

**PEKERJAAN PAGAR PARKIRAN PKP-PK DAN PEMBUATAN
PENUTUP GUDANG BMN DI BANDAR UDARA
DEPATI PARBO KERINCI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 1 Oktober 2024 – 28 Maret 2025



Disusun Oleh :

PUSPITA KYLA AZZURA
NIT 30722018

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

**PEKERJAAN PAGAR PARKIRAN PKP-PK DAN PEMBUATAN
PENUTUP GUDANG BMN DI BANDAR UDARA
DEPATI PARBO KERINCI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal 1 Oktober 2024 – 28 Maret 2025



Disusun Oleh :

PUSPITA KYLA AZZURA
NIT 30722018

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PEKERJAAN PAGAR PARKIRAN PKP-PK DAN PEMBUATAN PENUTUP GUDANG BMN DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI

Oleh :

Puspita Kyla Azzura

NIT. 30722018

Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan sebagai syarat
penilaian *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 Winiarsri, S. Psi, M. Sc
NIP. 19781028 200502 2 001

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas III Depati Parbo



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

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 7 bulan Maret tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji :

Ketua



Linda Winiarsri, 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,

Ketua Program Studi
Teknik Bangunan dan Landasan



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, atas segala berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **“PEKERJAAN PAGAR PARKIRAN PKP-PK DAN PEMBUATAN PENUTUP GUDANG BMN DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI”** dengan lancar tanpa halangan apapun.

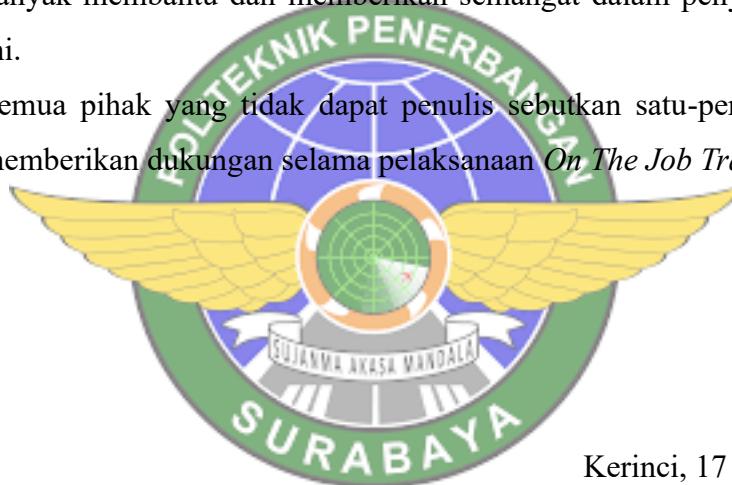
On the Job Training merupakan suatu kesempatan dimana para Taruna/i dapat menerapkan dan mengembangkan ilmu yang didapat selama menempuh pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Adapun tujuan dari penulisan laporan *On the Job Training* ini yaitu sebagai syarat kelulusan Taruna/i program studi DIII Teknik Bangunan dan Landasan pada semester V (lima), sekaligus sebagai bukti tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.

Pada kesempatan ini, tak lupa penulis ucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah memberi dukungan aktif maupun pasif dalam pelaksanaan hingga proses penyusunan laporan *On the Job Training* ini, antara lain:

1. Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugrah-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang senantiasa memberi doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Rahmat Subhan Fajri, S.Kom., M.M selaku Kepala Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
5. Ibu Linda Winiarsri, S. Psi, M. Sc. selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan sekaligus dosen penulisan laporan *On The Job Training* (OJT).
6. Ibu Reny Anjasmara A.Md.T selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.

7. Bapak Untung Sugito S.AP dan Bapak Gintan Selin S.H Selaku Supervisor dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
8. Mbak Monicha Saraswati, A.Md dan Aa Arya Jalasena Pratama, A.Md.T. selaku senior alumni di Unit Bangunan dan Landasan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci yang telah memberikan pengetahuan baru, arahan, dan bimbingan selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
9. Seluruh *staff* unit di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
10. Rekan-rekan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya angkatan 7 Alpha serta Politeknik Penerbangan Indonesia Curug angkatan 15 Alpha dan Bravo yang telah banyak membantu dan memberikan semangat dalam penyusunan laporan ini.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah memberikan dukungan selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).

;



Kerinci, 17 Februari 2025

PUSPITA KYLA AZZURA

NIT. 30722018

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	2
1.2.1 Maksud.....	2
1.2.2 Tujuan	2
BAB II PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	3
2.1 Gambaran Umum Lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
2.2 Data Umum Bandar Udara	4
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	4
2.2.2 Jam Operasional Bandar Udara	5
2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	5
2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	6
2.2.5 Fasilitas Sisi Udara	6
2.2.6 Fasilitas Sisi Darat	6
2.2.7 Declare <i>Distance</i>	7
2.3 Struktur Organisasi.....	8
2.4 Tinjauan Pustaka	9
BAB III TINJAUAN TEORI	10

3.1 Bandar Udara.....	10
3.2 Pagar	11
3.3 Jenis – jenis Pagar	12
3.3.1 Pagar <i>Wiremesh</i>	12
3.3.2 Pagar BRC	15
3.3.3 Pagar Harmonika	18
3.4 <i>Glassfiber Reinforced Concrete</i> (GRC)	20
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	24
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	24
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat.....	24
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	27
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	29
4.3 Permasalahan.....	30
4.3.1 Pekerjaan Pagar Parkiran PKP-PK	30
4.3.2 Pembuatan Penutup Gudang BMN.....	31
4.4 Penyelesaian Masalah.....	32
4.4.1 Pekerjaan Pagar Parkiran PKP-PK	32
4.4.2 Pembuatan Penutup Gudang BMN.....	40
BAB V PENUTUP.....	46
5.1 Kesimpulan.....	46
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	46
5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan.....	47
5.2 Saran	47
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	47
5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan	48

DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	50

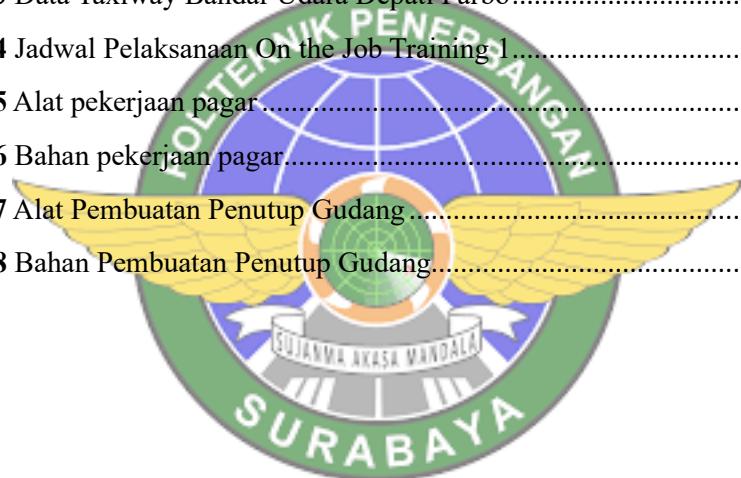


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo	3
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Bandar Udara Depati Parbo	8
Gambar 3. 1 Pagar <i>Wiremesh</i>	15
Gambar 3. 2 Pagar BRC	17
Gambar 3. 3 Pagar Harmonika	20
Gambar 4. 1 Terminal Penumpang Bandar Udara Depati Parbo	25
Gambar 4. 2 Kantor Administrasi Bandar Udara Depati Parbo	25
Gambar 4. 3 Kantor PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo	26
Gambar 4. 4 Gedung <i>Power House</i> Bandar Udara Depati Parbo	26
Gambar 4. 5 Gedung Airnav Bandar Udara Depati Parbo	27
Gambar 4. 6 <i>Runway</i> Bandar Udara Depati Parbo	27
Gambar 4. 7 <i>Apron</i> Bandar Udara Depati Parbo	28
Gambar 4. 8 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Depati Parbo	29
Gambar 4. 9 Parkiran PKP-PK	31
Gambar 4. 10 Kondisi Gudang BMN	32
Gambar 4. 11 Desain Pondasi Pagar	33
Gambar 4. 12 Desain Pagar Parkiran PKP-PK	33
Gambar 4. 13 Pembongkaran Aspal	36
Gambar 4. 14 Pembongkaran Taman	37
Gambar 4. 15 Pengelasan Anker	37
Gambar 4. 16 Pembuatan Campuran Beton Cor	38
Gambar 4. 17 Pengecoran Pondasi Tiang Besi	38
Gambar 4. 18 Pembuatan Bekisting <i>Sloof</i>	39
Gambar 4. 19 Pemasangan Sekrup Pagar	39
Gambar 4. 20 Hasil Pekerjaan Pagar Parkiran PKP-PK	40
Gambar 4. 21 Desain Rangka Penutup Gudang	43
Gambar 4. 22 Pemotongan Taso	43
Gambar 4. 23 Pemasangan Rangka Taso	44
Gambar 4. 24 Pemasangan <i>GRC Board</i>	44
Gambar 4. 25 Pemasangan Pintu	44
Gambar 4. 26 Hasil Akhir Pembuatan Penutup Gudang BMN	45

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	4
Tabel 2. 2 Jam Operasi	5
Tabel 2. 3 Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	5
Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	6
Tabel 2.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara	6
Tabel 2. 6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat	7
Tabel 2. 7 Fasilitas Penunjang Sisi Darat	7
Tabel 4. 1 Data Runway Bandar Udara Depati Parbo	27
Tabel 4. 2 Data Apron Bandar Udara Depati Parbo	28
Tabel 4. 3 Data Taxiway Bandar Udara Depati Parbo	28
Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan On the Job Training 1	29
Tabel 4. 5 Alat pekerjaan pagar	34
Tabel 4. 6 Bahan pekerjaan pagar	35
Tabel 4. 7 Alat Pembuatan Penutup Gudang	40
Tabel 4. 8 Bahan Pembuatan Penutup Gudang	41

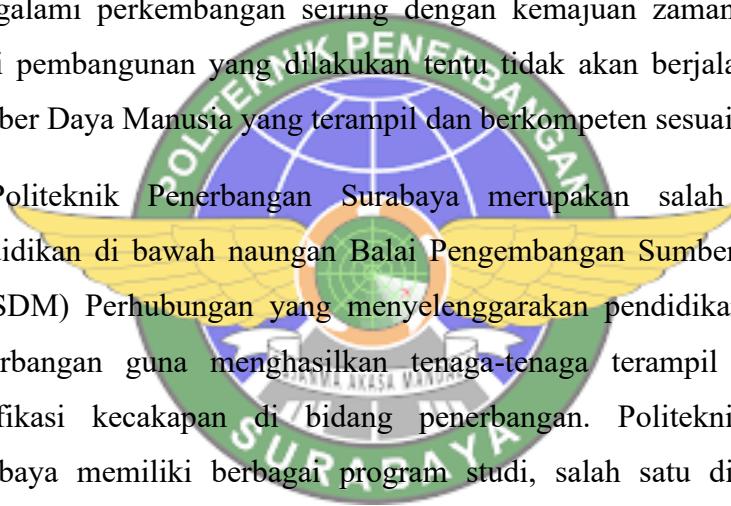


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Transportasi memegang peranan penting dalam kemajuan negara. Di Indonesia, transportasi sangat dibutuhkan untuk menunjang berbagai kegiatan dan sebagai penghubung antardaerah, antarpulau, hingga antarnegara. Transportasi udara dengan keunggulannya mampu mencapai tujuan dalam waktu singkat tentu menjadi salah satu pilihan terbaik bagi warga negara maupun mancanegara saat ingin bepergian. Saat ini, dunia penerbangan terus mengalami perkembangan seiring dengan kemajuan zaman. Pembangunan demi pembangunan yang dilakukan tentu tidak akan berjalan tanpa adanya Sumber Daya Manusia yang terampil dan berkompeten sesuai bidangnya.



Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu lembaga pendidikan di bawah naungan Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan yang menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan penerbangan guna menghasilkan tenaga-tenaga terampil yang memiliki sertifikasi kecakapan di bidang penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki berbagai program studi, salah satu diantaranya yaitu program studi Teknik Bangunan dan Landasan (TBL). Para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktik di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya. Salah satu program pendidikan yang dilaksanakan yaitu Praktek Kerja Lapangan / *On the Job Training* (OJT).

On the Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan pembelajaran yang dilakukan untuk lebih mengenal dan menambah wawasan serta ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya. Disamping itu, dengan adanya kegiatan *On the Job Training* dapat menjadi dorongan bagi para peserta didik untuk menjadi individu yang kompeten dari berbagai pengalaman baik dalam pekerjaan maupun bermasyarakat.

Oleh karena itu, dengan terlaksananya kegiatan *On the Job Training* para Taruna/i diharapkan dapat menghasilkan peserta didik (Taruna/i) yang kompeten, terampil, dan bertanggung jawab dalam dunia kerja.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On the Job Training*

1.2.1 Maksud

Dari latar belakang yang telah dijabarkan diatas, Adapun maksud dari pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan pendidikan.
3. Menerapkan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya ke tempat OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

1.2.2 Tujuan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), terdapat beberapa tujuan utama yang ingin dicapai, yaitu:

1. Terwujudnya lulusan yang memiliki keahlian kompetensi sesuai standar.
2. Memperluas wawasan sesuai bidang keahlian sebagai calon tenaga kerja di suatu bandar udara.
3. Memperoleh pengalaman nyata dari lembaga instansi sebagai upaya pengembangan ilmu pengetahuan.
4. Melatih keterampilan dalam menghadapi permasalahan di dunia kerja secara langsung.
5. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.

BAB II

PROFIL LOKASI *ON THE JOB TRAINING*

2.1 Gambaran Umum Lokasi *On The Job Training* (OJT)

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



Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

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*).

Dengan adanya Bandar Udara Depati Parbo ini sangat bermanfaat bagi masyarakat Kerinci. Hal ini dikarenakan bila melakukan perjalanan darat dari Jambi menuju Kerinci akan memakan waktu kurang lebih 10 jam kini dapat dipersingkat menjadi 1 jam apabila menggunakan transportasi udara. Pesawat

pertama yang mendarat di Bandar Udara Depati Parbo yaitu pesawat SMAC, kemudian pesawat Merpati, Riau *Airline*, *Sky Aviation* pada tanggal 6 Juni 2011, dan *Pacific Royale* pada 1 April 2012, hingga saat ini pesawat terbesar yang dapat beroperasi yaitu ATR 72-600. Layanan penerbangan di Bandar Udara Depati Parbo ini sempat terhenti ketika pandemi *Covid-19* dan kembali beroperasi pada bulan Januari 2024 dengan rute Kerinci-Jambi oleh PT Asi Pujiastuti *Aviation* (*Susi Air*) dengan jadwal penerbangan 2 kali dalam seminggu.

2.2 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:

2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara



<i>IATA CODE</i>	:	KRC
<i>ICAO CODE</i>	:	WIJI
Nama Bandar Udara	:	Depati Parbo
Nama Kota	:	Kerinci
Provinsi	:	Jambi
Koordinat Titik Referensi Bandara (<i>Airport Reference Point/ARP</i>)	:	02° 05' 27,5" S 101°27'47.0" E
Arah dan Jarak ke kota	:	Arah Barat 3,6 km
Magnetik Var/Tahun Perubahan	:	0° E (2020)/0.01° Decreasing
Elevasi Bandar Udara (MSL)	:	2607 ft
Elevasi <i>Threshold</i> 12 - 30	:	12 = 2.607,02 ft 30 = 2.600,03 ft
Referensi Temperatur Bandar Udara	:	25°C
Nama Penyelenggara Bandar Udara	:	Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati
Alamat	:	Jl. Angkasa Pura, Desa Angkasa Pura Hiang, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci Provinsi Jambi.
No. Telepon	:	08117445123 (Kantor)

<i>Faxsimile</i>	:	NIL
<i>Alamat Email</i>	:	bandara.kerinci@gmail.com
<i>Critical Aircraft</i>	:	ATR 72-600
Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	VFR – operation only PAPI on RWY 30

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

2.2.2 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:

Tabel 2. 2 Jam Operasi

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

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

2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2. 3 Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

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

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

2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Hotel	:	Ada, di Kota
Restoran	:	Ada, di Kota
Transportasi	:	NIL
Fasilitas Kesehatan	:	RSUD
Bank dan Kantor POS	:	Ada, di Kota
Kantor Pariwisata	:	Ada, di Kota

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

2.2.5 Fasilitas Sisi Udara

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

Tabel 2.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara

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

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

2.2.6 Fasilitas Sisi Darat

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

Tabel 2. 6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat

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

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

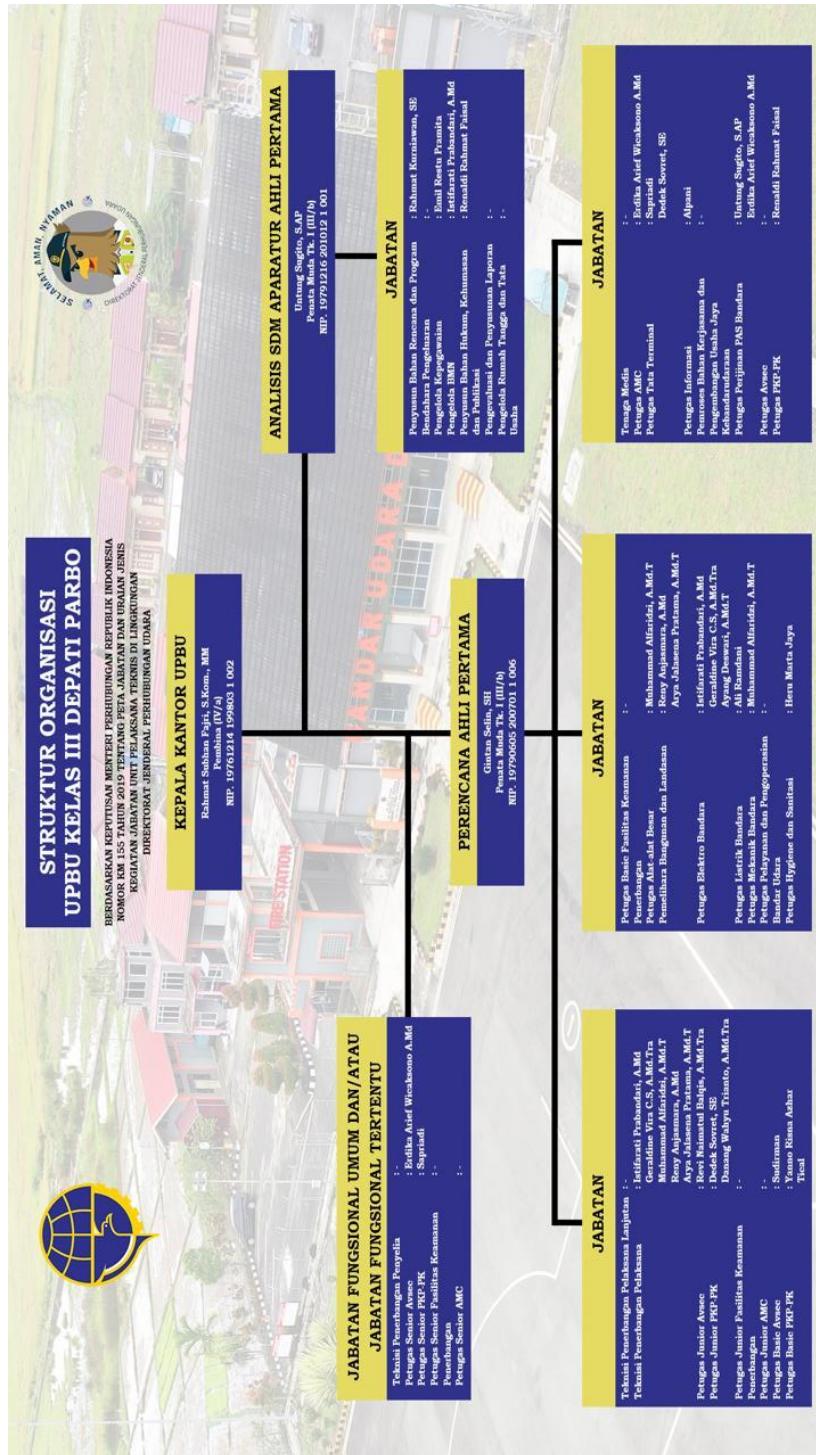
2.2.7 Declare Distance

Tabel 2. 7 Fasilitas Penunjang Sisi Darat

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

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

2.3 Struktur Organisasi



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

2.4 Tinjauan Pustaka

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

- a. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- b. KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara
- c. KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar Udara
- d. 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).
- e. PP Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara / Daerah.



BAB III

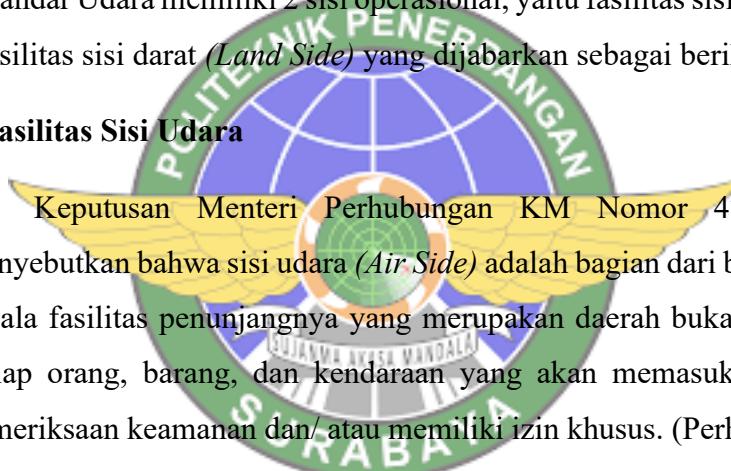
TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Menurut UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Kementerian Perhubungan, 2009).

Bandar Udara memiliki 2 sisi operasional, yaitu fasilitas sisi udara (*Air Side*) dan fasilitas sisi darat (*Land Side*) yang dijabarkan sebagai berikut:

1. Fasilitas Sisi Udara



Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 47 Tahun 2002 menyebutkan bahwa sisi udara (*Air Side*) adalah bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik tempat setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/ atau memiliki izin khusus. (Perhubungan, 2002)

Berikut merupakan yang termasuk dalam Fasilitas Sisi Udara:

a. *Landasan Pacu (Runway)*

Runway merupakan daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.

b. *Landasan Hubung (Taxiway)*

Taxiway merupakan jalur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan yang lainnya, dalam hal ini yang dimaksud yaitu *runway* dengan *apron*.

c. *Tempat Parkir Pesawat (Apron)*

Apron adalah suatu area yang telah ditentukan di sebuah bandar udara yang diperuntukkan untuk mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir, atau pemeliharaan minor pesawat.

2. Fasilitas Sisi Darat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM Nomor 47 Tahun 2002, 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 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 penetapan 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. Bagian dari fasilitas sisi darat meliputi bangunan terminal penumpang (kedatangan dan keberangkatan), terminal barang kargo, *curb side*, dan akses bandara.

3.2 Pagar

Pagar merupakan struktur tegak yang dirancang untuk membatasi atau mencegah gerakan melintasi batas yang dibuatnya. Pagar biasanya dibangun dari tiang yang dihubungkan dengan papan, kawat, rel atau jaring.

Berdasarkan KP 601 Tahun 2015 tentang Standar Pagar untuk Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar Udara, Pembatas fisik Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) dapat berupa pagar dengan ketentuan yang sesuai kaidah-kaidah teknis dalam rangka mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan. (Kementerian Perhubungan, 2015)

Pembatas fisik daerah keamanan terbatas harus memenuhi persyaratan menurut KP 601 Tahun 2015, yaitu:

- a. Tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya.
- b. Tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air.
- c. Terpenuhinya jarak pandang sampai dengan minimal 3 meter.
- d. Diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan.
- e. Tersedia perawatan perimeter
- f. Dilengkapi peralatan keamanan lainnya seperti kamera pengawas apabila diperlukan.
- g. Dilengkapi pintu darurat.

3.3 Jenis – jenis Pagar

3.3.1 Pagar *Wiremesh*

a. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar *wiremesh* adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran 1PC : 2Ps : 3Kr. Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur). Pondasi diletakkan di atas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

b. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah *wiremesh*, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam minimal 20 cm. Pondasi diletakkan di atas urugan pasir setebal 5 cm. Material pondasi lajur berupa pasangan batu kali campuran 1 PC : 5 Psr. Lebar minimum 20 cm.

c. Bahan Pagar

- Pagar terbuat dari tiang besi dan *wiremesh* yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium. Besi *wiremesh* yang digunakan adalah besi polos dengan kualitas SNI.
- Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang.
- *Wiremesh* jenis *hot dip galvanized* (*British Standard 443 1982*) dan produksi pabrik (mesin).
- *Typical Coat Galvanized* minimal 60 micron, *life time* 10 tahun (minimum).
- Tiang besi pagar harus di *Hot Dip Galvanized*.

d. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan plat baja / sekrup.

e. Ukuran BRC

Diameter *wiremesh* kawat minimal :

Horizontal : 6 mm

Vertikal : 4 mm

Jarak maksimal vertical *wiremesh* : 50 mm

Tinggi minimum *wiremesh* : 1900 mm

Panjang *wiremesh* : 2500 mm

f. Tiang Pagar

Panjang minimum : 2940 mm

Diameter : 2"

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor dengan ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm. Tiang yang tertanam ke dalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12 mm dan Panjang 15 cm. Masing-masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat tipikal Y.

g. Skur/Penyangga

Skur/Penyangga pagar dipasang setiap 5,4 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan disetiap tiang pada belokan pagar.

h. Kawat Duri

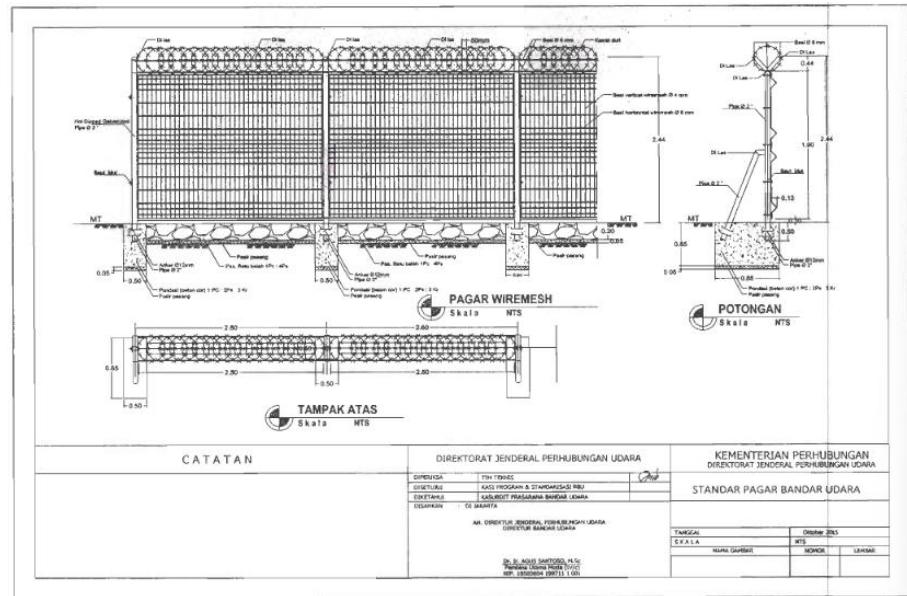
Diatas kawat *wiremesh* dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan di las pada ujung atas tiang tipikal Y.

i. Jaminan Mutu

Pagar Bandar Udara dari *wiremesh* harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (*factory certificate*).

j. Jarak Bebas Pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 meter. Dalam radius 3 meter keluar ataupun ke dalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan.



Gambar 3. 1 Pagar Wiremesh
(Sumber : KP 601 Tahun 2015)

3.3.2 Pagar BRC

a. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar BRC adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran 1PC : 2Ps : 3Kr.

Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur).

Pondasi diletakkan di atas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

b. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah BRC, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam 20 cm. Pondasi diletakkan di atas urugan pasir setebal 5 cm.

c. Bahan Pagar

- Pagar BRC terbuat dari besi dengan material besi U50 yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- BRC yang dipakai adalah jenis *hot dip galvanized* (*British Standard 443 1982*).
- Tiang besi pagar harus di *Hot Dip Galvanized*.
- Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang.
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium.
- *Typical Coat Galvanized* minimal 60 micron, *life time* 10 tahun (minimum).

d. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan *u-clip*.

e. Ukuran BRC

Diameter baja minimal	: 6 mm
Jarak maksimal kawat vertical BRC	: 80 mm
Tinggi minimum BRC	: 1900 mm
Panjang BRC	: 2400 mm

f. Tiang Pagar

Panjang minimum	: 2940 mm
Diameter	: 2"

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor dengan ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm.

Tiang yang tertanam ke dalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12 mm dan Panjang 15 cm. Masing-masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat tipikal Y.

g. Skur/Penyangga

Skur/Penyangga pagar dipasang setiap 5 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan disetiap tiang pada belokan pagar.

h. Kawat Duri

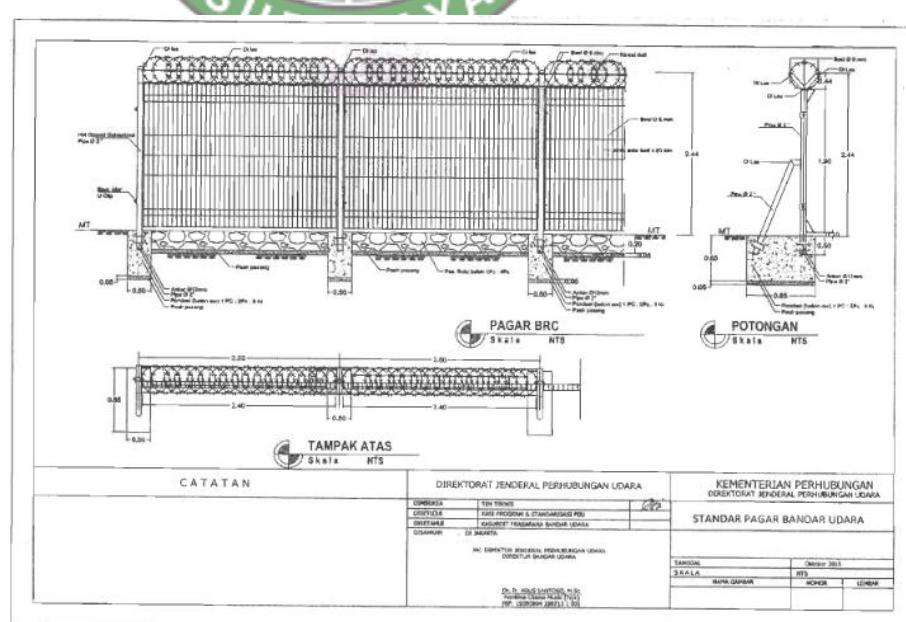
Diatas kawat BRC dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan di las pada ujung atas tiang tipikal Y.

i. Jaminan Mutu

Pagar Bandar Udara dari BRC harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (*factory certificate*).

j. Jarak Bebas Pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 meter. Dalam radius 3 meter keluar ataupun ke dalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan.



Gambar 3. 2 Pagar BRC

3.3.3 Pagar Harmonika

a. Pondasi Setempat

Jenis pondasi yang digunakan untuk pagar harmonika adalah pondasi setempat dengan cor beton. Pondasi beton cor menggunakan campuran 1PC : 2Ps : 3Kr.

Ukuran pondasi beton cor adalah 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm dengan tinggi masing-masing pondasi 65 cm. Pondasi dengan ukuran 50 cm x 50 cm digunakan pada kondisi tanpa tiang penyangga (skur), sedangkan pondasi dengan ukuran 85 cm x 50 cm digunakan pada kondisi dengan tiang penyangga (skur). Pondasi diletakkan di atas urugan pasir setebal 5 cm sebagai alas pondasi.

b. Pondasi Lajur

Untuk mengantisipasi adanya hewan yang menerobos melewati bawah harmonika, maka diperlukan pondasi lajur/memanjang yang tertanam ke dalam tanah sedalam 20 cm. Pondasi diletakkan di atas urugan pasir setebal 5 cm.

c. Bahan Pagar

- Pagar terbuat dari tiang besi dan kawat harmonika yang dilapisi galbani dengan cara *hot dip* (celup panas 465°C) dengan ukuran sesuai gambar.
- Kawat harmonika yang dipakai adalah jenis *hot dip galvanized (British Standard 443 1982)* dan produksi pabrik (mesin).
- *Typical Coat Galvanized* minimal 60 micron, *life time* 10 tahun (minimum).
- Mutu baja yang digunakan harus dapat dibuktikan dengan test laboratorium.
- Bahan harus dalam keadaan baru dan tidak boleh ada karat sebelum pekerjaan dilaksanakan dan harus ditest sebelum dipasang.
- Tiang besi pagar harus di *Hot Dip Galvanized*.

d. Sambungan

Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan kawat harmonika dapat disekrup / diklem dengan plat baja / sekrup.

e. Ukuran BRC

Diameter kawat harmonika minimal : 3,2 mm (BWG10)

Jarak vertikal kawat harmonika : 40 mm

Tinggi minimum kawat harmonika : 1900 mm

Panjang kawat harmonika : 2500 mm

f. Tiang Pagar

Panjang minimum : 2940 mm

Diameter : 2"

Tiang besi pagar ditanam 50 cm kedalam pondasi beton cor dengan ukuran 50 cm x 50 cm dan 85 cm x 50 cm.

Tiang yang tertanam ke dalam pondasi beton cor masing-masing harus di pasang anker 2 buah dengan diameter 12 mm dan Panjang 15 cm. Masing-masing ujung anker ditekuk. Ujung atas tiang dibuat tipikal Y.

g. Skur/Penyangga

Skur/Penyangga pagar dipasang setiap 5,2 meter jarak horizontal atau dipasang selang seling pada setiap tiang pagar dan disetiap tiang pada belokan pagar.

h. Kawat Duri

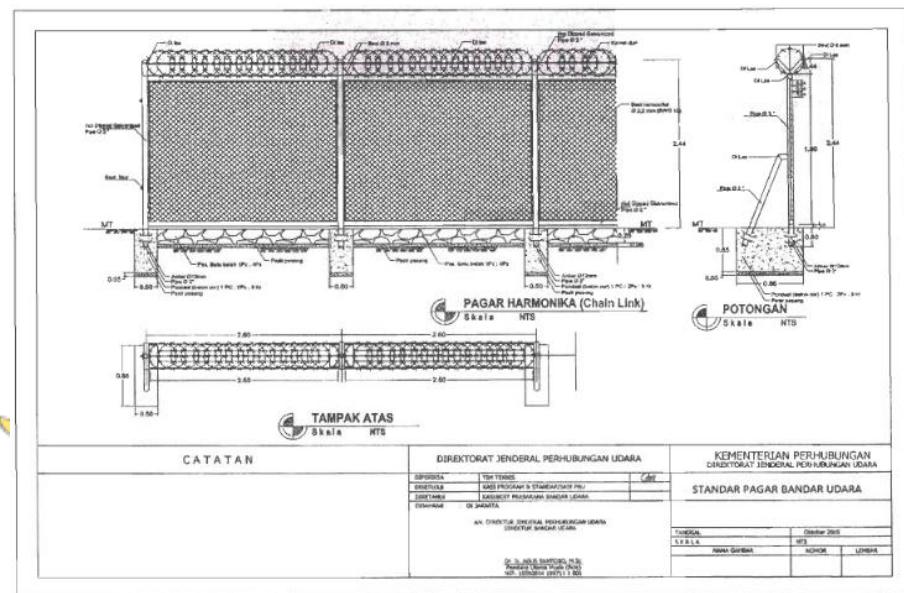
Diatas kawat BRC dipasang kawat duri melingkar setinggi 88 cm. Untuk menyanggah lingkaran kawat duri, dipasang tiga buah besi diameter 6 mm memanjang searah pagar dan di las pada ujung atas tiang tipikal Y.

i. Jaminan Mutu

Pagar Bandar Udara dari BRC harus memenuhi standar spesifikasi diatas dengan jaminan mutu (*factory certificate*).

j. Jarak Bebas Pagar

Jarak bebas dengan bagian luar maupun dalam pagar adalah 3 meter. Dalam radius 3 meter keluar ataupun ke dalam pagar tidak boleh ada benda atau sesuatu yang tinggi. Apabila kondisi lokasi tidak memungkinkan, perlu dikoordinasi dengan Direktorat Keamanan Penerbangan.



Gambar 3.3 Pagar Harmonika
(Sumber : KP 601 Tahun 2015)

3.4 Glassfiber Reinforced Concrete (GRC)

GRC merupakan material campuran dari beton dan serat kaca. Komposisi dari material ini umumnya terdiri dari serat kaca berdaya tahan tinggi dan tahan alkali, yang dikombinasikan bersama dengan campuran semen seperti beton dan sebagainya. Dibandingkan dengan beton biasa, GRC memiliki fitur dan identitas fisik serta kimia yang mirip. Daya tahan GRC layaknya beton yang tangguh dan tahan pakai, serta mudah diaplikasikan sesuai jenis kaca dekoratif. (Sihotang et al., 2021)

A. Fungsi GRC sebagai Interior dan Eksterior Bangunan.

1. Eksterior

- *Cladding* eksterior atau dinding bangunan biasanya bertujuan untuk menginfiltasi efek cuaca dengan tetap mempertimbangkan nilai estetika. Ketebalan GRC *cladding* biasanya antara 8mm hingga 12mm.
- *Sunscreen* yaitu untuk memastikan cahaya matahari dan udara tetap bisa masuk ke setiap sudut ruangan.
- Kubah atau *Dome*, proses pembuatannya dengan cara mencetak.
- Lisplang yaitu lis atau tepi atap bangunan dibuat untuk menyembunyikan struktur atap atau memperindah estetika bangunan. Lisplang dengan bahan GRC memiliki sifat anti cuaca, ringan, dan kuat.
- Sebagai pagar rumah.

2. Interior

- Sebagai dinding bangunan, GRC kedap suara dan tahan terhadap benturan.
- Sebagai *cubicle* toilet. Karena sifatnya yang tahan akan lembab, GRC dapat diaplikasikan sebagai partisi untuk *cubicle* toilet.
- Sebagai plafon. Keunggulannya yang tahan akan air dan bahan yang mudah dibentuk.
- Sebagai partisi dengan bentuk ornamen sesuai dengan estetika interior rumah.
- Sebagai penutup lantai.
- Lubang angin ventilasi dengan berbagai macam bentuk sesuai keinginan.

B. Jenis GlassFiber Reinforced Concrete (GRC)

- GRC panel produksi pabrikan. Jenis GRC ini berbentuk berupa lembaran-lembaran dengan ukuran 1,20 x 2,40 m².
- GRC cetak. Dibentuk sesuai dengan desain yang ada pada moulding, misalnya mandala, profilan-profilan bergaya timur tengah, ornament dekorasi, dan lain sebagainya. Setelah dicetak, GRC cetak dapat dipasang pada rangkanya yang biasanya berupa besi siku. Pemasangan GRC cetak

pada rangka yang telah dibuat sebelumnya ini akan mempermudah dan mempercepat pelaksanaan pekerjaannya. Pemasangan GRC cetak banyak digunakan untuk cover elemen bangunan, seperti dinding dan kolom atau dibuat untuk bagian dari sebuah bangunan, seperti menara dan kubah.

C. Kelebihan GlassFiber Reinforced Concrete (GRC)

- Hasil penggerjaan lebih rapi daripada penggerjaan dinding konvensional.
- GRC *board* memiliki karakteristik yang ringan, tahan kelembaban dan tidak mudah lapuk.
- GRC *board* tidak dapat terbakar.
- Memiliki ketahanan terhadap cuaca atau suhu tertentu karena mengandung serat alkali resisten.
- Tahan terhadap rayap, jamur dan tahan abrasi.
- Mudah pemasangannya sehingga waktu penggerjaan yang lebih cepat dan berpotensi menghemat biaya konstruksi.
- Tidak hanya menghasilkan bangunan yang berkualitas, tetapi juga memastikan bangunan yang tahan lama dan mudah perawatannya pada saat penggantian material yang rusak.
- Pada saat penggerjaannya, GRC ini mampu membuat lokasi kerja lebih bersih daripada penggerjaan dinding konvensional.
- Biaya perawatan yang rendah dan mudah dicat dan dibuat kreasi.

D. Kekurangan GlassFiber Reinforced Concrete (GRC)

- Mudah retak pada saat pengomponan.
- Menghasilkan motif yang sedikit karena tekstur yang terlalu tipis bila di aplikasikan sebagai plafon.
- Memiliki bobot yang berat sehingga memerlukan tenaga ekstra dalam pemasangan.
- Kepala baut susah untuk tenggelam karena tekstur yang padat.

- Mudah pecah atau patah.
- Harga GRC relatif lebih mahal dibandingkan dengan beton konvensional.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan di Unit Pelayanan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci selama kurang lebih 6 bulan dimulai pada tanggal 2 Oktober 2024 sampai dengan 31 Maret 2025. Wilayah kerja Taruna/i *On the Job Training* (OJT) mencakup unit bangunan dan landasan. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Unit Bangunan dan Landasan di tempat dimana pelaksanaan *On the Job Training* berlangsung. Yang merupakan ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci adalah sebagai berikut :



4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

1. Terminal Penumpang

Terminal penumpang merupakan fasilitas bandar udara yang memiliki tujuan utama untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang mulai dari keberangkatan hingga kedatangan. Di terminal penumpang inilah terjadi kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara maupun sebaliknya, proses penumpang datang, berangkat maupun transit. Terminal penumpang juga dilengkapi berbagai fasilitas yang dapat menunjang tersedianya pelayanan yang prima bagi pengguna jasa transportasi udara. Pihak bandar udara sendiri menyediakan area terminal seluas 780 m². Terminal Bandar Udara Depati Parbo Kerinci tempat penulis melaksanakan *On the Job Training* memuat bagian-bagian seperti hall keberangkatan, ruang *Check In*, ruang tunggu keberangkatan, area kedatangan, serta tempat pengambilan bagasi.



Gambar 4. 1 Terminal Penumpang Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

2. Gedung Perkantoran

a. Kantor Administrasi

Kantor administrasi merupakan tempat yang mengurus segala hal tentang surat menyurat bandar udara serta mengatur semua kegiatan kantor yang ada di Bandar Udara Depati Parbo.



Gambar 4. 2 Kantor Administrasi Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

3. Gedung Operasional

a. Gedung *Fire Station* (PKP-PK)

Gedung PKP-PK merupakan tempat dimana para personel PKP-PK *standby* pada saat jam operasional penerbangan serta tempat dimana personel melakukan pemeliharaan kendaraan PKP-PK.



Gambar 4. 3 Kantor PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

b. Gedung *Power House*

Gedung *Power House* (PH) adalah tempat untuk instalasi Listrik. Berikut gambar dari Gedung *power house* yang terdapat di Bandar Udara Depati Parbo.



Gambar 4. 4 Gedung *Power House* Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

c. Gedung Airnav

Gedung Airnav atau *tower* merupakan salah satu bagian terpenting dalam penerbangan. Para personel airnav lah yang memandu/ mengatur jalannya pesawat di bandar udara serta sebagai penghubung antara pilot dan bandar udara.



Gambar 4. 5 Gedung Airnav Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

1. *Runway*

Runway merupakan area persegi yang berfungsi sebagai tempat *take off* dan *landing* suatu pesawat yang telah dilengkapi dengan marka dan rambu penerangan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). *Runway* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki eksisting sebagai berikut :

Tabel 4. 1 Data Runway Bandar Udara Depati Parbo

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

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



Gambar 4. 6 Runway Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

2. *Apron*

Apron adalah suatu area sisi udara bandar udara yang berfungsi untuk mengakomodasi pesawat udara dengan tujuan untuk area naik turun penumpang, bongkar muat kargo, pengisian *fuel*, parkir, serta pemeliharaan pesawat udara.

Apron yang terdapat pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci mampu menampung satu pesawat untuk parkir di kawasan tersebut dan memiliki eksisting sebagai berikut :

Tabel 4. 2 Data Apron Bandar Udara Depati Parbo

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

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



Gambar 4. 7 Apron Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

3. *Taxiway*

Taxiway merupakan jalur bagi pesawat udara yang menghubungkan antara *runway* dengan *apron*. *Taxiway* yang ada dalam Bandar Udara Depati Parbo memiliki eksisting sebagai berikut :

Tabel 4. 3 Data Taxiway Bandar Udara Depati Parbo

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

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



Gambar 4. 8 Taxiway Bandar Udara Depati Parbo

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training*

Pelaksanaan program *On the Job Training* (OJT) bagi Taruna/i Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan angkatan VII tahun 2024/2025 Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan dalam kurun waktu 6 bulan terhitung sejak tanggal 2 Oktober 2024 – 31 Maret 2025 dan dilaksanakan di Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo, Kerinci secara umum dapat dilihat pada tabel 4.1.

Jam operasional dimulai dari pukul 07.30 – 16.00 WITA. Selama proses OJT berlangsung, taruna dibimbing dan diawasi oleh *supervisor* yang ada di bandar udara tersebut.

Tabel 4. 4 Jadwal Pelaksanaan *On the Job Training* 1

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	1 Oktober 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) tiba di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo, Kerinci.	
2.	1 Oktober 2024	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) menghadap Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Oktober.	

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
3.	1 Oktober – 28 Februari 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas harian secara normal.	Taruna <i>On the Job Training</i> (OJT) melaksanakan dinas sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
4.	7 Maret 2025	Taruna <i>On the Job Training</i> melaksanakan sidang laporan OJT II.	Sidang OJT dilaksanakan secara <i>offline</i> dan <i>online</i> .

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Depati Parbo, Kerinci penulis menemukan beberapa permasalahan diantaranya :

4.3.1 Pekerjaan Pagar Parkiran PKP-PK

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 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) menyatakan bahwa fasilitas parkir *Foam Tender* harus memenuhi persyaratan, salah satunya yaitu *Foam Tender* harus memiliki akses langsung ke Daerah Pergerakan Pesawat Udara dengan ukuran akses yang sesuai dan memadai untuk mencapai tujuan agar dapat memenuhi *response time* yang dipersyaratkan. (Direktur Jenderal Perhubungan Udara, 2022)

Kategori PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo saat ini yaitu kategori 5 dengan kendaraan 1 *Foam Tender Type IV*, 1 *Foam Tender Type V*, dan 1 ambulance. Dengan lahan parkiran yang ada, *Foam Tender* diparkir berjejer sehingga apabila terjadi keadaan darurat tidak memungkinkan personel PKP-PK untuk bergerak bersamaan. Oleh karena itu, diperlukan

penambahan area parkiran PKP-PK. Untuk memisahkan parkiran dari area sisi darat maka dilaksanakan pembangunan pagar pembatas parkiran.



Gambar 4.9 Parkiran PKP-PK

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.3.2 Pembuatan Penutup Gudang BMN

Menurut PP Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara / Daerah, pengelola barang wajib melakukan pengamanan barang milik negara yang berada dalam penguasaannya. Pengamanan yang dimaksud meliputi pengamanan administrasi, pengamanan fisik, dan pengamanan hukum. (Pemerintah Republik Indonesia, 2014)

Barang Milik Negara (BMN) yang sudah tidak digunakan harus disimpan di tempat penyimpanan yang aman, seperti gudang sebelum

dihibahkan, dijual, dimusnahkan, atau dimanfaatkan kembali. Gudang penyimpanan BMN di Bandar Udara Depati Parbo sebelumnya terbuka dan tidak terdapat penutup sehingga terkesan berantakan dan tidak terurus. Pembuatan penutup gudang ini merupakan upaya pengelolaan dan perlindungan aset negara sebelum dilakukan tindak lanjutan, serta menambah nilai estetika Bandar Udara Depati Parbo.



Gambar 4. 10 Kondisi Gudang BMN

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Pekerjaan Pagar Parkiran PKP-PK

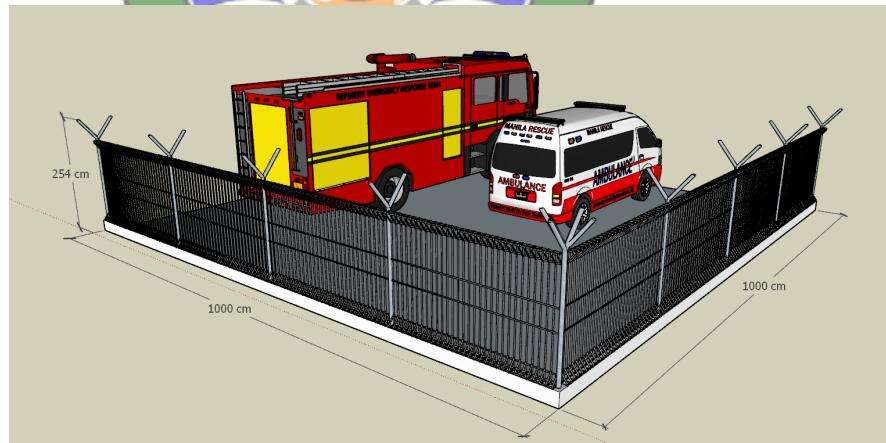
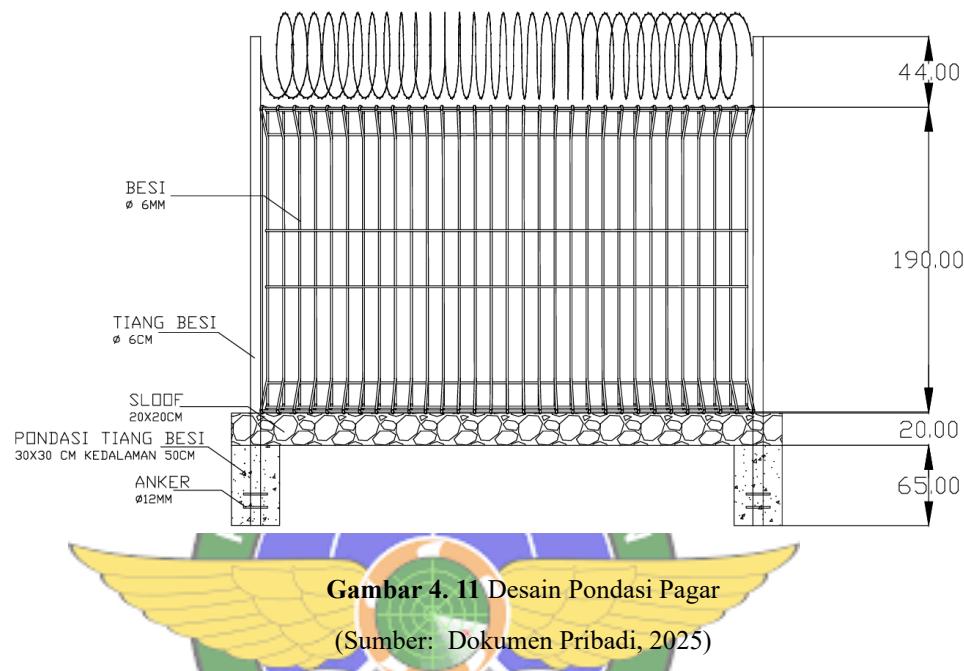
Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dilakukan pembangunan pagar parkiran PKP-PK. Berikut ini adalah tahapan dari pekerjaan pagar parkiran PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo.

1. Lokasi dan Waktu Pekerjaan

Pekerjaan pagar parkiran PKP-PK ini terletak di samping kantor *fire station* Bandar Udara Depati Parbo. Dapat dihitung lama penggerjaan pagar parkiran PKP-PK ini yaitu diselesaikan dalam waktu 10 hari terhitung dari pengukuran area pekerjaan hingga *finishing*.

2. Tahap persiapan pekerjaan pagar parkiran PKP-PK

- a. Mengidentifikasi dan melakukan pengukuran lokasi pekerjaan pagar, didapat dimensi area parkir yaitu 10 m x 10 m. Kemudian lokasi diberi tanda dengan pilox. Berikut merupakan desain pagar parkiran *foam tender*.



Gambar 4. 12 Desain Pagar Parkiran PKP-PK

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

- b. Persiapan alat dan bahan yang akan digunakan untuk pekerjaan pagar. Berikut alat dan bahan yang harus dipersiapkan:

Tabel 4. 5 Alat pekerjaan pagar

NO	NAMA ALAT	KETERANGAN
1	<i>Jack hammer</i> 	Digunakan untuk menghancurkan kanstin beton dan aspal.
2	Mesin molen 	Digunakan untuk mencampur material beton.
3	Sekop 	Digunakan untuk mengangkut bahan material.
4	Linggis 	Digunakan untuk membuat lubang pondasi.
5	Sendok semen 	Digunakan untuk meratakan permukaan beton.
6	Gerobak sorong 	Digunakan untuk mengangkut material.

NO	NAMA ALAT	KETERANGAN
7	Mobil <i>Pick-Up</i> 	Digunakan untuk memindahkan sisa bongkaran.
8	Mesin Las 	Digunakan untuk mengelas anker

Tabel 4. 6 Bahan pekerjaan pagar

NO	NAMA BAHAN	KETERANGAN
1	Pagar BRC 	Menggunakan pagar BRC berukuran 1,9 x 2,4 m.
2	Tiang besi 	Digunakan sebagai penyangga pagar BRC
3	Pasir 	Digunakan sebagai bahan campuran beton.
4	Koral 	Digunakan sebagai bahan campuran beton.
5	Semen 	Digunakan sebagai bahan campuran beton.
6	Air	Digunakan sebagai bahan campuran beton.

NO	NAMA BAHAN	KETERANGAN
7	Triplek 9 mm 	Digunakan sebagai bekisting <i>sloof</i> .
8	Besi polos 8 mm 	Digunakan sebagai tulangan <i>sloof</i> .
9	Paku kayu 5 cm 	Digunakan untuk membuat bekisting <i>sloof</i> .
10	Mur baut 12 	Digunakan untuk menyambung pagar dan tiang besi.

3. Tahap pelaksanaan pekerjaan pagar

- Pembuatan pondasi. Pagar dibangun tanpa tiang penyangga (skur) sehingga aspal dibongkar sedalam 65 cm dengan dimensi 50 x 50 cm untuk pondasi tiang besi pagar.



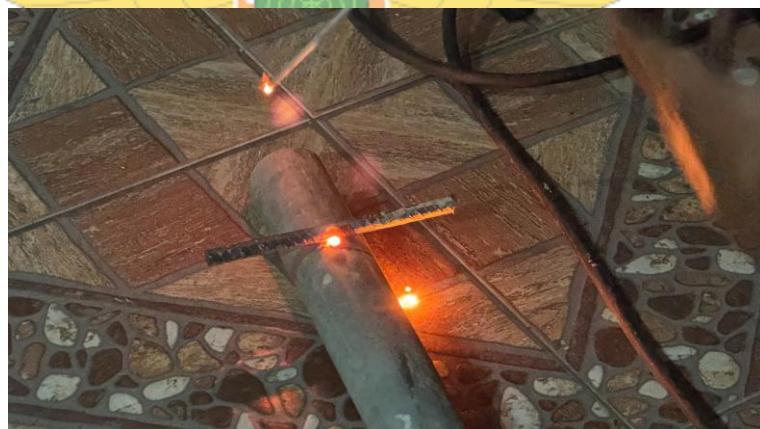
Gambar 4. 13 Pembongkaran Aspal
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- b. Pembongkaran taman. Sepanjang 4 meter taman dibongkar dengan menggunakan *jack hammer*. Kemudian sisa tanah dan pohon diangkut dengan *pick-up* dan dibuang ke TPS.



Gambar 4. 14 Pembongkaran Taman
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- c. Pengelasan anker pada tiang besi penyangga pagar. Anker menggunakan besi ulir berdiameter 12 mm. Pada 1 tiang besi dipasang 2 anker.



Gambar 4. 15 Pengelasan Anker
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- d. Pengecoran pondasi tiang besi. Pembuatan campuran cor beton menggunakan mesin molen dengan perbandingan 1 PC : 2 Ps : 3 Kr.



Gambar 4. 16 Pembuatan Campuran Cor Beton

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)



Gambar 4. 17 Pengecoran Pondasi Tiang Besi

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- e. Pengecoran pondasi lajur (*sloof*). Pertama pembuatan bekisting *sloof* dari triplek dengan ketebalan 9 mm. Kemudian memasang besi polos pada *sloof* sebagai tulangan. Lalu menuang campuran beton ke dalam bekisting *sloof*.



Gambar 4. 18 Pembuatan Bekisting *Sloof*

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- f. Pemasangan pagar BRC. Setiap hubungan antara besi disekrup dengan baut. Sedangkan hubungan tiang besi pagar dan BRC dapat disekrup / diklem dengan u-clip.



Gambar 4. 19 Pemasangan Sekrup Pagar

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- g. *Finishing*. Setelah seluruh pagar terpasang dan cor *sloof* kering, bekisting dilepas dan dilakukan pembersihan area pekerjaan.



Gambar 4. 20 Hasil Pekerjaan Pagar Parkiran PKP-PK

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

4.4.2 Pembuatan Penutup Gudang BMN

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan di atas, maka dilakukan pekerjaan pembuatan penutup gudang BMN. Berikut adalah tahapan dari pekerjaan perbaikan pembuatan penutup gudang Bandar Udara Depati Parbo.

1. Lokasi dan Waktu Pekerjaan

Pembuatan penutup gudang berlokasi di Bandara Depati Parbo tepatnya di area gudang penyimpanan Barang Milik Negara (BMN), dengan lama waktu penggerjaan yaitu 2 hari dimulai dari tanggal 3 Desember 2024 – 4 Desember 2024.

2. Persiapan alat dan bahan yang diperlukan.

Tabel 4. 7 Alat Pembuatan Penutup Gudang

NO	NAMA ALAT	KETERANGAN
1	Mesin Bor Baterai 	Digunakan untuk memasang sekrup.

NO	NAMA ALAT	KETERANGAN
2	Gerinda	Digunakan untuk memotong baja ringan Taso.
3	Waterpass	Digunakan untuk mengukur kelurusinan pemasangan Taso.
4	Meteran	Digunakan untuk mengukur area pekerjaan.



Tabel 4. 8 Bahan Pembuatan Penutup Gudang

NO	NAMA BAHAN	KETERANGAN
1	Baja Ringan Taso C 75.65	TASO dengan panjang 6 meter, dan tebal 0,65 mm digunakan sebagai rangka penutup gudang.
2	GRC Board	Menggunakan GRC Board dengan ukuran 2,4 x 1,2 m dan tebal 4 mm.
3	Spandek	Digunakan sebagai pintu gudang penyimpanan. Spandek berukuran 170 x 80 cm.

NO	NAMA BAHAN	KETERANGAN
4	Sekrup hitam 	Digunakan untuk memasang engsel pintu.
5	Baut Taso 	Digunakan untuk menyambung baja ringan.
6	Engsel Pintu 	Digunakan untuk menghubungkan pintu dengan rangka baja ringan.

3. Tahap pekerjaan pembuatan penutup gudang
- Dilakukan pengukuran lebar gudang untuk menentukan panjang baja ringan yang harus dipotong. Didapatkan ukuran rangka taso sebagai berikut :

Panjang taso vertikal : 3 meter

Panjang taso horizontal :

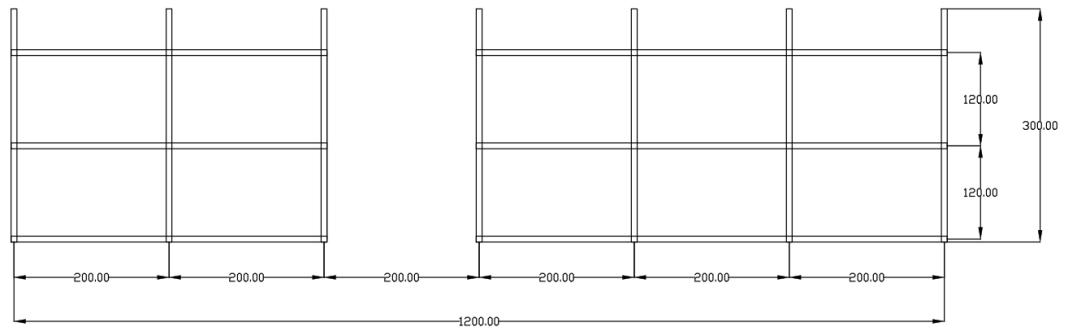
Sisi kanan pintu : 6 meter

Sisi kiri pintu : 4 meter

Jarak antar taso vertikal : 2 meter

Jarak antar taso horizontal : 1,2 meter

Berikut merupakan desain rangka penutup gudang.



Gambar 4. 21 Desain Rangka Penutup Gudang
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2025)

- b. Pemotongan taso. Memotong taso sesuai dengan ukuran yang sudah diketahui sebelumnya. Memotong taso dengan menggunakan gergaji.



Gambar 4. 22 Pemotongan Taso
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- c. Pemasangan rangka taso. Pasang rangka vertikal dan pastikan rangka tersebut tegak lurus dengan menggunakan *waterpass*. Kemudian menempelkan taso ke rangka atap gudang dengan menggunakan baut taso. Lakukan hal yang sama untuk rangka horizontal.



Gambar 4. 23 Pemasangan Rangka Taso
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- d. Pemasangan *GRC Board*. Pasang *GRC Board* pada rangka baja ringan dan diberi baut setiap ujung GRC agar lebih kokoh menempel pada rangka.



Gambar 4. 24 Pemasangan *GRC Board*
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- e. Pembuatan pintu dengan bahan spandek. Rangka pintu dibuat dengan menggunakan baja ringan agar spandek lebih kokoh. Kemudian spandek di tempelkan ke rangka menggunakan baut taso. Lalu pasang engsel untuk menyambungkan rangka pintu dengan dinding GRC. Dan terakhir memasang gagang pintu.



Gambar 4. 25 Pemasangan Pintu
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)

- f. Hasil akhir pembuatan penutup gudang BMN



Gambar 4. 26 Hasil Akhir Pembuatan Penutup Gudang BMN
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2024)



BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

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 kurangnya lahan parkiran PKP-PK sehingga *foam tender* tidak memiliki akses langsung ke daerah pergerakan pesawat, maka dilakukan penambahan area parkir PKP-PK. Area pekerjaan terletak di samping kantor *fire station* dengan luasan area pekerjaan pagar $10 \text{ m} \times 10 \text{ m}$, dengan lama penggerjaan yaitu 10 hari dimulai dari pembongkaran aspal untuk pondasi hingga pembersihan area pekerjaan. Pemasangan pagar dilakukan sesuai dengan standar KP 601 Tahun 2015. Penambahan lahan parkir ini bertujuan agar dapat memenuhi *response time* yang dipersyaratkan.
2. Berdasarkan pembahasan kedua, permasalahan timbul dikarenakan gudang penyimpanan Barang Milik Negara (BMN) terbuka dan tidak terdapat penutup, sehingga dilakukan pekerjaan pembuatan penutup gudang berupa dinding dengan bahan utama *GRC Board*. Dengan lebar gudang 12 meter, diperlukan *GRC Board* sebanyak 8 lembar. Pekerjaan ini membutuhkan waktu 2 hari sampai *finishing*. Pembuatan penutup gudang ini merupakan upaya pengelolaan dan perlindungan aset negara sebelum dilakukan tindak lanjutan (dihibahkan, dijual, dimusnahkan, atau dimanfaatkan kembali), serta menambah nilai estetika Bandar Udara Depati Parbo.

5.1.2 Kesimpulan Keseluruhan

Setelah pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Depati Parbo, Kerinci, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training* (OJT), Taruna/i mendapat banyak pelajaran dan pengalaman baru yang hanya ada di lapangan. Tentunya taruna juga mendapat keterampilan kerja dan gambaran sebagai teknisi bangunan dan landasan di bandara.
2. Teori yang didapat saat pendidikan dengan praktek kerja di lapangan terkadang terdapat perbedaan. Segala hal di lapangan harus di sesuaikan dengan keadaan saat itu. Tanpa pengalaman secara langsung di lapangan teori akan sulit dipahami.
3. Kegiatan *On the Job Training* (OJT) sangat diperlukan, agar setelah masa pendidikan, Taruna/i memiliki kemampuan yang dapat diandalkan dan siap menghadapi dunia kerja yang sesungguhnya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Dari analisa temuan permasalahan yang telah penulis jabarkan, maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

1. Pada pekerjaan pagar parkiran PKP-PK, sebaiknya segera dipasang kawat *razor* agar keamanan area sisi udara lebih terjaga dan untuk menghindari objek memasuki sisi udara melalui bagian atas pagar.
2. Setelah dilakukan pemasangan dinding gudang BMN, perlu dilakukan pemeliharaan lebih lanjut terhadap sambungan dinding GRC untuk memastikan tidak ada kerusakan. Lebih baik apabila dilakukan pengecatan pada GRC agar lebih tahan lama.

5.2.2 Saran Terhadap Keseluruhan

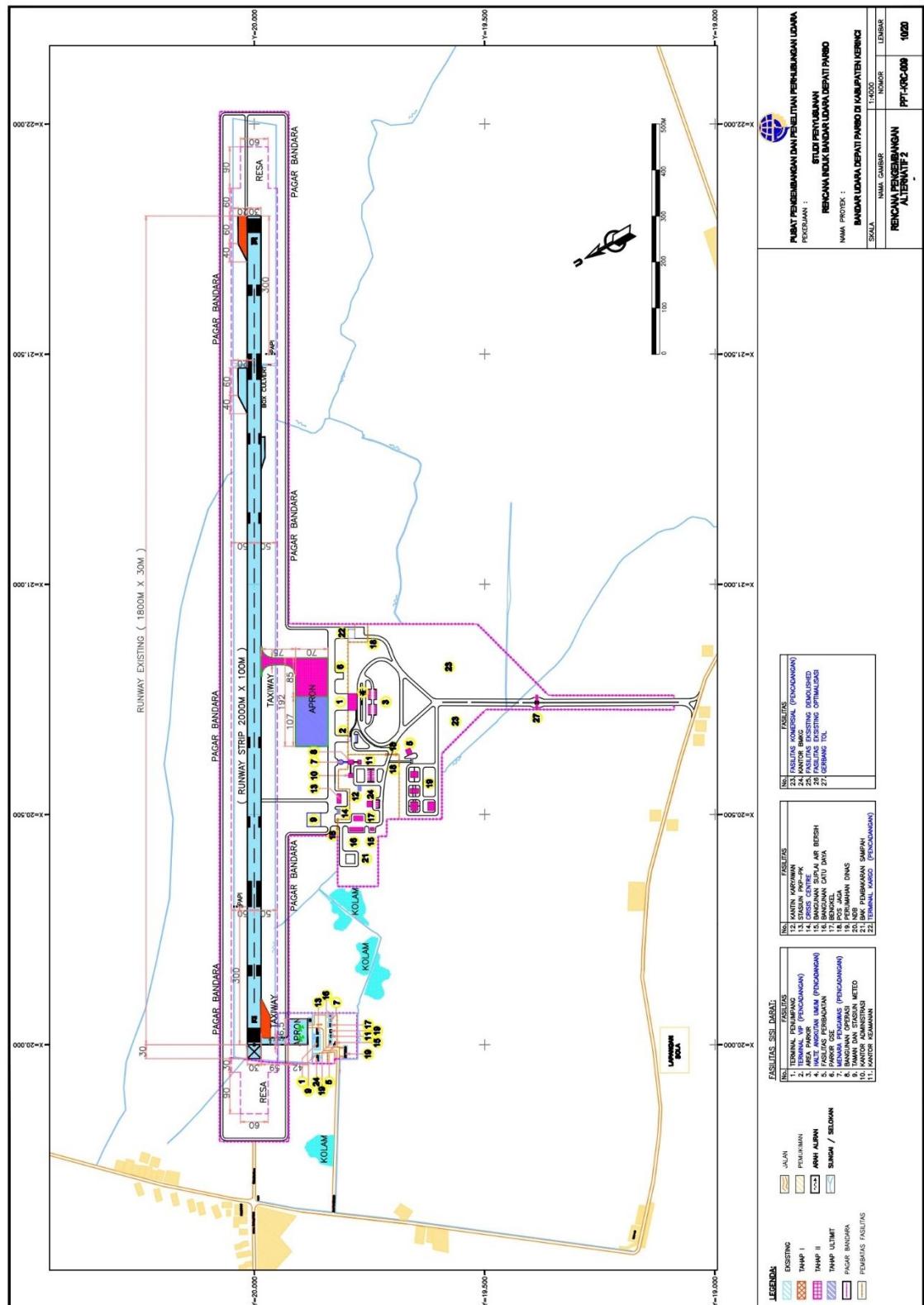
Dalam *On the Job Training* (OJT) yang dilaksanakan di Bandar Udara Depati Parbo diharapkan Taruna dapat mengambil pengalaman sebanyak-banyaknya dengan cara mengamati, menganalisa maupun dengan banyak bertanya mengenai hal yang belum diketahui. Selain itu diharap Taruna dapat menerapkan seluruh teori yang telah didapat selama masa pendidikan secara langsung di lapangan. Diharapkan pula pihak akademi dapat meningkatkan kegiatan praktikum dan memberikan pembekalan khusus agar taruna lebih terampil di bidangnya.

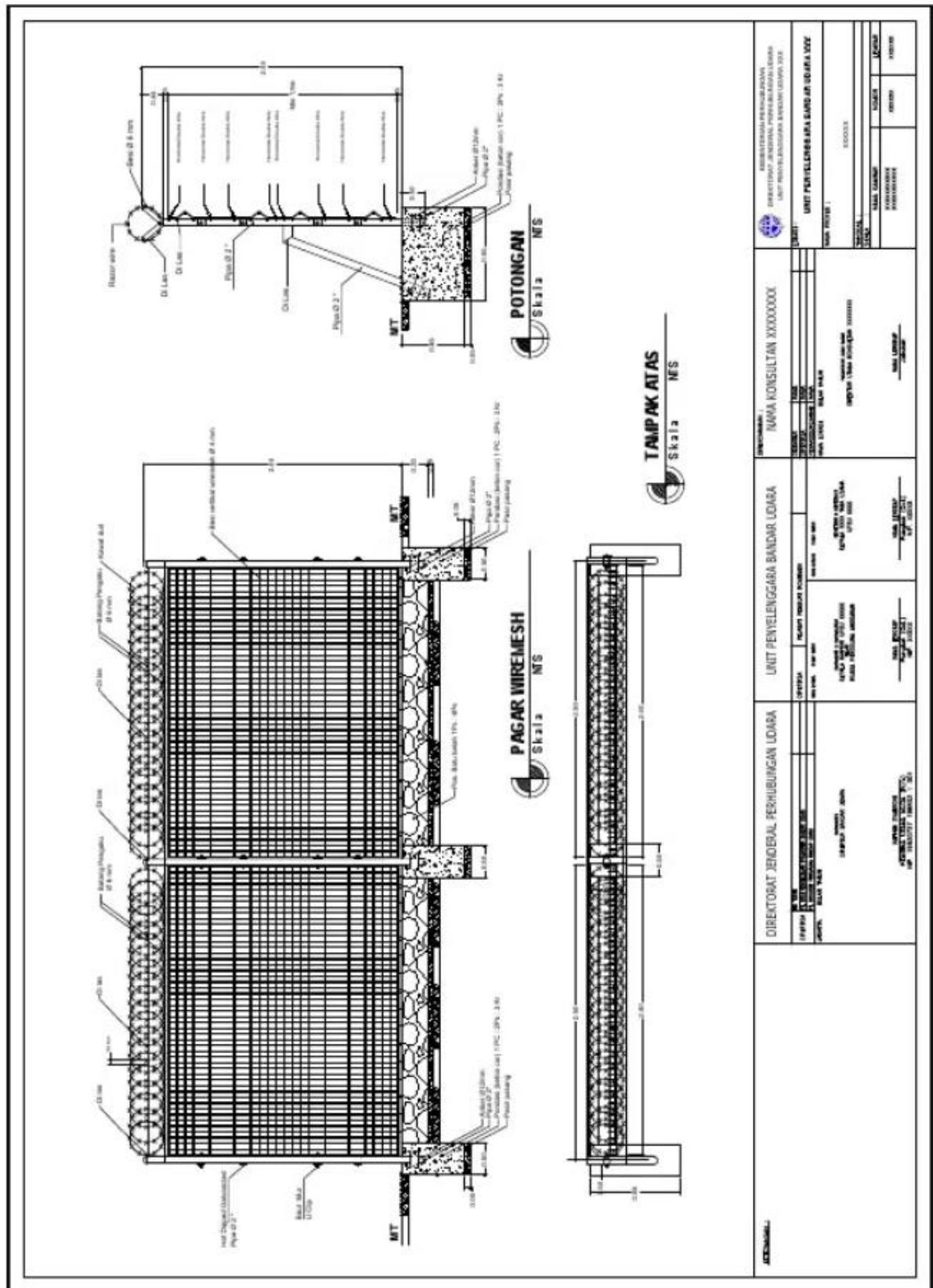


DAFTAR PUSTAKA

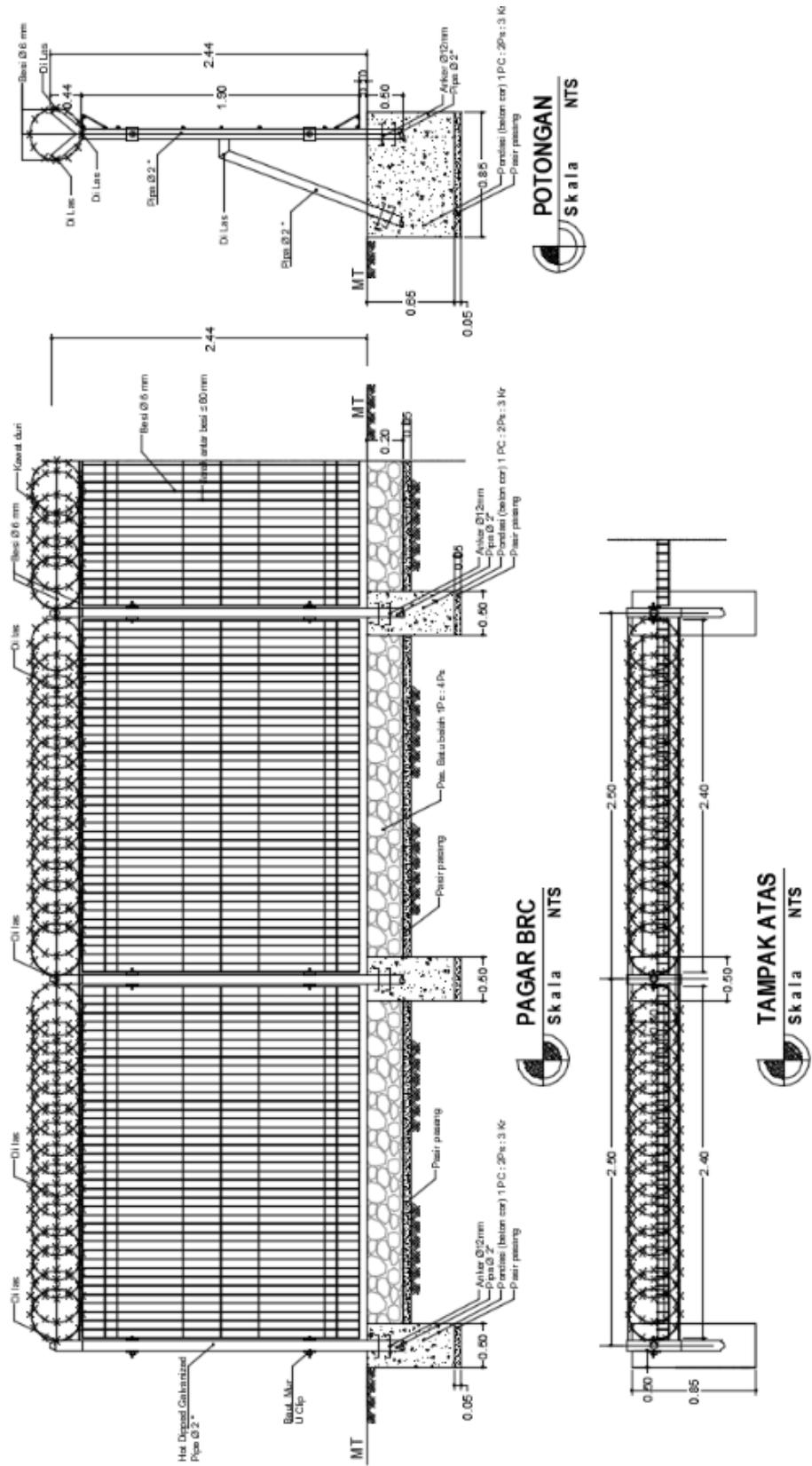
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2022). PR 30 Tahun 2022. *Tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).*
- Kementerian Perhubungan. (2009). Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. In *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia* (Vol. 2, Issue 5).
- Kementerian Perhubungan, I. (2015). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 601 Tahun 2015 Tentang Standar Pagar Untuk Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area) Bandar Udara. *Peraturan Dirjen Perhubungan Udara.*
- Pemerintah Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 27 tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.*
- Perhubungan, M. (2002). *KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara.*
- Sihotang, R., Muhamad Suherlan, B., & Rahmawaty, D. (2021). Analisis Perbandingan Penggunaan Gypsum, Grc, Acp, Panel Anyaman Rotan Sintetis Dalam Interior Rumah Dan Gedung. *Jurnal Rekayasa Teknologi Nusa Putra.*

LAMPIRAN

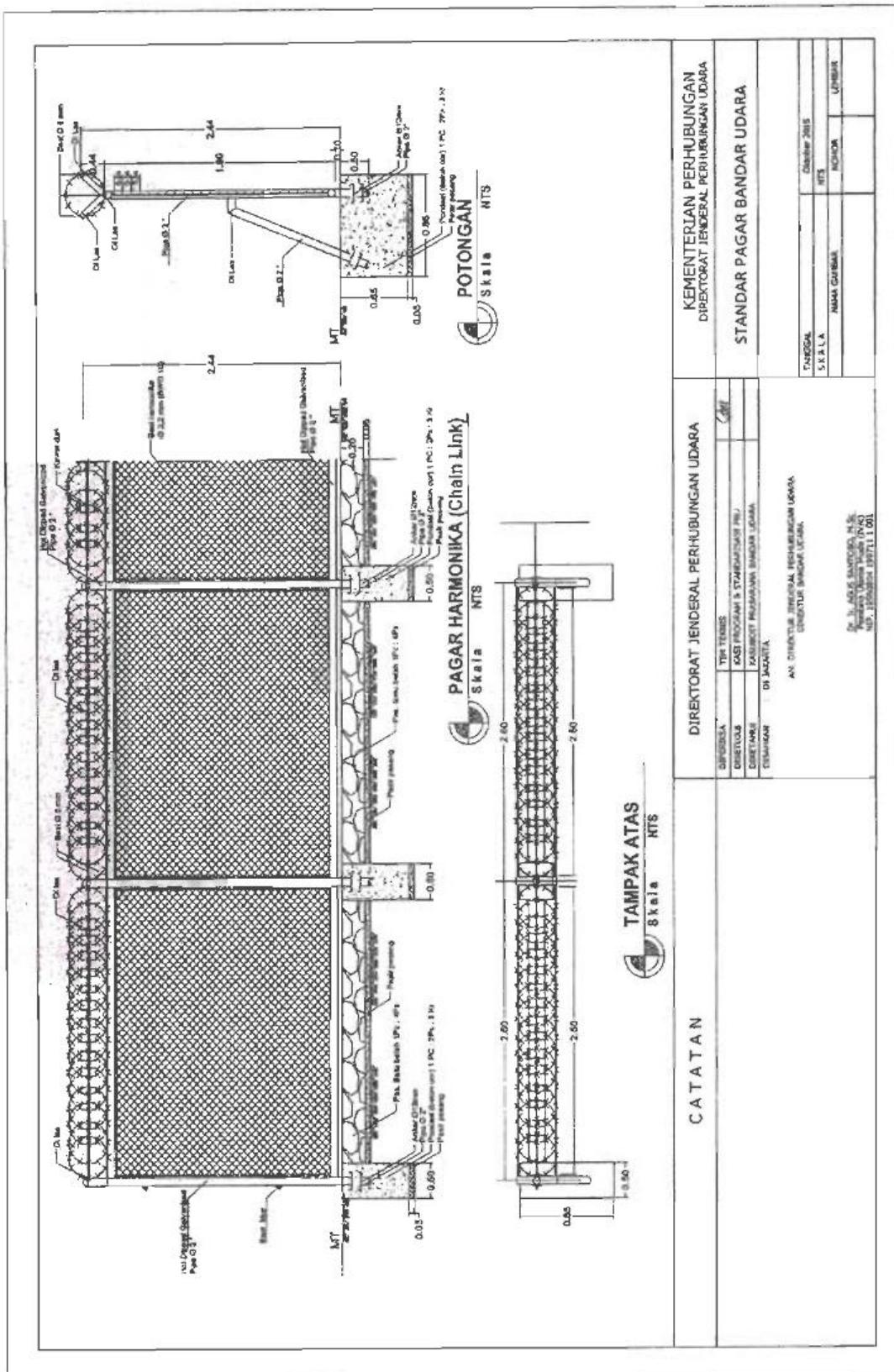




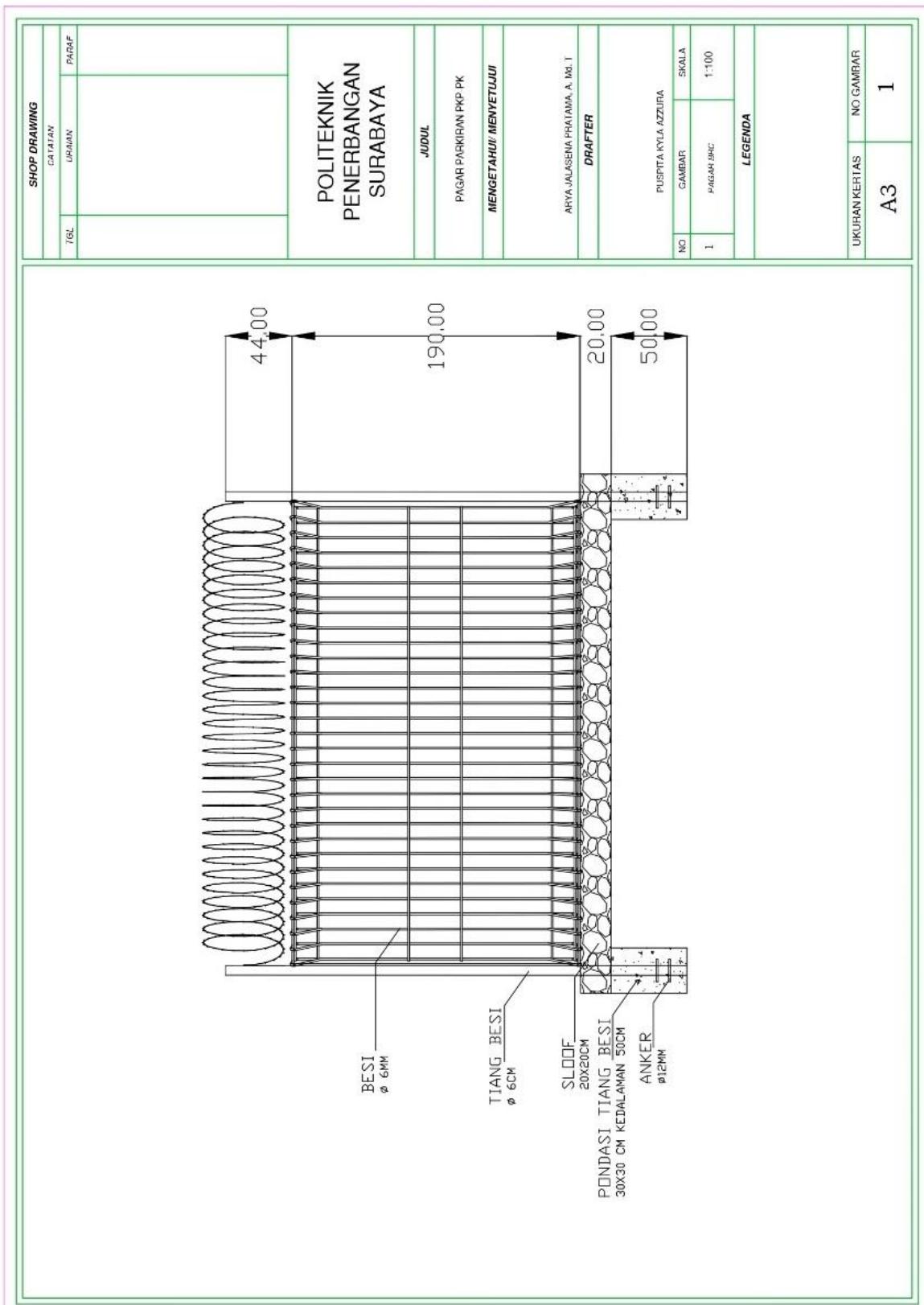
Gambar Pagar Wiremesh



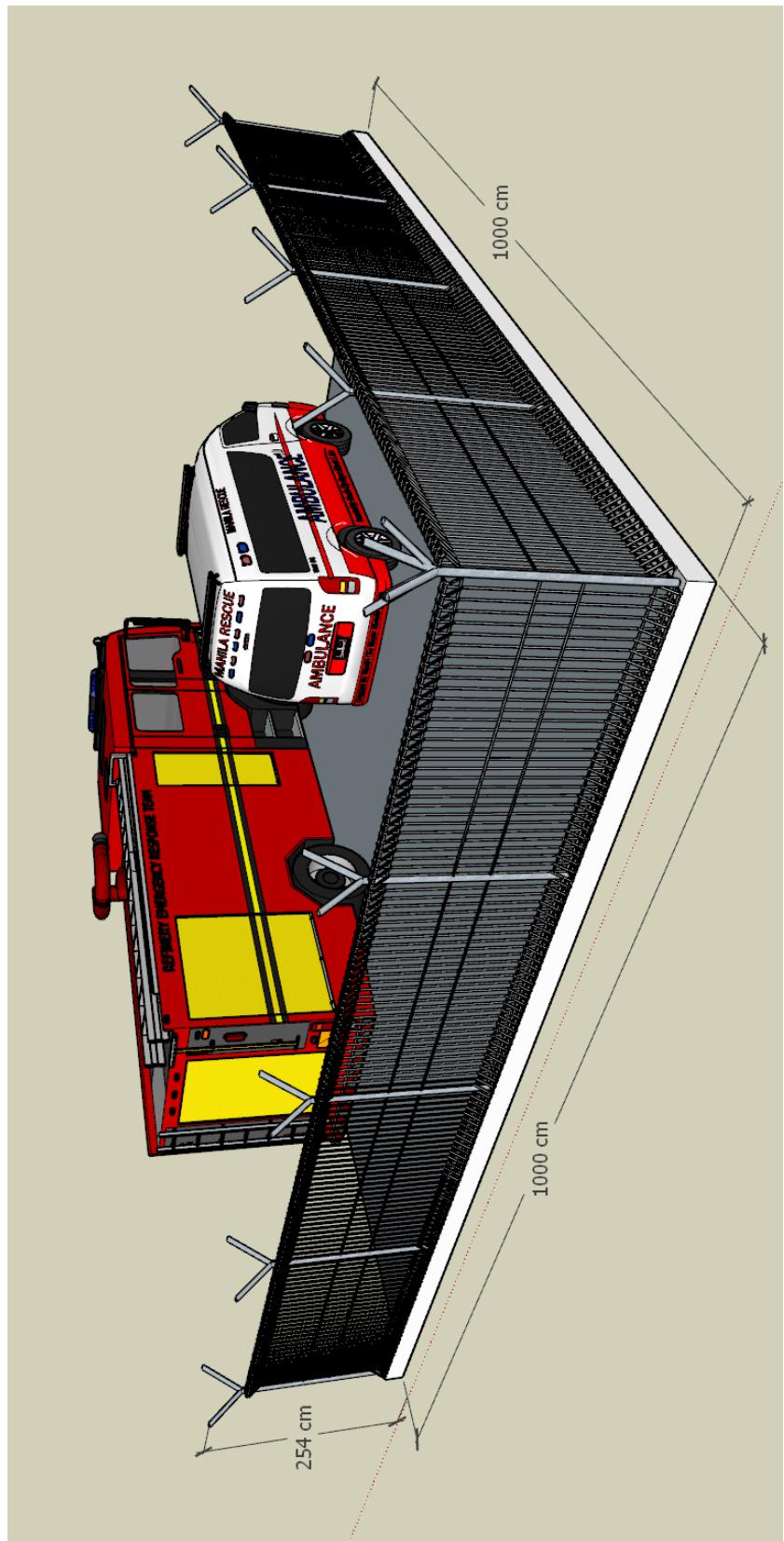
Gambar Pagar BRC



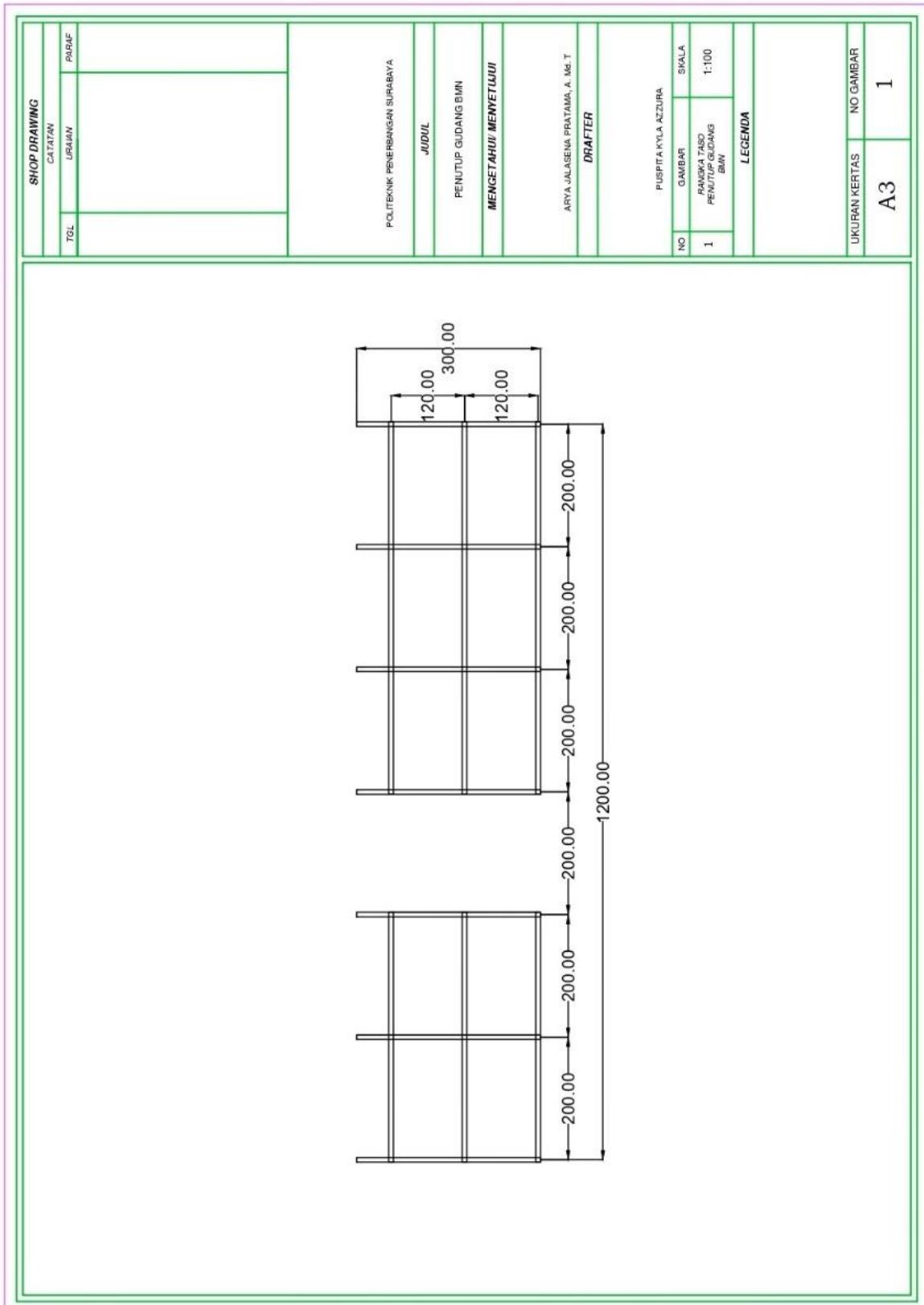
Gambar Pagar Harmonika



Desain Autocad Pondasi Pagar PKP-PK



Desain SketchUp Pagar Parkiran PKP-PK



Desain Autocad Rangka Taso Penutup Gudang BMN



Foam Tender Type V

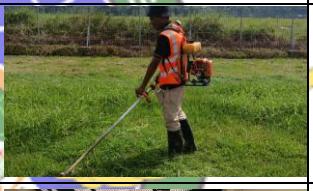


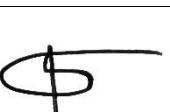
Foam Tender Type IV

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Puspita Kyla Azzura
 NIT : 30722018
 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 Okttober 2024	Pemasangan <i>Glass Board</i> ruangan Kepala Bandar Udara		
7.	Senin, 07 Okttober 2024	Inspeksi <i>Bleeding</i>		
8.	Selasa, 08 Okttober 2024	Pengawasan proyek pembangunan terminal baru Bandar Udara Depati Parbo		
9.	Rabu, 09 Okttober 2024	Perawatan rumput pada <i>Runway Strip</i>		
10.	Kamis, 10 Okttober 2024	Pengecekan kebocoran pada ruangan <i>Hygiene</i>		
11.	Jumat, 11 Okttober 2024	Inspeksi sisi udara		
12.	Sabtu, 12 Okttober 2024	Pengujian <i>CBR</i>		
13.	Minggu, 13 Okttober 2024	Pengawasan proyek pembangunan terminal baru Bandar Udara Depati Parbo		

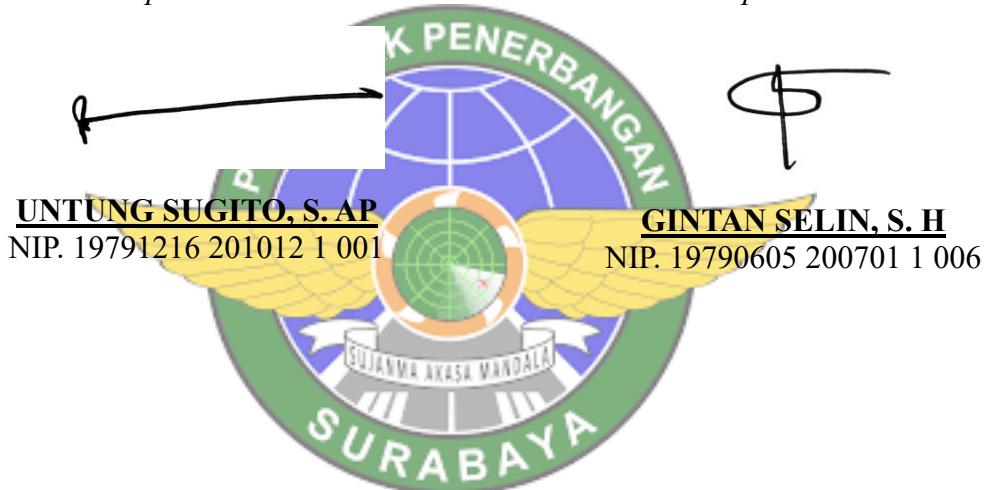
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENtASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Senin, 14 OktOber 2024	Pembongkara n ruang dharma wanita		
15.	Selasa, 15 OktOber 2024	Perawatan tractor		
16.	Rabu, 16 OktOber 2024	Inspeksi sisi udara		
17.	Kamis, 17 OktOber 2024	Pembuatan pondasi lampaP APAPI		
18.	Jumat, 18 OktOber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

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENtASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Selasa, 22 OktOber 2024	Perawatan pagar BRC sisi udara		
23.	Rabu, 23 OktOber 2024	Inspeksi sisi udara		
24.	Kamis, 24 OktOber 2024	Perawatan pagar BRC sisi udara		
25.	Jumat, 25 OktOber 2024	Inspeksi sisi udara		
26.	Sabtu, 26 OktOber 2024	Pembongkara n pagar BRC 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 BCR		
29.	Selasa, 29 OktOber 2024	Pemasangan tulangan beton jembatan		

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

Supervisor 1

Supervisor 2

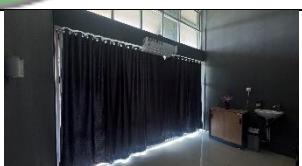


FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Puspita Kyla Azzura
 NIT : 30722018
 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 APAPI		
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 BRC		
12.	Selasa, 12 November 2024	Pemasangan pagar BRC parkiran PKP-PK		
13.	Rabu, 13 November 2024	Pembuatan bekisting jembatan		

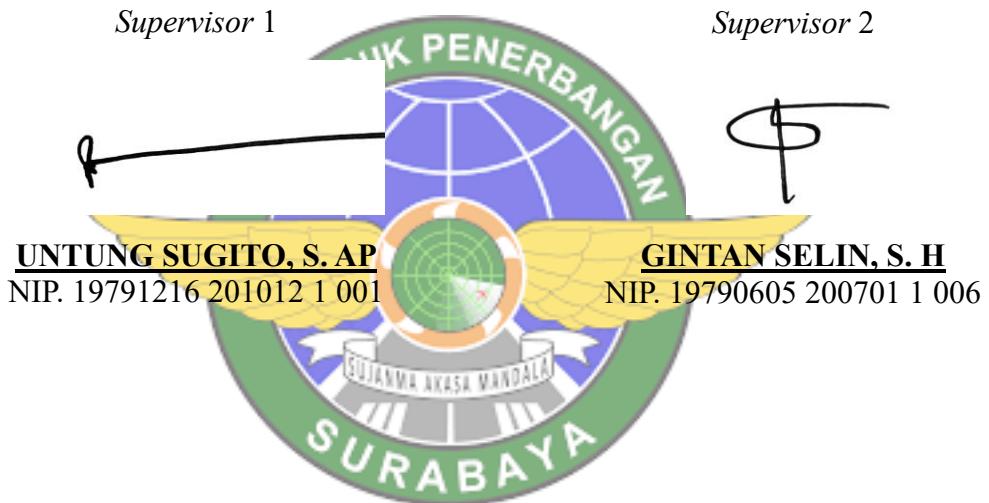
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Kamis, 14 November 2024	Pengelasan pagar <i>BCR</i>		
15.	Jumat, 15 November 2024	Perawatan atap rumah dinas yang rusak		
16.	Sabtu, 16 November 2024	Leveling pagar <i>BCR</i> menggunakan laser		
17.	Minggu, 17 November 2024	Inspeksi sisi 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 aspal</i>		
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

Supervisor 2



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Puspita Kyla Azzura
 NIT : 30722018
 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 BRC sisi udara		
3.	Selasa, 03 Desember 2024	Perawatan rumput sisi udara menggunakan tractor		
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 nursery room		

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		

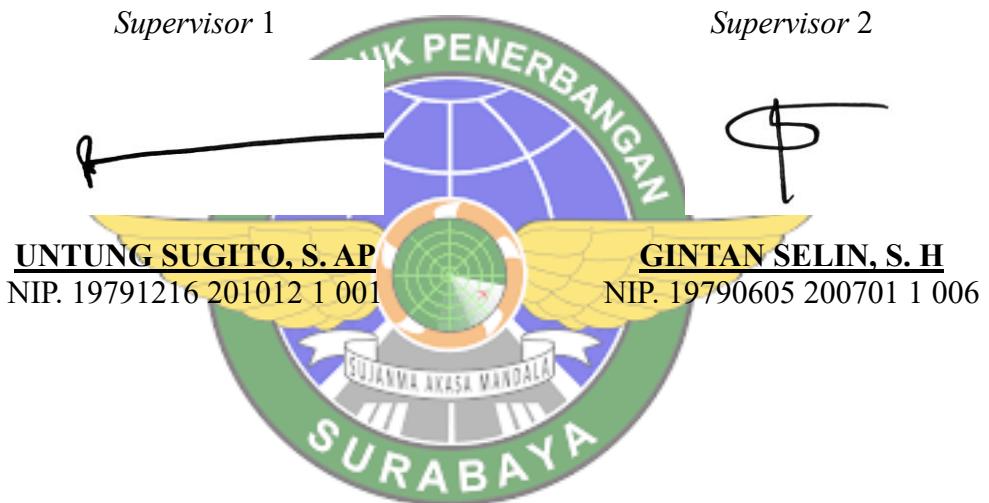
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
14.	Sabtu, 14 Desember 2024	Pemasangan spandek pada kantor unit listrik		
15.	Minggu, 15 Desember 2024	Pemasangan rangka dinding taso pada kantor unit listrik		
16.	Senin, 16 Desember 2024	Pembersihan gudang Bangland		
17.	Selasa, 17 Desember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

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
22.	Minggu, 22 Desember 2024	Pekerjaan pembuatan ruangan CCR		
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 CCR		
26.	Kamis, 26 Desember 2024	Pekerjaan pembersihan lantai ruangan CCR		
27.	Jumat, 27 Desember 2024	Pekerjaan pembuatan lantai ruangan CCR		
28.	Sabtu, 28 Desember 2024	Monitoring proyek pembuatan pondasi tiang terminal baru		
29.	Minggu, 29 Desember 2024	Pembersihan sisa sisa pekerjaan pembuatan jalan akses sisi udara		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
30.	Senin, 30 Desember 2024	Inspeksi sisi udara		
31.	Selasa, 31 Desember 2024	Pemasangan kaca ruangan CCR		

Supervisor 1

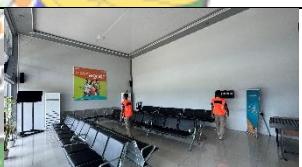
Supervisor 2

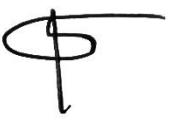


FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Puspita Kyla Azzura
 NIT : 30722018
 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>BCR</i> <i>Taxiway</i> baru		
9.	Kamis, 09 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		
10.	Jumat, 10 Januari 2025	Zoom 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		
14.	Selasa, 14 Januari 2025	Pengisian bahan bakar <i>Jhon Dheere</i>		

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
15.	Rabu, 15 Januari 2025	Pengukuran area RESA yang belum di timbun tanah		
16.	Kamis, 16 Januari 2025	Inspeksi sisi darat		
17.	Jumat, 17 Januari 2025	Penggantian kunci pagar Taxiway baru		
18.	Sabtu, 18 Januari 2025	Pembuatan Taxiway Guidance Sign		
19.	Minggu, 19 Januari 2025	Pembuatan Taxiway Guidance Sign		
20.	Senin, 20 Januari 2025	Monitoring sisa material di proyek		
21.	Selasa, 21 Januari 2025	Pengambilan data proyek lapangan oleh BPK Jambi		
22.	Rabu, 22 Januari 2025	Sandcone Test dan Hammer Test		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
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 roboh		
30.	Kamis, 30 Januari 2025	Perawatan <i>plafon</i> ruang material		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
31.	Jumat, 31 Januari 2025	Inspeksi sisi udara		

Supervisor 1

Supervisor 2

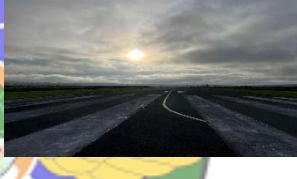
UNTUNG SUGITO, S. AP
NIP. 19791216 201012 1 001 **GINTAN SELIN, S. H**
NIP. 19790605 200701 1 006



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Puspita Kyla Azzura
 NIT : 30722018
 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	Hammer Test 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		
6.	Kamis, 06 Februari 2025	Pembuatan rangka pos 2 avsec		

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
7.	Jumat, 07 Februari 2025	Pembuatan rangka pos 2 avsec		
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		
13.	Kamis, 13 Februari 2025	Kunjungan DBU		
14.	Jumat, 14 Februari 2025	Inspeksi drainase sisi udara		

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
15.	Sabtu, 15 Februari 2025	Pengukuran marka <i>aiming 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		
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		

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN	DOKUMENTASI	PARAF SUPERVISOR
23.	Minggu, 23 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
24.	Senin, 24 Februari 2025	Inspeksi sisi udara		
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

Supervisor 2

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

GINTAN SELIN, S. H
NIP. 19790605 200701 1 006