untuk memiliki jadwal pemeriksaan dan pemeliharaan yang terencana. Secara umum, Pemeliharaan beton setelah pengerjaan selesai dilakukan dengan proses *curing* secara rutin selama satu bulan, untuk memastikan kekuatan dan daya tahan beton yang optimal, serta mencegah terjadinya retak atau kerusakan akibat proses pengeringan yang tidak meratan. Pemeriksaan berkala melalui jadwal rutin dalam formulir inspeksi fasilitas sisi udara dari pihak unit Bangunan dan Landasan harus dilakukan untuk memastikan tidak adanya kerusakan pada permukaan jalan atau retak-retak pada *rigid pavement*, sehingga dapat mencegah kerusakan yang lebih parah di kemudian hari. Setiap inspeksi harus didokumentasikan melalui pengisian formulir inspeksi fasilitas sisi udara guna memastikan tindak lanjut perbaikan yang diperlukan.

Setelah pembangunan selesai, pastikan dilakukan inspeksi berkala untuk memeriksa kondisi bahan *GRC* dan taso. Pemeriksaan ini mencakup pengecekan terhadap retakan, kelembapan, serta kerusakan yang mungkin terjadi akibat penggunaan atau faktor eksternal seperti perubahan cuaca.

Ruangan *CCR* adalah pusat kendali yang sangat penting. Agar ruang *Constant Current Regulator* (*CCR*) yang dibangun dengan material *Glassfiber Reinforced Cement* (*GRC*) dan rangka *Taso* tetap memiliki ketahanan dan fungsi optimal, diperlukan perawatan berkala sesuai standar fasilitas bangunan sisi darat. Pemeriksaan struktur secara rutin harus dilakukan untuk memastikan tidak adanya deformasi pada rangka *Taso* akibat beban atau faktor lingkungan, serta mengecek sambungan antar panel *GRC* agar tidak terjadi retak atau celah yang dapat menyebabkan infiltrasi air. Selain itu, penggunaan teknologi sensor kelembapan dan temperatur yang terhubung ke sistem pemantauan digital dapat

membantu mendeteksi potensi kondensasi atau perubahan suhu ekstrem yang dapat mempengaruhi integritas material *GRC* dan rangka *Taso*. Pengisian formulir inspeksi digital yang terintegrasi dengan sistem manajemen aset bandara dan unit Bangunan dan Landasan akan mempermudah analisis kondisi bangunan serta memastikan tindakan perawatan atau perbaikan dapat dilakukan secara proaktif dan tepat waktu.

5.2.2 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

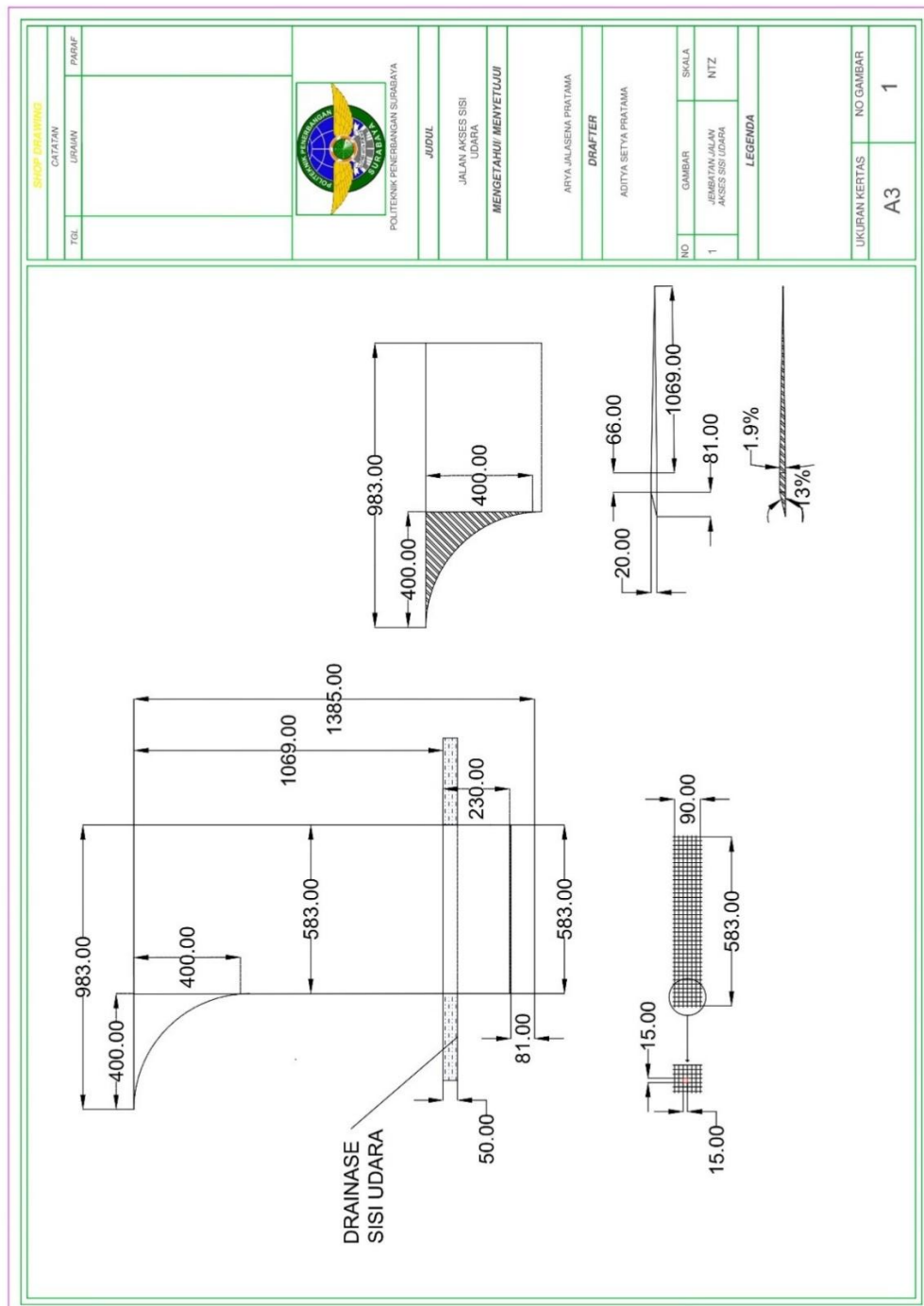
Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang dilakukan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman yang sebanyak-banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa, maupun dengan cara bertanya kepada narasumber sehingga nantinya mendapat pengalaman dan pengetahuan yang sebanyak-banyaknya. Selain itu, diharapkan Taruna menerapkan teori yang telah didapat selama di kampus untuk diterapkan secara langsung di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

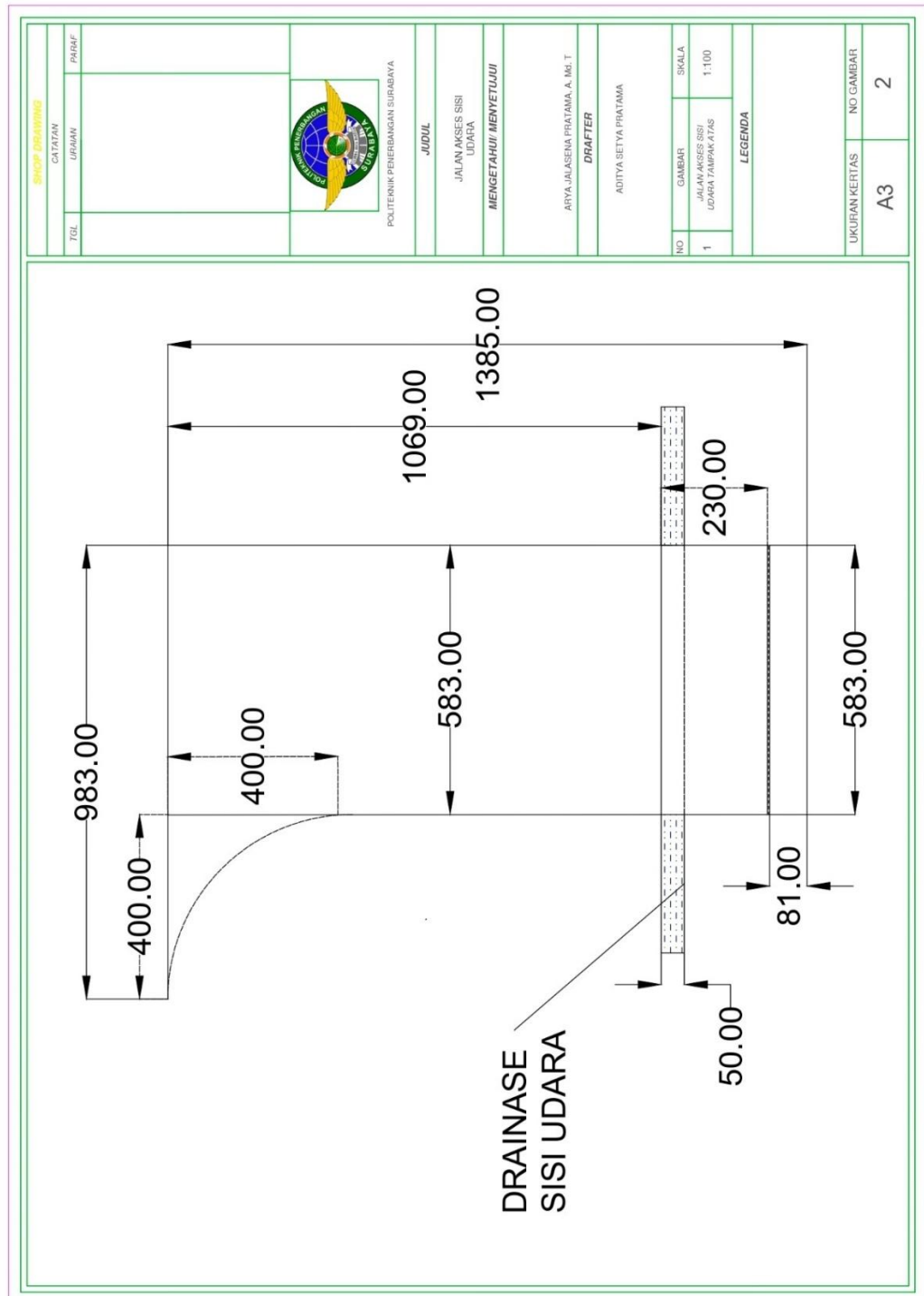
- Peraturan Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara Nomor: SK. 48/PPSDMPU 2022 tentang Pedoman *On The Job Training* (OJT) Program Studi Teknik Bangunan Dan Landasan Di Unit Pelaksana Teknis Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 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)
- Keputusan Menteri Perhubungan KM No 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara
- KP 94 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23
- (Advisory Circular CASR part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System).
- ICAO Annex 14 – Aerodromes* tentang Standar dan Rekomendasi Internasional (SARPS) terkait Desain, Pembangunan, Operasi, dan Pemeliharaan Bandar Udara untuk Memastikan Keselamatan, Efisiensi, dan Kelancaran Operasi Penerbangan Sipil Internasional.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Standar Teknis dan Operasi Bandar Udara.
- Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 Poin ke 2 yaitu “Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi pelayanan jasa pesawat udara,

penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan”.

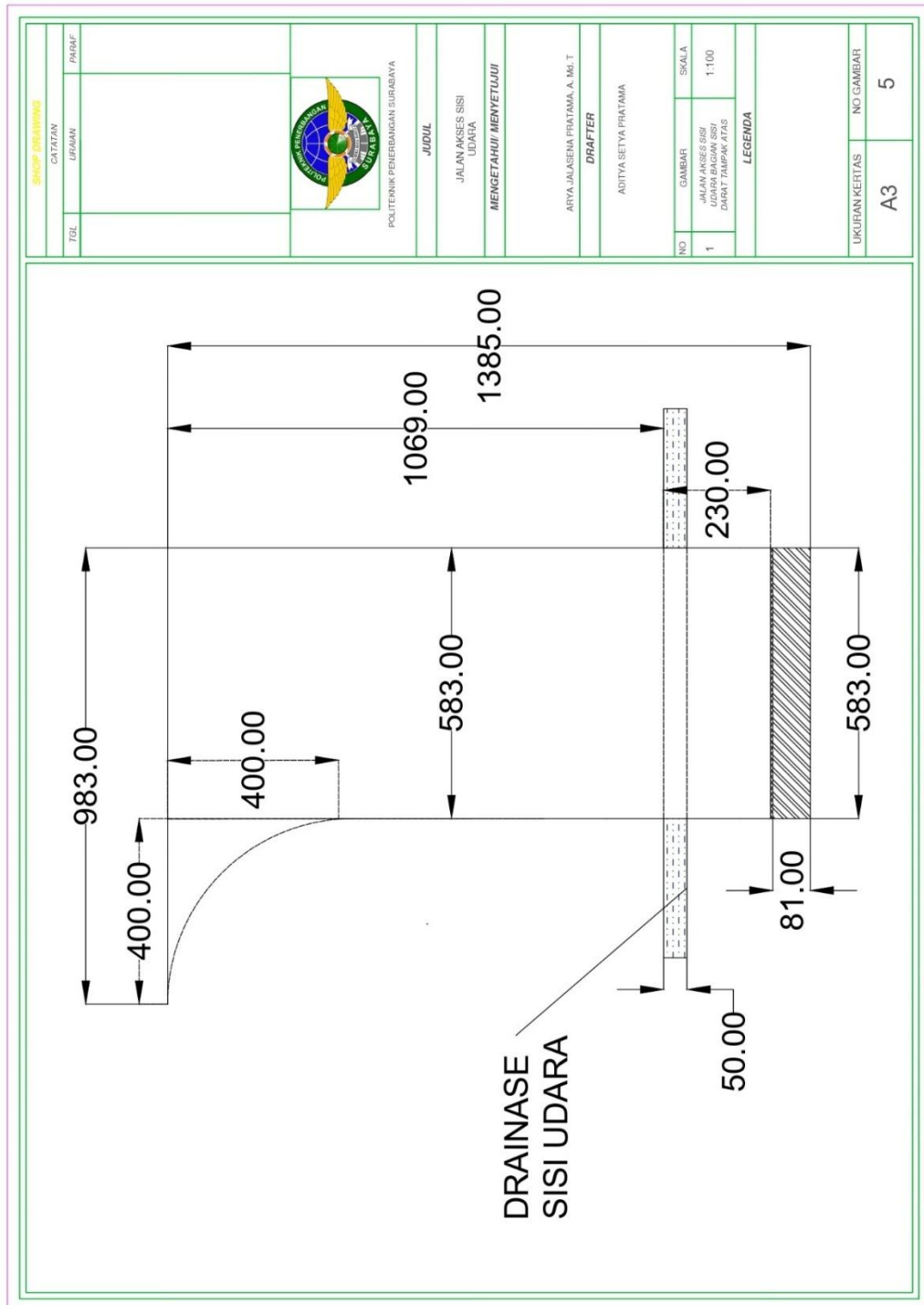
LAMPIRAN



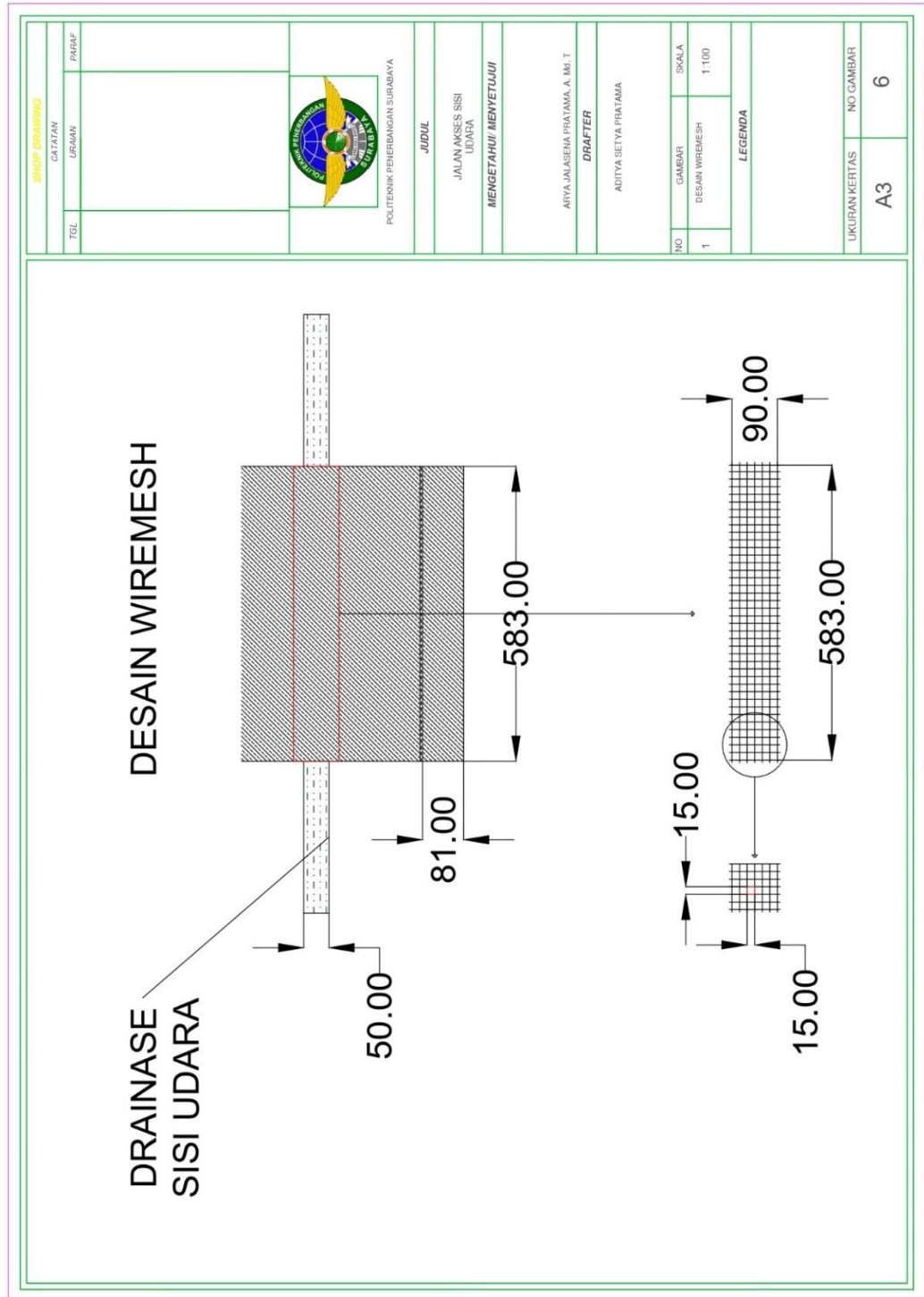
Lampiran 1 Desain *AutoCAD* Jalan Akses Sisi Udara



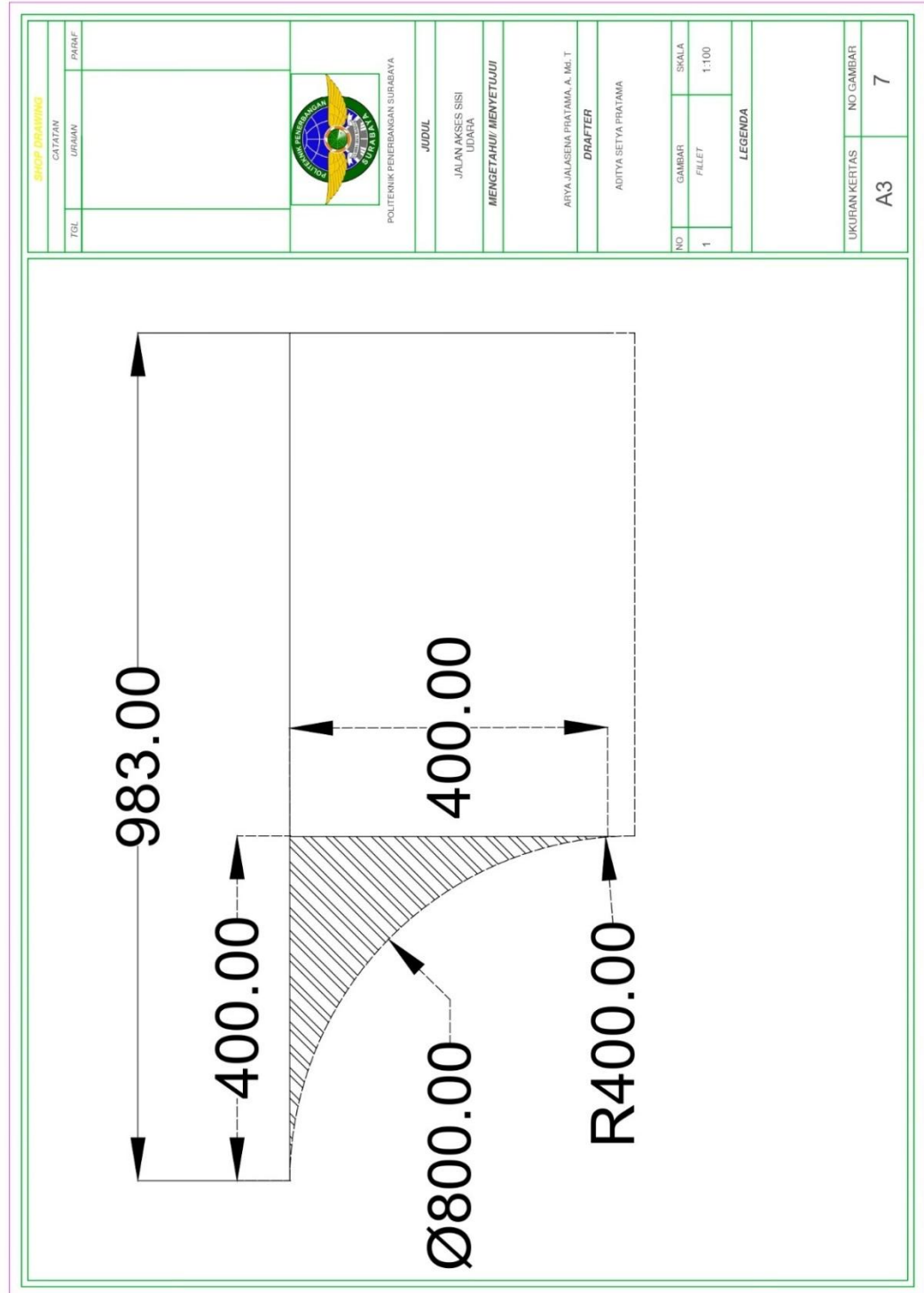
Lampiran 2 Desain *AutoCAD* Jalan Akses Sisi Udara Tampak Atas



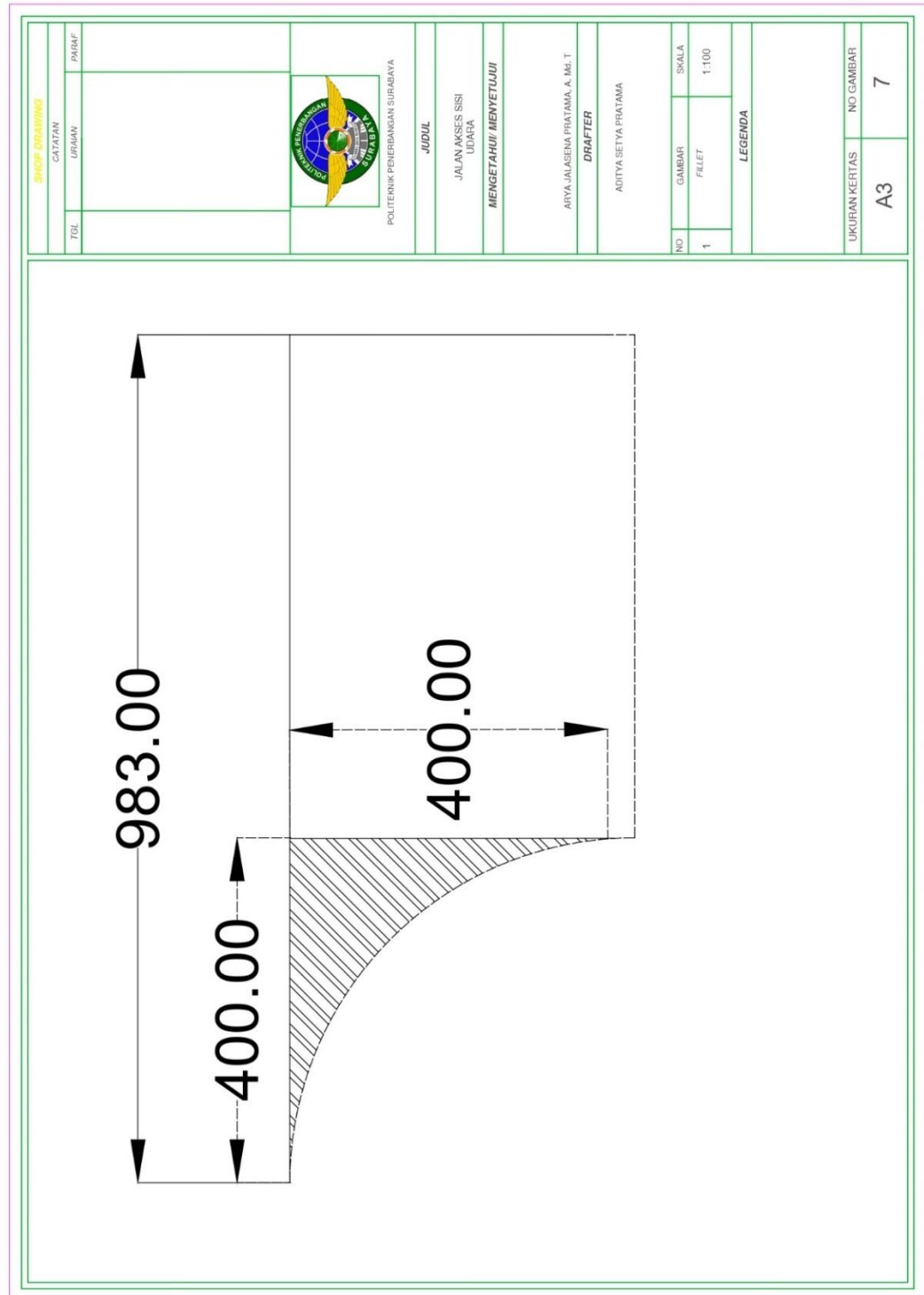
Lampiran 5 Desain *AutoCAD* Jalan Akses Sisi Udara Bagian Sisi Darat Tampak Atas



Lampiran 6 Desain *AutoCAD Wiremesh*

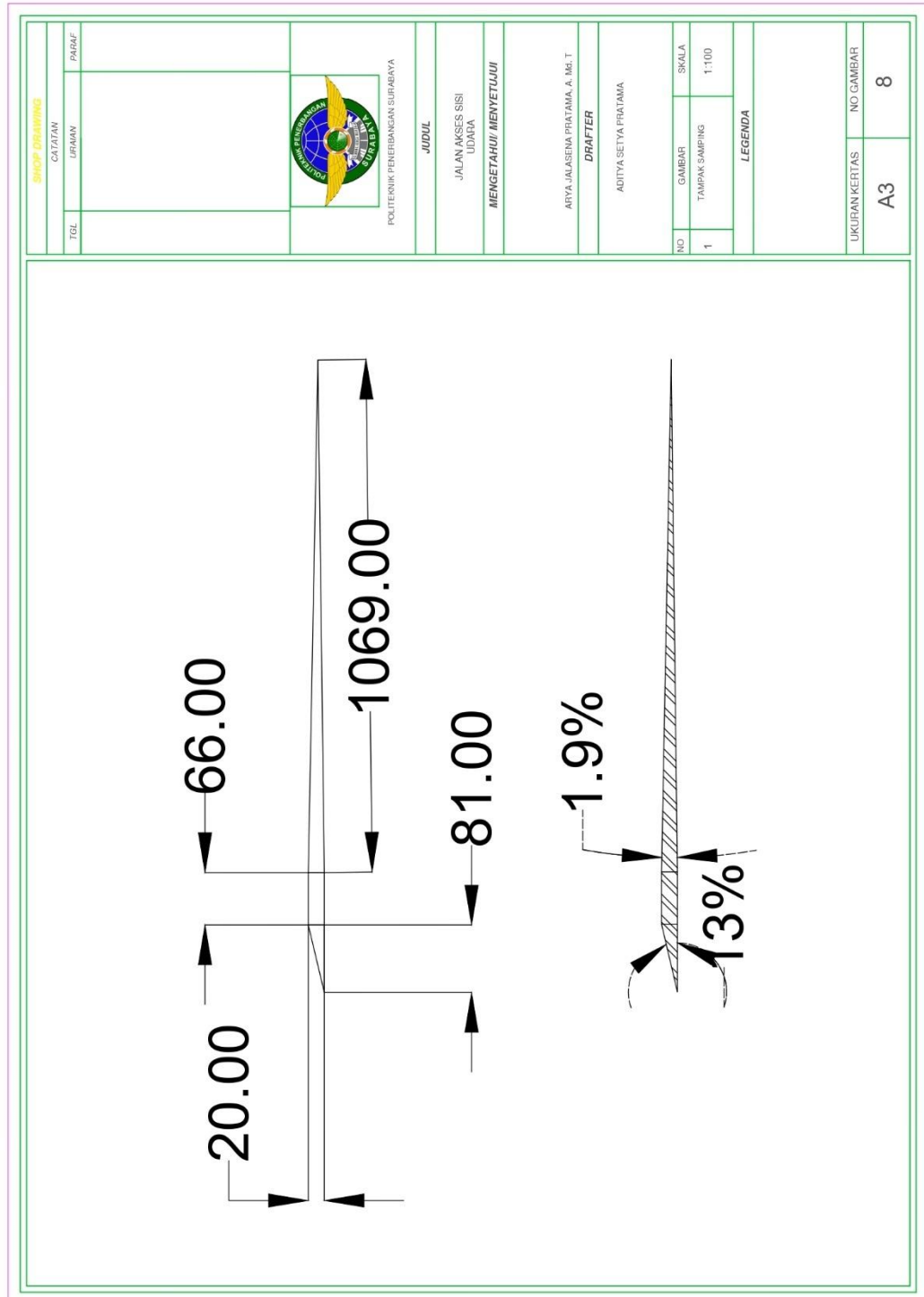


Lampiran 7 Desain *AutoCAD Fillet*

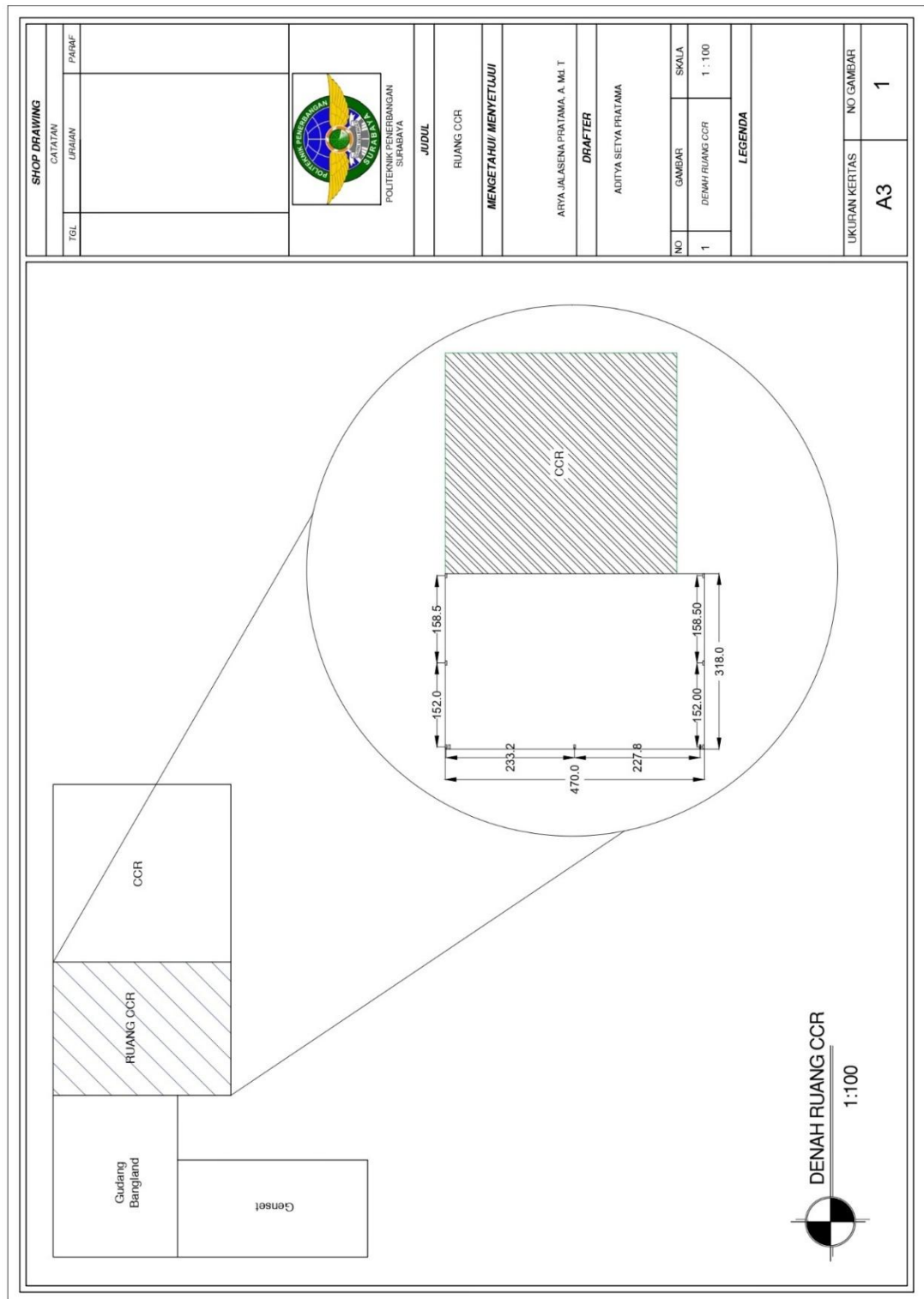


SHOP DRAWING					
CATATAN		URAHAN	PARAF		
TGL	 POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA				
JUDUL					
JALAN AKSES SISI UDARA					
MENGETAHUI MENYETUJUI					
ARYA JALASENA PRATAMA, A. M. T.					
DRAFTER					
ADITYA SETYA PRATAMA					
NO	GAMBAR	SKALA			
1	FILLET	1:100			
LEGENDA					
UKURAN KERTAS		NO GAMBAR			
A3		7			

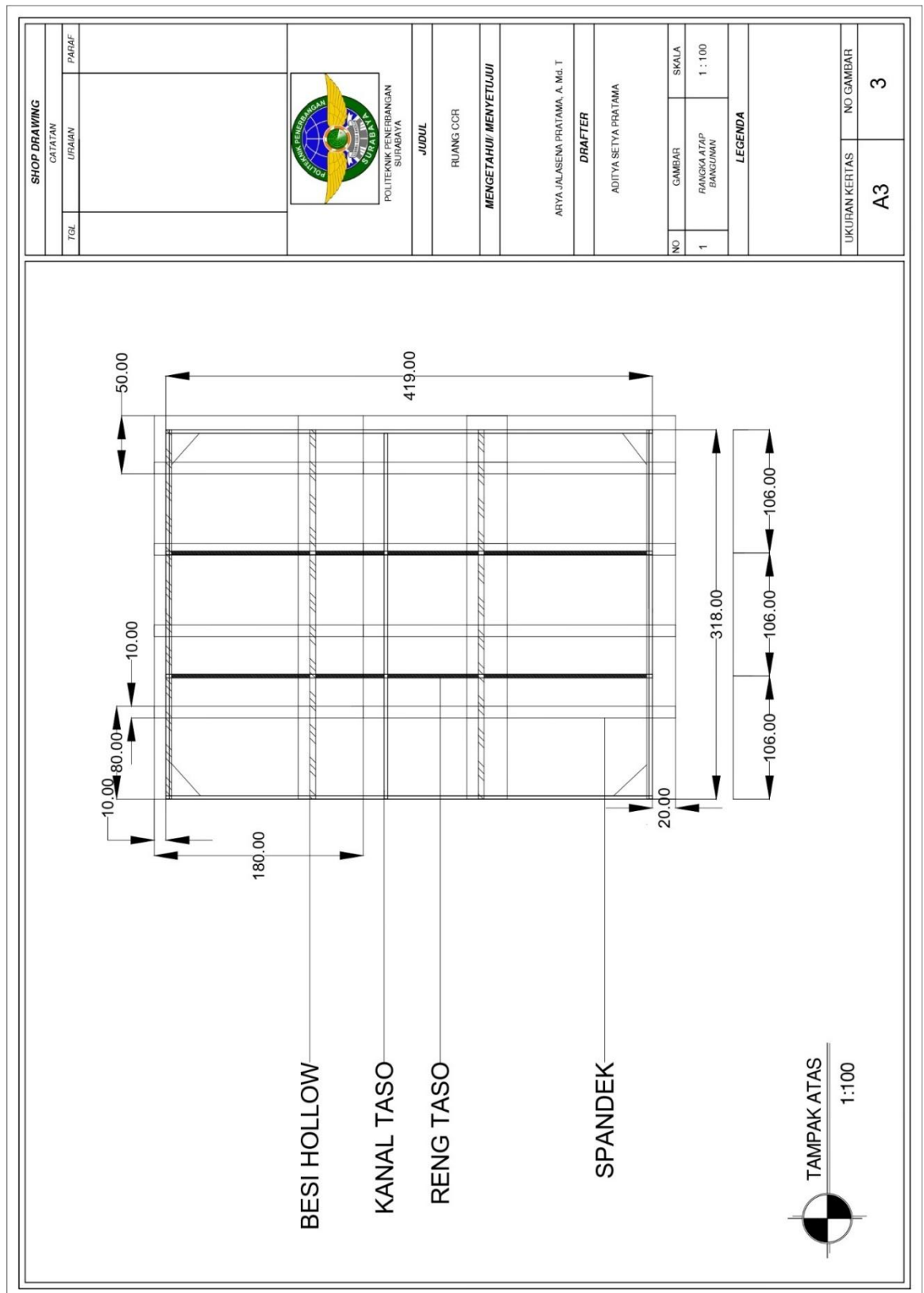
Lampiran 8 Desain *AutoCAD Fillet*



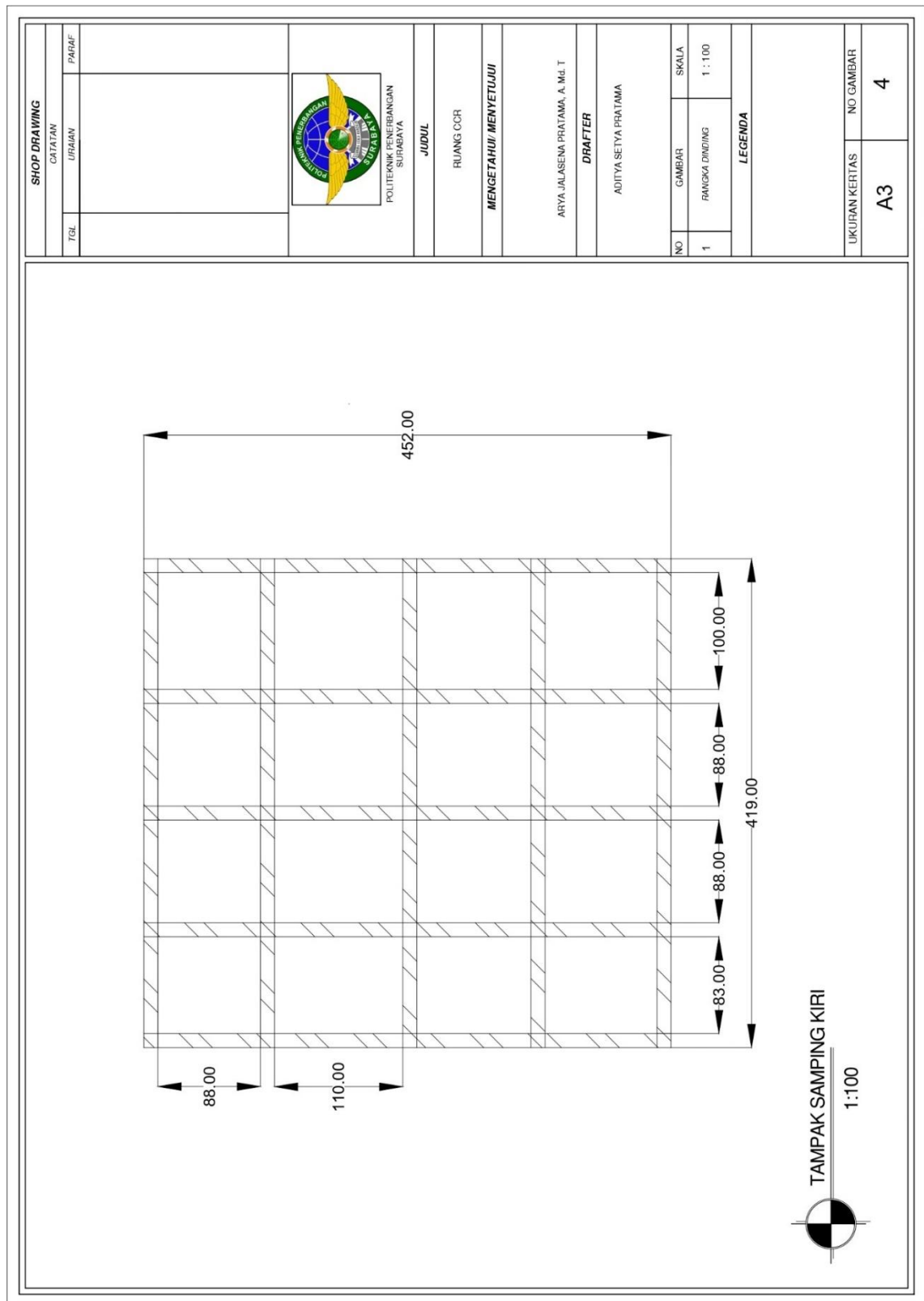
Lampiran 9 Desain *AutoCAD* Jalan Akses Sisi Udara Tampak Samping



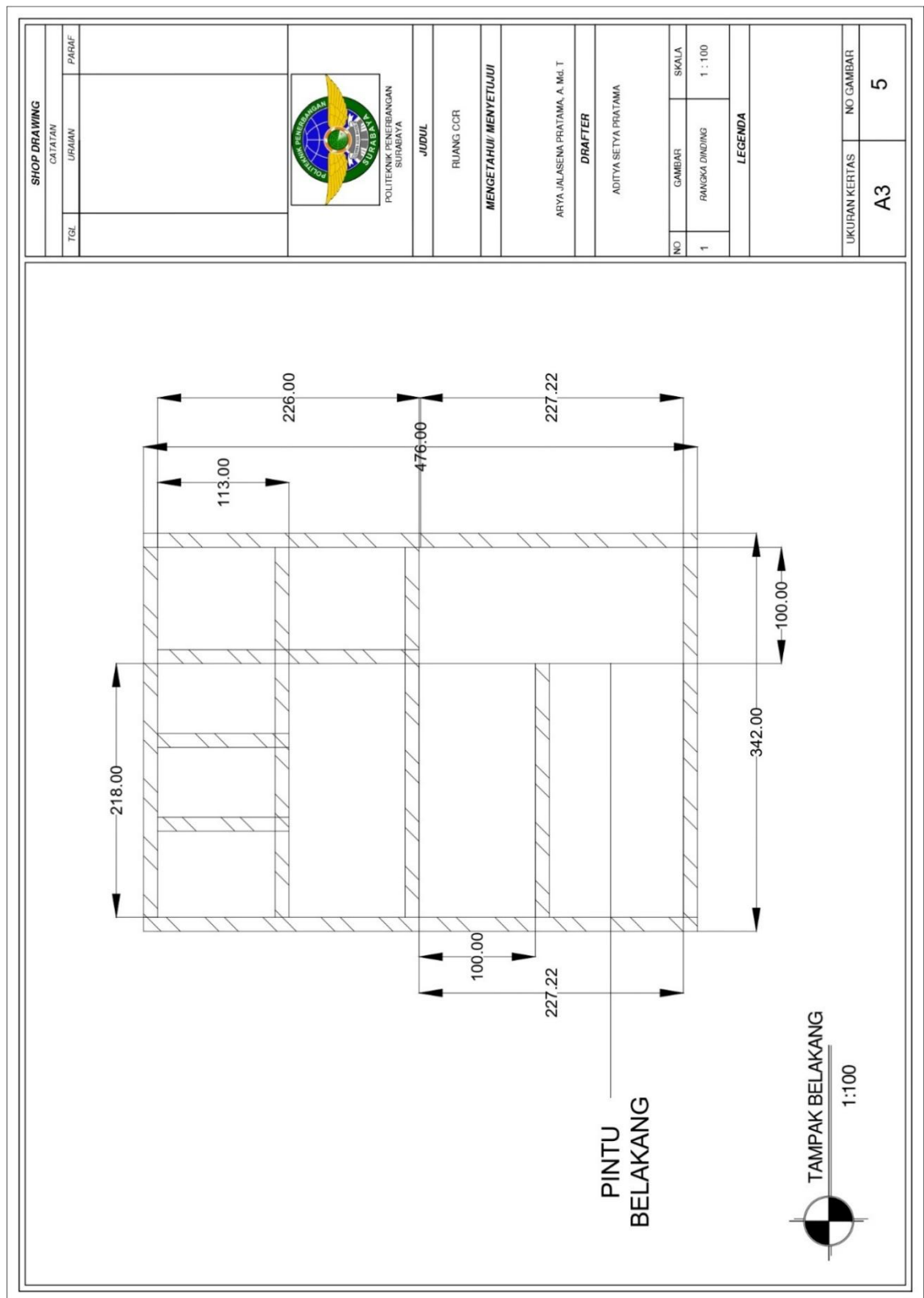
Lampiran 10 Denah *AutoCAD* Letak Ruang CCR



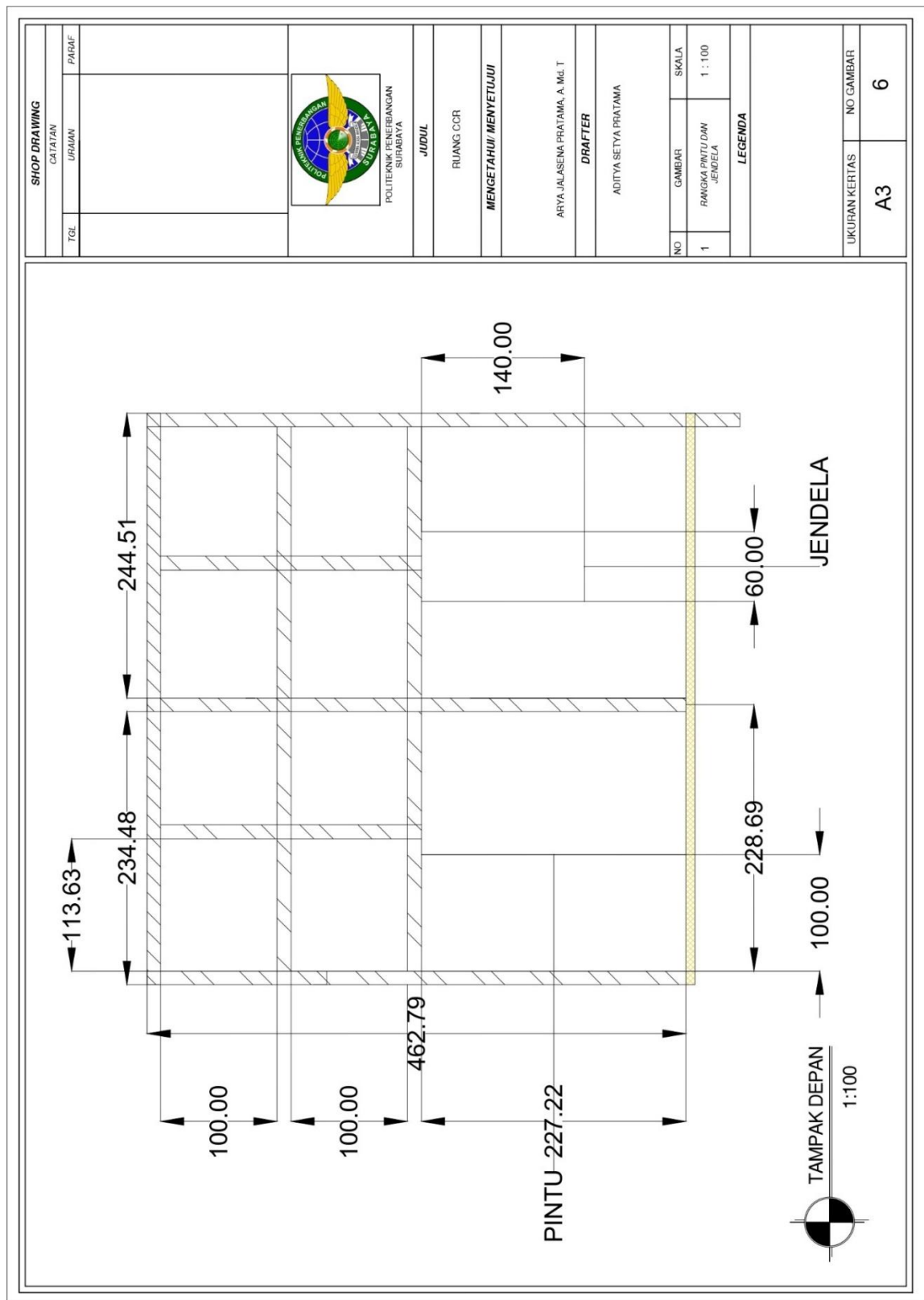
Lampiran 12 Denah AutoCAD Rangka Atap Ruang CCR



Lampiran 13 Denah *AutoCAD* Dinding samping Kiri Ruang CCR



Lampiran 14 Denah *AutoCAD* Rangka Pintu Belakang dan Dinding Belakang Ruang CCR



Lampiran 15 Denah *AutoCAD* Rangka Dinding Depan, Pintu Depan, dan Jendela Ruang CCR

Lampiran 17 Struktur Organisasi Bandar Udara Depati Parbo



Lampiran 18 *Landscape* Sebelum Pekerjaan Pembuatan Jalan Akses Sisi Udara Baru



Lampiran 19 *Landscape* Sesudah Pekerjaan Pembuatan Jalan Akses Sisi Udara Baru



Lampiran 20 *Landscape* Sebelum Pekerjaan Pembuatan Ruang CCR



Lampiran 21 *Landscape* Sebelum Pekerjaan Pembuatan Ruang CCR

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Aditya Setya Pratama
 NIT : 30722002
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Selasa, 01 Oktober 2024	Taruna OJT tiba di lokasi <i>On The Job Training II</i> di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci		
2.	Rabu, 02 Oktober 2024	Pengukuran lebar ruangan karaoke		
3.	Kamis, 03 Oktober 2024	Pengukuran letak lampu APAPI baru menggunakan alat <i>Total Station</i>		
4.	Jumat, 04 Oktober 2024	Perawatan <i>Jhon Dheere</i>		
5.	Sabtu, 05 Oktober 2024	Pemasangan talang air pipa PVC		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
6.	Minggu, 06 Oktober 2024	Pemasangan <i>Glass Board</i> ruangan Kepala Bandar Udara		
7.	Senin, 07 Oktober 2024	Inspeksi <i>Bleeding</i>		
8.	Selasa, 08 Oktober 2024	Pengawasan proyek pembangunan terminal baru Bandar Udara Depati Parbo		
9.	Rabu, 09 Oktober 2024	Perawatan rumput pada <i>Runway Strip</i>		
10.	Kamis, 10 Oktober 2024	Pengecekan kebocoran pada ruangan <i>Hygiene</i>		
11.	Jumat, 11 Oktober 2024	Inspeksi sisi udara		
12.	Sabtu, 12 Oktober 2024	Pengujian CBR		
13.	Minggu, 13 Oktober 2024	Pengawasan proyek pembangunan terminal baru Bandar Udara Depati Parbo		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Senin, 14 Oktober 2024	Pembongkaran ruang dharma wanita		
15.	Selasa, 15 Oktober 2024	Perawatan <i>tractor</i>		
16.	Rabu, 16 Oktober 2024	Inspeksi sisi udara		
17.	Kamis, 17 Oktober 2024	Pembuatan pondasi lampu <i>APAPI</i>		
18.	Jumat, 18 Oktober 2024	Pembuatan tanda untuk kaki lampu <i>APAPI</i>		
19.	Sabtu, 19 Oktober 2024	Pengawasan proyek pembangunan terminal baru Bandar Udara Depati Parbo		
20.	Minggu, 20 Oktober 2024	Perawatan pagar <i>BRC</i> sisi udara		
21.	Senin, 21 Oktober 2024	Pemasangan lampu <i>APAPI</i>		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Selasa, 22 Oktober 2024	Perawatan pagar <i>BRC</i> sisi udara		
23.	Rabu, 23 Oktober 2024	Inspeksi sisi udara		
24.	Kamis, 24 Oktober 2024	Perawatan pagar <i>BRC</i> sisi udara		
25.	Jumat, 25 Oktober 2024	Inspeksi sisi udara		
26.	Sabtu, 26 Oktober 2024	Pembongkara n pagar <i>BRC</i> dan taman		
27.	Minggu, 27 Oktober 2024	Pembuatan besi tulangan beton untuk jembatan jalan akses baru kendaraan PKP-PK		
28.	Senin, 28 Oktober 2024	Pembuatan pondasi pagar <i>BRC</i>		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
29.	Selasa, 29 Oktober 2024	Pemasangan tulangan beton jembatan		
30.	Rabu, 30 Oktober 2024	Pemasangan bekisting jembatan		
31.	Kamis, 31 Oktober 2024	Pengawasan pekerjaan pembuatan toilet VIP		

Supervisor 1



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

Supervisor 2



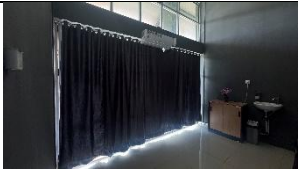
GINTAN SELIN, SH
NIP. 19790605 200701 1 006

FORM KEGIATAN HARIAN *OJT*

Nama : Aditya Setya Pratama
 NIT : 30722002
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Jumat, 01 November 2024	Pemeriksaan kebocoran di atap terminal kedatangan		
2.	Sabtu, 02 November 2024	Pemasangan kabel lampu jalan masuk bandar udara		
3.	Minggu, 03 November 2024	Pengecoran jembatan jalan akses baru kendaraan PKP-PK		
4.	Senin, 04 November 2024	Pengecoran jembatan jalan akses baru kendaraan PKP-PK		
5.	Selasa, 05 November 2024	Pemotongan dan pengelasan kaki pagar BRC		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
6.	Rabu, 06 November 2024	Pembersihan dan pembongkara n taman sisi udara		
7.	Kamis, 07 November 2024	Pelepasan bekisting jembatan serta pemeriksaan kerusakan beton		
8.	Jumat, 08 November 2024	Pengukuran sudut lampu <i>APAPI</i>		
9.	Sabtu, 09 November 2024	Pembersihan area pengecoran jembatan		
10.	Minggu, 10 November 2024	Pembuatan bekisting jembatan		
11.	Senin, 11 November 2024	Pembuatan pondasi pagar <i>BRC</i>		
12.	Selasa, 12 November 2024	Pemasangan pagar <i>BRC</i> parkiran PKP-PK		
13.	Rabu, 13 November 2024	Pembuatan bekisting jembatan		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Kamis, 14 November 2024	Pengelasan pagar <i>BRC</i>		
15.	Jumat, 15 November 2024	Perawatan atap rumah dinas yang rusak		
16.	Sabtu, 16 November 2024	Leveling pagar <i>BRC</i> menggunakan laser		
17.	Minggu, 17 November 2024	Inspeksi sisi udara		
18.	Senin, 18 November 2024	Inspeksi sisi udara		
19.	Selasa, 19 November 2024	Pemasangan gorden <i>nursery room</i>		
20.	Rabu, 20 November 2024	<i>Cutting</i> aspal		
21.	Kamis, 21 November 2024	Pengecoran jembatan		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Jumat, 22 November 2024	Pengecoran jembatan		
23.	Sabtu, 23 November 2024	<i>Cutting</i> aspal		
24.	Minggu, 24 November 2024	Pengecoran jembatan		
25.	Senin, 25 November 2024	Pengecoran jembatan		
26.	Selasa, 26 November 2024	Pembuatan pondasi pagar sliding		
27.	Rabu, 27 November 2024	Pengecoran beton pagar sliding		
28.	Kamis, 28 November 2024	Pembelian triplek dan kayu balok untuk pembuatan partisi gudang listrik		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
29.	Jumat, 29 November 2024	Pembuatan bekisting untuk <i>slope</i> pagar BRC sisi udara		
30.	Sabtu, 30 November 2024	<i>Finishing</i> pekerjaan pelebaran parkiran PKP-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 : Aditya Setya Pratama
 NIT : 30722002
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Minggu, 01 Desember 2024	Inspeksi sisi udara		
2.	Senin, 02 Desember 2024	Pelepasan bekisting slope pagar <i>BRC</i> sisi udara		
3.	Selasa, 03 Desember 2024	Perawatan rumpun sisi udara menggunakan <i>tractor</i>		
4.	Rabu, 04 Desember 2024	Pembuatan penutup gudang barang milik negara (BMN)		
5.	Kamis, 05 Desember 2024	Pembuatan penutup gudang BMN		
6.	Jumat, 06 Desember 2024	Pembuatan rak untuk <i>nursery room</i>		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
7.	Sabtu, 07 Desember 2024	<i>Welding</i> besi dengan rel pagar <i>sliding</i> untuk pondasi		
8.	Minggu, 08 Desember 2024	Pembelian material pembangunan ruangan <i>CCR</i> <i>On Side</i>		
9.	Senin, 09 Desember 2024	Pengukuran dan pembersihan area yang akan dibangun kantor unit listrik		
10.	Selasa, 10 Desember 2024	Pemasangan tiang taso kanal		
11.	Rabu, 11 Desember 2024	Pengecatan ruang VIP		
12.	Kamis, 12 Desember 2024	Pengukuran kebutuhan tempat parkir kendaraan unit <i>AVSEC</i>		
13.	Jumat, 13 Desember 2024	Pemasangan rangka atap ruangan kantor unit listrik		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Sabtu, 14 Desember 2024	Pemasnagan spandek pada kantor unit listrik		
15.	Minggu, 15 Desember 2024	Pemasangan rangka dinding taso pada kantor unit listrik		
16.	Senin, 16 Desember 2024	Pembersihan gudang Bangland		
17.	Selasa, 17 Desember 2024	Pemasangan dinding GRC (Glass Reinforced Concrete)		
18.	Rabu, 18 Desember 2024	Pemasangan bekisting jalur rel roda pagar sliding sisi udara		
19.	Kamis, 19 Desember 2024	Pengecoran jalur rel roda pagar sliding sisi udara		
20.	Jumat, 20 Desember 2024	Pekerjaan pembuatan ruangan CCR		
21.	Sabtu, 21 Desember 2024	Pekerjaan pemasangan atap ruangan DWP		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Minggu, 22 Desember 2024	Pekerjaan pembuatan ruangan <i>CCR</i>		
23.	Senin, 23 Desember 2024	Pekerjaan pemasangan atap ruangan DWP		
24.	Selasa, 24 Desember 2024	Monitoring proyek pekerjaan timbunan tanah untuk jalan akses		
25.	Rabu, 25 Desember 2024	Pekerjaan pembuatan ruangan <i>CCR</i>		
26.	Kamis, 26 Desember 2024	Pekerjaan pembersihan lantai ruangan <i>CCR</i>		
27.	Jumat, 27 Desember 2024	Pekerjaan pembuatan lantai ruangan <i>CCR</i>		
28.	Sabtu, 28 Desember 2024	Monitoring proyek pembuatan pondasi tiang terminal baru		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
29.	Minggu, 29 Desember 2024	Pembersihan sisa sisa pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara		
30.	Senin, 30 Desember 2024	<i>Inspeksi</i> sisi udara		
31.	Selasa, 31 Desember 2024	Pemasangan kaca ruangan <i>CCR</i>		

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*

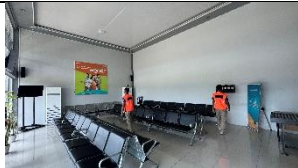
Nama : Aditya Setya Pratama

NIT : 30722002

PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha

Lokasi OJT : Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Rabu, 01 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
2.	Kamis, 02 Januari 2025	Opname proyek, pekerjaan galian tanah jalan akses		
3.	Jumat, 03 Januari 2025	Pengukuran elevasi galian dan timbunan tanah (cut and fill)		
4.	Sabtu, 04 Januari 2025	Inspeksi sisi darat		
5.	Minggu, 05 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
6.	Senin, 06 Januari 2025	Pembuatan balok uji beton		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
				
7.	Selasa, 07 Januari 2025	Pembuatan rangka <i>Taxiway Guidance Sign</i>		
8.	Rabu, 08 Januari 2025	Pemasangan kawat <i>Razor</i> di pagar <i>BRC Taxiway</i> baru		
9.	Kamis, 09 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
10.	Jumat, 10 Januari 2025	<i>Zoom</i> pengarahan proposal dan tugas akhir		
11.	Sabtu, 11 Januari 2025	Inspeksi sisi darat		
12.	Minggu, 12 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
13.	Senin, 13 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Selasa, 14 Januari 2025	Pengisian bahan bakar <i>Jhon Dheere</i>		
15.	Rabu, 15 Januari 2025	Pengukuran area <i>RESA</i> yang belum di timbun tanah		
16.	Kamis, 16 Januari 2025	Inspeksi sisi darat		
17.	Jumat, 17 Januari 2025	Penggantian kunci pagar <i>Taxiway</i> baru		
18.	Sabtu, 18 Januari 2025	Pembuatan <i>Taxiway</i> <i>Guidance</i> <i>Sign</i>		
19.	Minggu, 19 Januari 2025	Pembuatan <i>Taxiway</i> <i>Guidance</i> <i>Sign</i>		
20.	Senin, 20 Januari 2025	Monitoring sisa material di proyek		
21.	Selasa, 21 Januari 2025	Pengambilan data proyek lapangan oleh BPK Jambi		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Rabu, 22 Januari 2025	<i>Sandcone Test dan Hammer Test</i>		
23.	Kamis, 23 Januari 2025	Pembuatan <i>Taxiway Guidance Sign</i>		
24.	Jumat, 24 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
25.	Sabtu, 25 Januari 2025	Inspeksi pagar parimeter sisi udara		
26.	Minggu, 26 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
27.	Senin, 27 Januari 2025	<i>Hammer Test</i> oleh dinas PUPR Sungai Penuh		
28.	Selasa, 28 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
29.	Rabu, 29 Januari 2025	pengukuran volume pagar parimeter sisi udara yang robok		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
30.	Kamis, 30 Januari 2025	Perawatan <i>plafon</i> ruang material		
31.	Jumat, 31 Januari 2025	Inspkesi sisi udara		

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 : Aditya Setya Pratama
 NIT : 30722002
 PRODI : D-III Teknik Bangunan dan Landasan 7 Alpha
 Lokasi OJT : Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
1.	Sabtu, 01 Februari 2025	<i>Hammer Test</i> kolom terminal baru		
2.	Minggu, 02 Februari 2025	Penggulungan sisa kawat razor		
3.	Senin, 03 Februari 2025	Pemasangan karet penghalang pintu bawah		
4.	Selasa, 04 Februari 2025	Pemasangan atap tambahan ruang listrik		
5.	Rabu, 05 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
6.	Kamis, 06 Februari 2025	Pembuatan rangka pos 2 <i>avsec</i>		
7.	Jumat, 07 Februari 2025	Pembuatan rangka pos 2 <i>avsec</i>		
8.	Sabtu, 08 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
9.	Minggu, 09 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
10.	Senin, 10 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
11.	Selasa, 11 Februari 2025	Pengecoran lubang hasil <i>core test</i>		
12.	Rabu, 12 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
13.	Kamis, 13 Februari 2025	Kunjungan DBU		
14.	Jumat, 14 Februari 2025	Inspeksi drainase sisi udara		
15.	Sabtu, 15 Februari 2025	Pengukuran marka <i>aiming</i> <i>point</i> 12 baru		
16.	Minggu, 16 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
17.	Senin, 17 Februari 2025	Pekerjaan pemasangan papan daerah keamanan terbatas		
18.	Selasa, 18 Februari 2025	Pengukuran lahan yang sudah dibebaskan dan belum		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
19.	Rabu, 19 Februari 2025	Pengukuran lahan yang sudah dibebaskan dan belum		
20.	Kamis, 20 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
21.	Jumat, 21 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
22.	Sabtu, 22 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
23.	Minggu, 23 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
24.	Senin, 24 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
25.	Selasa, 25 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
26.	Rabu, 26 Februari 2025	Inspeksi pagar BRC sisi udara		
27.	Kamis, 27 Februari 2025	Inspeksi pagar BRC sisi udara		
28.	Jumat, 28 Februari 2025	Inspeksi pagar BRC sisi udara		

Supervisor 1



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

Supervisor 2



GINTAN SELIN, SH
NIP. 19790605 200701 1 006