

**STANDARISASI RUNWAY END SAFETY AREA 12 DAN 30
SERTA GEDUNG PKP-PK BANDAR UDARA DEPATI PARBO
KERINCI LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 3 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh:

**ADITYA MURSYED MURTADHO
NIT 30721025**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

**STANDARISASI RUNWAY END SAFETY AREA 12 DAN 30
SERTA GEDUNG PKP-PK BANDAR UDARA DEPATI PARBO
KERINCI LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Tanggal 3 April 2023 – 31 Agustus 2023



Disusun Oleh:

ADITYA MURSYED MURTADHO
NIT 30721025

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

STANDARISASI RUNWAY END SAFETY AREA 12 DAN 30 SERTA
GEDUNG PKP-PK BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI

Oleh:

Aditya Mursyed Murtadho
NIT. 30721025

Program Studi Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing

Supervisor

Dr. Ir. Setyo Hariyadi, S.P., ST., MT., IPM Untung Sugito, S.Ap
NIP. 19790824 200912 1 001 NIP. 19791216 201012 1 001

Mengetahui,

Kepala Kantor UPBU Kelas III Depati Parbo Kerinci



HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 21 bulan Agustus 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji,

Ketua


Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP, ST., MT., IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

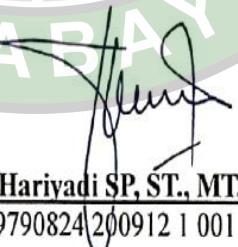
Sekretaris


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

Anggota


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

Mengetahui,
Ketua Program Studi
D3 Teknik Bangunan dan Landasan


Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP, ST., MT., IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

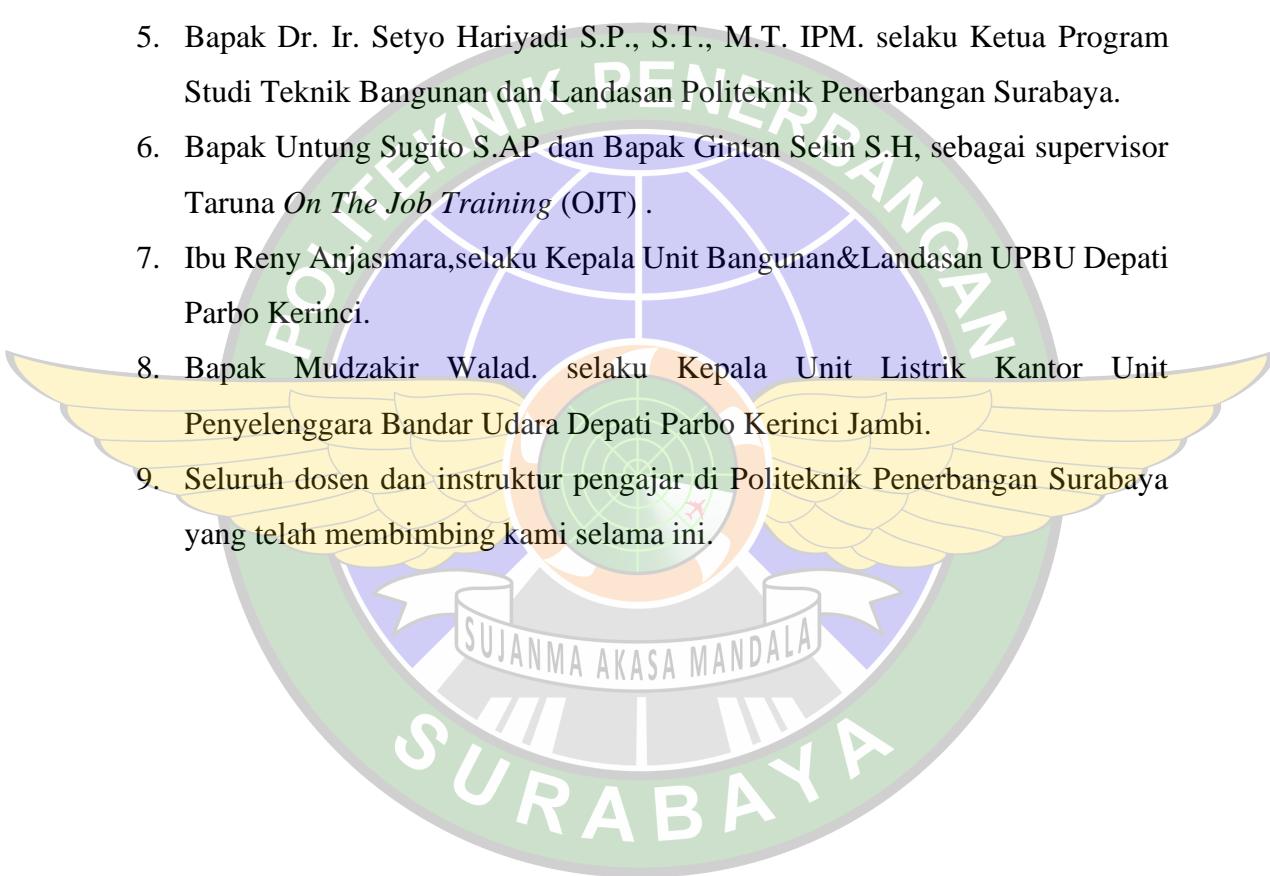
KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan kasih dan karunia-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan Praktek Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Jambi ini dengan baik. Tidak lupa, penulis panjatkan sholawat serta salam kepada Nabi Besar Muhammad SAW, karena beliaulah yang telah menuntun kita ke jalan yang terang benderang. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus tanggung jawab atas pelaksanaan *On the Job Training* Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI di Unit Bangunan Landasan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Jambi

Selain itu, Laporan *On the Job Training* ini juga disusun untuk melaksanakan program studi semester IV bagi Taruna Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI. Di dalam praktek kerja lapangan ini, penulis juga dilatih untuk dapat menimba pengalaman secara nyata di dalam lingkungan kerja yang sesungguhnya, dan menemukan permasalahan permasalahan yang ada di Bandara Udara Depati Parbo Kerinci Jambi. Masalah yang didapatkan sesuai dengan judul laporan tersebut yaitu tentang Analisa *Runway End Safety Area* (RESA) 12 & 30 serta Analisa Gedung PKP-PK di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Jambi sehingga nantinya dapat memperoleh bayangan bagaimana solusi ke depan mengenai permasalahan yang ada tersebut.

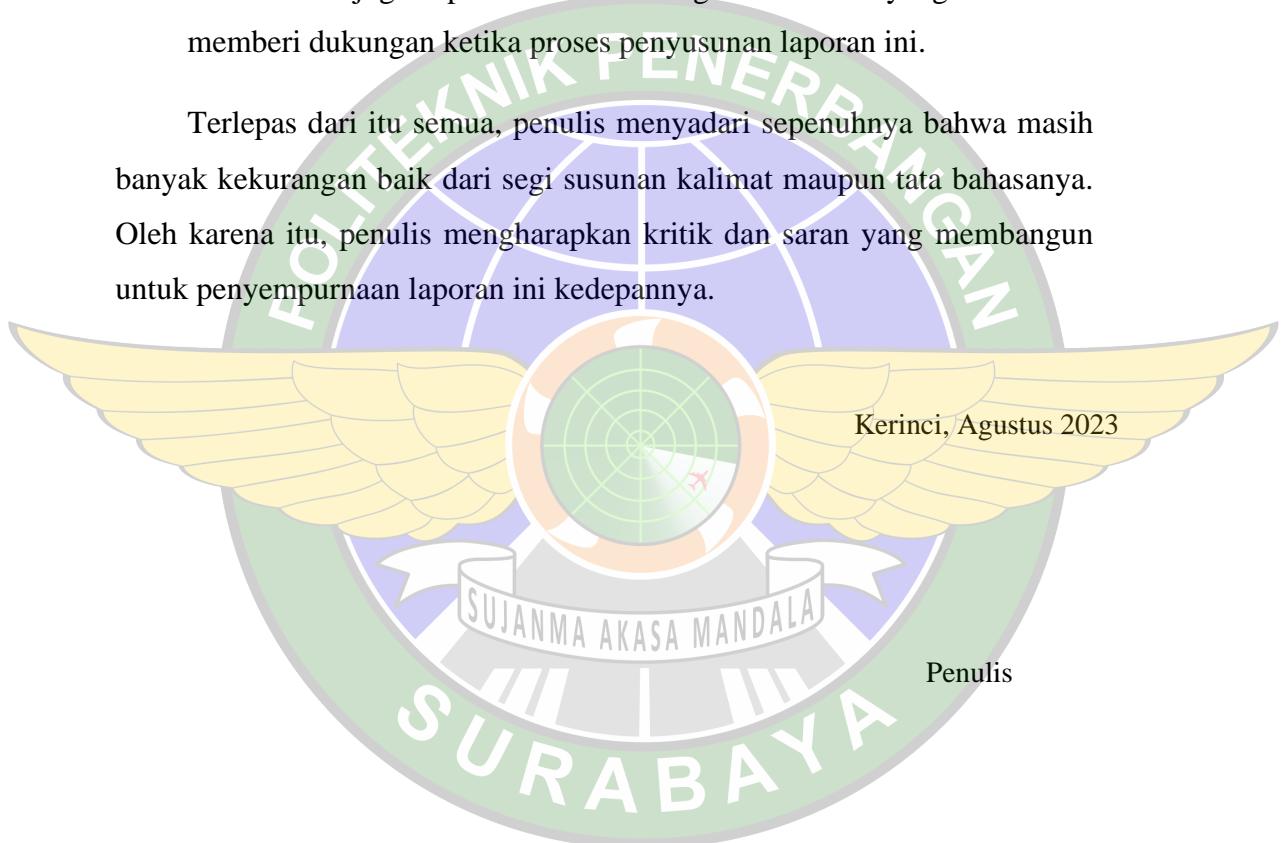
Adapun bahan-bahan dalam Laporan *OJT* ini diperoleh dari pengumpulan data di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci dan bantuan serta bimbingan yang diberikan secara aktif oleh supervisor dan Senior di Unit Bangunan dan Landasan. Selama pembuatan laporan ini penulis juga mendapat banyak dukungan dan bantuan dari berbagai pihak, maka dari itu penulis haturkan banyak terima kasih kepada :

1. Allah SWT, Sang Maha Pencipta yang telah memberikan limpahan anugerah dan lindungan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan *Laporan On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci ini dengan baik.

- 
2. Bapak Pitono dan Ibu Maslikah selaku Orang tua yang tercinta yang senantiasa mendukung dan mensupport secara material maupun moril dan doa yang tiada henti kepada penulis selama menuntut ilmu
 3. Bapak Ir Agus Pramuka M.M. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
 4. Bapak Farel T.L Tobing, S.T., M.T selaku Kepala UPBU Depati Parbo Kerinci – Jambi.
 5. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi S.P., S.T., M.T. IPM. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
 6. Bapak Untung Sugito S.AP dan Bapak Gintan Selin S.H, sebagai supervisor Taruna *On The Job Training (OJT)* .
 7. Ibu Reny Anjasmara,selaku Kepala Unit Bangunan&Landasan UPBU Depati Parbo Kerinci.
 8. Bapak Mudzakir Walad. selaku Kepala Unit Listrik Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Jambi.
 9. Seluruh dosen dan instruktur pengajar di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membimbing kami selama ini.

10. A' Arya dan Mbak Monic serta seluruh pegawai Unit Bangunan dan Landasan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
11. Seluruh Karyawan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
12. Rekan-rekan Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan Ke-6 yang senantiasa suka duka melewati hari-hari masa pendidikan maupun di asrama dan sumbangannya ilmunya.
13. Terimakasih juga kepada sahabat sekaligus rekan OJT yang senantiasa memberi dukungan ketika proses penyusunan laporan ini.

Terlepas dari itu semua, penulis menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk penyempurnaan laporan ini kedepannya.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	2
1.3 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
1.3.1 Maksud Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	3
1.3.2 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	4
BAB II.....	5
PROFIL LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i>	5
2.1 Sejarah Bandar Udara Depati Parbo	5
2.1 Peranan Bandar Udara Depati Parbo	6
2.2 Data Umum Bandar Udara	6
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	7
2.2.2 Jam Operasi	8
2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	8
2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	8
2.2.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara	9
2.2.6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat	9
2.2.7 Koordinat <i>Obstacle</i>	10
2.2.8 <i>Declare Distance</i>	11

2.2.9	Layout Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	12
2.3	Struktur Organisasi	12
BAB III.....		13
TINJAUAN TEORI		13
3.1	<i>RUNWAY END SAFETY AREA (RESA)</i>	13
3.1.1	Dimensi <i>Runway End Safety Area</i> (RESA).....	13
3.1.2	Pembebasan dan Perataan <i>Runway End Safety Area</i> (RESA).....	14
3.1.3	Kemiringan <i>Runway End Safety Area</i> (RESA)	14
3.1.4	Kekuatan <i>Runway End Safety Area</i> (RESA)	15
3.2	Gedung Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	15
3.2.1	Katageri Bandar Udara untuk PKP-PK	16
3.2.2	Jenis dan Persyaratan Kendaraan PKP-PKP	19
3.2.3	Jenis dan Persyaratan Bahan Pemadam.....	23
3.2.4	Pelaksanaan Operasi PKP-PK	28
BAB IV		32
PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>		32
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	32
4.1.1	Fasilitas Sisi Darat (<i>Landside Area</i>).....	32
4.1.2	Fasilitas Sisi Udara	37
4.2	Jadwal <i>On The Job Training</i>	41
4.3	Permasalahan	41
4.4	Analisa Pemecahan Masalah	42
4.4.1	Standarisasi <i>Runway End Safety Area</i> (RESA)	43
4.4.2	Standarisasi Gedung PKP-PK/ <i>Fire Station</i>	50
BAB V		58
PENUTUP.....		58
5.1	Kesimpulan	58
5.1.1	Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	58
5.1.2	Kesimpulan Permasalahan	58

5.2 Saran	59
5.2.1 Saran Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	59
5.2.2 Saran Permasalahan.....	60
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara	7
Tabel 2. 2 Jam Operasi	8
Tabel 2. 3 Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	8
Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	8
Tabel 2. 5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara	9
Tabel 2. 6 Land Side Facilities	9
Tabel 2. 7 Koordinat Obstacle	10
Tabel 2. 8 Declare Distance.....	11
Tabel 3. 1 Karakteristik Kategori Bandara	16
Tabel 3. 2 Kebutuhan foam dan air terhadap jenis pesawat.....	17
Tabel 3. 3 Kategori Kendaraan PKP-PK berdasarkan Bandar Udara.....	22
Tabel 3. 4 Kebutuhan Foam Berdasarkan Kategori Bandar Udara.....	24
Tabel 3. 5 Kriteria Kualitas Air PKP-PK	26
Tabel 3. 6 Standard Kebutuhan Air PKP-PK	27
Tabel 4. 1 Dimensi Resa.....	45
Tabel 4. 2 Rancangan Anggaran Biaya RESA	49
Tabel 5. 1 Kesimpulan Permasalahan.....	59
Tabel 5. 2 Saran Permasalahan.....	60

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo	5
Gambar 2. 2 Bandar Udara Depati Parbo Tampak dari Tower.....	6
Gambar 2. 3 Layouot Bandar Udara Depati Parbo	12
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Kantor UPBU Depati Parbo	12
Gambar 3. 1 Runway End Safety Area (RESA) untuk bernomor kode 3 atau 4.	15
Gambar 4. 1 Terminal Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	32
Gambar 4. 2 Gedung Kantor Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	33
Gambar 4. 3 Gedung PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	34
Gambar 4. 4 Area Parkir Kendaraan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	34
Gambar 4. 5 Rumah Dinas Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	35
Gambar 4. 6 Gedung Main Power House Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	36
Gambar 4. 7 Gedung Water Treatment Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	36
Gambar 4. 8 Gedung Alat-Alat Berat (AAB) Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	37
Gambar 4. 9 Runway Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	38
Gambar 4. 10 Taxiway Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	39
Gambar 4. 11 Apron Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	39
Gambar 4. 12 Runway Strip Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	40
Gambar 4. 13 Turnpad Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	40
Gambar 4. 14 RESA Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	41
Gambar 4. 15 Bagan Alur Penelitian Runway End Safety Area	43
Gambar 4. 16 Eksisting Runway Enda Safety Area (RESA).....	43
Gambar 4. 17 Pengumpulan Data Runway End Safety Area (RESA).....	44
Gambar 4. 18 Existing Runway End Safety Area	45
Gambar 4. 19 Lay Out Lahan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	47
Gambar 4. 20 Kekurangan Lahan	48

Gambar 4. 21	Layout Harga Tanah	49
Gambar 4. 22	Bagan Alur Penelitian Gedung PKP-PK.....	51
Gambar 4. 23	Peninjauan Gedung PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	50
Gambar 4. 24	Pengumpulan Data Gedung PKP-PK.....	50
Gambar 4. 25	Eksisting Ukuran PKP-PK.....	51
Gambar 4. 26	Eksisting PKPK-PK Bandar Udara Depati Parbo	51
Gambar 4. 27	Eksisting Tempat Parkir Tanpa Kendaraan	53
Gambar 4. 28	Eksisting Tempat Parkir Ada Kendaraan	53
Gambar 4. 29	Letak Lokasi Gedung PKP-PK Sesuai Regulasi	56
Gambar 4. 30	Denah Tampak Atas Perencanaan Gedung PKP-PK	56
Gambar 4. 31	Denah Tampak Samping dan Depan Perencanaan Gedung PKP-PK	57
Gambar 4. 32	Denah Tampak Samping dan Depan Perencanaan Gedung PKP-PK 3D.....	57



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training*

Di Indonesia, terutama di Kabupaten Kerinci transportasi sangat dibutuhkan untuk menunjang berbagai hal kegiatan, seperti pengadaan barang dan jasa atau sebagai penghubung antar provinsi khususnya di wilayah Pulau Sumatera. Transportasi udara mempunyai karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat dan berteknologi tinggi. Dunia penerbangan di Indonesia saat ini meningkat dengan pesat. Hal ini dapat dilihat dari pesatnya pertumbuhan maskapai penerbangan dan penambahan jalur penerbangan baik di kota besar maupun kota kecil.

Menurut Andriansyah (2015), transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Seiring berjalannya waktu, kebutuhan transportasi semakin meningkat dan masyarakat menginginkan transportasi yang cepat dan aman. Tinjauan tersebut mengacu pada transportasi udara, yaitu transportasi alternatif tercepat dari pada transportasi lainnya.

Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci yang terletak 8 km dari pusat Kota Sungai Penuh, merupakan salah satu transportasi udara di Provinsi Jambi yang perlu memberikan pelayanan yang baik bagi para pengguna moda transportasi udara. Agar terwujudnya semua itu tentu disertai dengan sumber daya manusia (SDM) yang terampil, dan memiliki disiplin tinggi. Sehingga profesi yang berperan penting di sini adalah Teknisi Bangunan dan Landasan atau seringkali disebut Teknisi Bangland. Teknisi Bangland memiliki peran yang sangat penting dalam mengadakan sarana dan prasarana yang mumpuni di Bandar Udara di seluruh Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu lembaga penyelenggara pendidikan profesional di bidang penerbangan di bawah Badan Pendidikan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian

Perhubungan dituntut menghasilkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan daya saing tinggi dalam rangka memberikan layanan prima bidang transportasi. Sebagai salah satu program studi di Politeknik Penerbangan Surabaya, TBL (Teknik Bangunan dan Landasan) dituntut untuk menjadi sumber daya manusia yang berkompeten. Para peserta didik atau Taruna/i dibekali materi dan praktek di lapangan yang seluruhnya ditujukan untuk meningkatkan kualitas kinerjanya kelak.

Perkembangan penerbangan yang semakin meningkat membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai. Terdapat banyak sarana dan prasarana yang ada di bandar udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki fasilitas sisi udara salah satunya *runway* dengan Panjang 1800 meter.

Berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan *On The Job Training* (*OJT*) di Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci , ditemukan beberapa pekerjaan yang menunjang fasilitas pelayanan penerbangan salah satunya pekerjaan pembuatan parkir kendaraan untuk karyawan di UPBU Bandar Udara Depati Parbo Kerinci dan ada pula permasalahan-permasalahan yang ada di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training*

Berdasarkan Surat Keputusan Politeknik Penerbangan Surabaya NOMOR: SM. 1106/4/2/PPSDMPU/2023 Tentang Pelaksanaan *On The Job Training* Diklat Program Studi D.III Teknik Bangunan Landasan Angkatan VI Tahun Anggaran 2023.

Dasar pelaksanaan *On the Job Training* (*OJT*) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2012 tentang sumber daya manusia di bidang transportasi (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 104, Tambahan Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 5310).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Status Politeknik Penerbangan Surabaya

1.3 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

1.3.1 Maksud Pelaksanaan *On The Job Training*

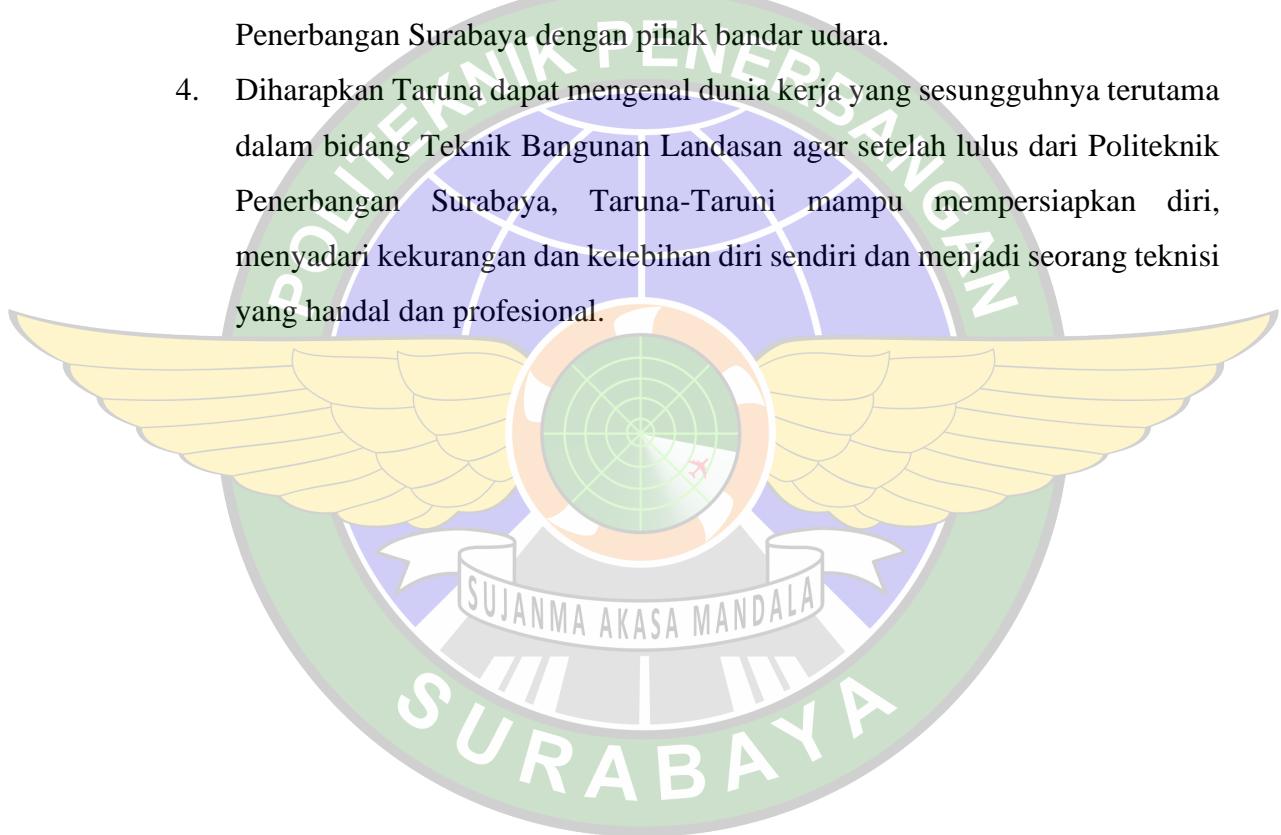
Maksud dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.

1.3.2 Manfaat Pelaksanaan *On The Job Training*

Manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), sebagai berikut :

1. Memperoleh pengetahuan, pengalaman, keterampilan dan gambaran seorang teknisi di bandar udara Juwata Tarakan serta dapat berkoordinasi dengan baik antar unit terkait.
2. Mengenal fasilitas-fasilitas di bandar udara beserta fungsinya, khususnya yang berkaitan dengan unit kerja teknik bangunan landasan.
3. Meningkatkan hubungan kerja sama antara pihak kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dengan pihak bandar udara.
4. Diharapkan Taruna dapat mengenal dunia kerja yang sesungguhnya terutama dalam bidang Teknik Bangunan Landasan agar setelah lulus dari Politeknik Penerbangan Surabaya, Taruna-Taruni mampu mempersiapkan diri, menyadari kekurangan dan kelebihan diri sendiri dan menjadi seorang teknisi yang handal dan profesional.



BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING

2.1 Sejarah Bandar Udara Depati Parbo

Bandar Udara Depati Parbo adalah Bandar yang terletak di Desa Angkasa Pura Hiang, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci, Jambi. UPBU Depati Parbo secara geografis terletak pada koordinat 02°05'28" S 101°27'46" E. Tampak satelit Bandar Udara Depati Parbo dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Depati Parbo

Bandara Depati Parbo merupakan sebuah bandar udara utama yang melayani kota sungai penuh dan kabupaten Kerinci. Bandar Udara yang memiliki Panjang landas pacu 1.800 m dan lebar 30 m mempunyai lapisan *surface* yaitu *hotmix* dengan *strength* 22 F/C/Y/T. Bandar Udara Depati Parbo merupakan Bandara kelas III yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

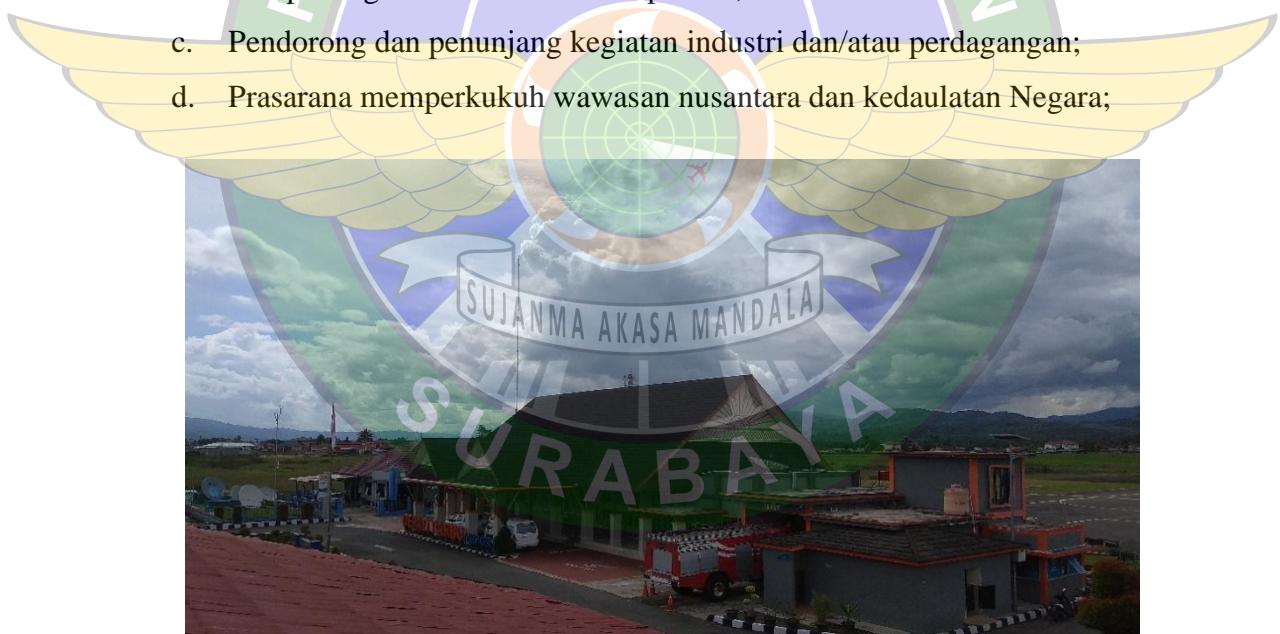
Bandar Udara Depati Parbo didirikan pada tahun 1978 dan diberi nama pahlawan Kerinci yaitu “Kasib yang bergelar Depati Parbo.” Daerah Kabupaten Kerinci merupakan daerah rawan bencana, maka tujuan awal didirikan bandara ini adalah untuk jalur evakuasi bencana dan pendistribusian bantuan.

Beroperasinya bandara ini membuat waktu tempuh perjalanan jambi menuju sungai penuh atau kabupaten kerinci yang biasanya 10 jam dapat dipersingkat menjadi kurang dari 1 jam saja. Menurut informasi pesawat yang pertama kali mendarat di Bandara 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 ATR 72-600.

2.1 Peranan Bandar Udara Depati Parbo

UPBU Depati Parbo memiliki peranan penting dalam menunjang mobilitas kota Sungai Penuh dan sekitarnya. Berikut peranan UPBU Depati Parbo yaitu :

- a. Pintu gerbang perekonomian;
- b. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- c. Pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- d. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan Negara;



Gambar 2. 2 Bandar Udara Depati Parbo Tampak Tower

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Depati Parbo merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Sumatera tepatnya di Kabupaten Kerinci, Provinsi Jambi memiliki data umum bandar udara sebagai berikut :

2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

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

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

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

2.2.2 Jam Operasi

Tabel 2. 2 Jam Operasi

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

(Sumber:*Aerodrome Manual, 2022*)

2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2. 3 Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

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

(Sumber:*Aerodrome Manual, 2022*)

2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2. 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

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

(Sumber:*Aerodrome Manual, 2022*)

2.2.5 Fasilitas Penunjang Sisi Udara

Pada Bandar Udara Depati Parbo terdapat *runway*, *apron*, *taxiway* dan juga beberapa fasilitas yang dapat menunjang kegiatan penerbangan terutama pada sisi udara. Tabel berikut akan menjelaskan fasilitas penunjang sisi darat yang ada pada bandara 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)

2.2.6 Fasilitas Penunjang Sisi Darat

Dalam sebuah bandar udara juga diperlukan fasilitas yang dapat menunjang perpindahan moda transportasi dari darat ke udara, oleh karena itu Bandar Udara Depati Parbo mempunyai bangunan penunjang sisi darat sebagai berikut :

Tabel 2. 6 LandSide Facilities

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*)

Tabel 2. 7 Koordinat Obstacle

2.2.7 Koordinat *Obstacle*

No	Nama Objek	Koordinat Geografis		Elevasi	Keterangan
		Lintang	Bujur		
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' 12.88''	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 Gaungrima	02° 04' 11.25"	101°29'03.19"	1122	KDPHD
27.	Bukit Siruh	02° 04' 59.11"	101°30'48.83"	1262	KDPKR
28.	Masjid/Bt.Koto Petai	02° 07' 15.14"	101°28'42.23"	849	KDPHD
29.	Bukit Kulit Manis	02° 04' 14.55"	101°34'45.98"	1505	KDPHL
30.	Bukit Tebakar	02° 01' 41.57"	101°31'27.36"	1804	KDPHL
31.	Bukit Tebakarpunut	01° 59' 30.75"	101°28'46.85"	1479	KDPHL
32.	Bukit Runjing	01° 59' 37.43"	101°31'15.21"	1604	KDPHL

(Sumber:Aerodrome Manual,2022)

Catatan :

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

2.2.8 Declare Distance

Declare Distance Bandar Udara Depati Parbo, yaitu :

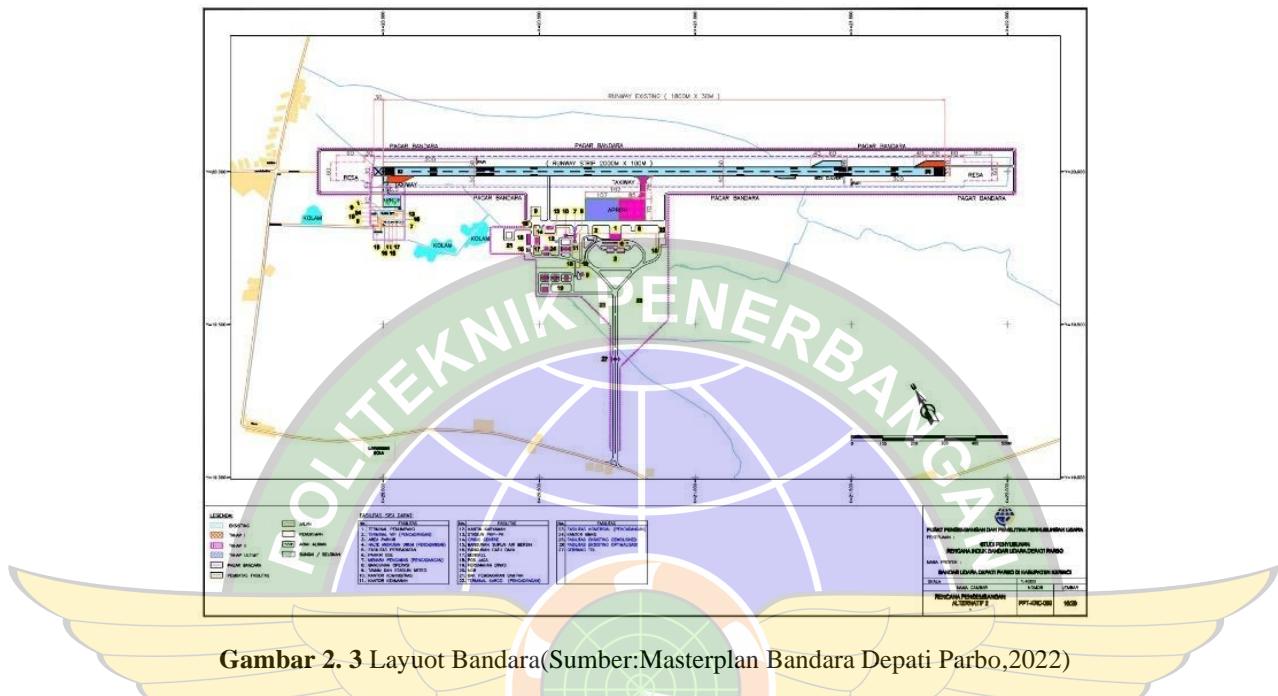
Tabel 2.8 Declare Distance

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

(Sumber:Aerodrome Manual,2022)

2.2.9 Layout Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

Bandar Udara Depati Parbo sebagai bandar udara utama Kota Kerinci memiliki *master plan* untuk pengembangan seperti pada lampiran 01. Sedangkan pada layout kondisi *existing* dengan spesifikasi yang telah disebutkan diatas dapat digambarkan seperti berikut ini :

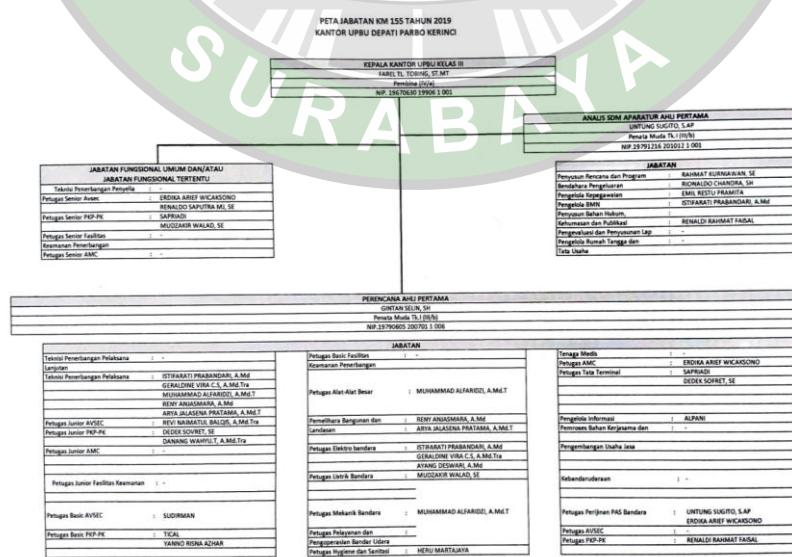


Gambar 2. 3 Layout Bandara(Sumber:Masterplan Bandara Depati Parbo,2022)

2.3 Struktur Organisasi

STRUKTUR ORGANISASI DAN DATA/INFORMASI

KANTOR UPBU DEPATI PARBO - KERINCI



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Kantor UPBU Depati Parbo (Sumber:Masterplan Bandara Depati Parbo,2023)

BAB III

TINJAUAN TEORI

Studi kasus tentang menganalisa *Runway End Safety Area* (RESA) 12&30 serta Gedung PKP-PK. Kasus tersebut terjadi di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci. Dalam penyelesaian kasus tersebut, maka diperlukan teori-teori yang menyangkut kasus tersebut agar mempermudah dalam menyelesaikan. Berikut merupakan uraian teori yang menyangkut kedua kasus tersebut.

3.1 RUNWAY END SAFETY AREA (RESA)

Berdasarkan 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. Menurut Horonje ff, Robert. & McKelvey F.X. 1993, Perencanaan dan Perancangan Bandar Udara sistem *runway* di suatu Bandara terdiri dari perkerasan struktur, bahu landasan (*shoulder*), bantal hembusan (*blast pad*), dan daerah aman *runway end safety area*.

3.1.1 Dimensi Runway End Safety Area (RESA)

Berdasarkan KP 326 Tahun 2019, *Runway End Safety Area* (RESA) harus memanjang dari bagian akhir *runway strip* sampai dengan jarak sekurang-kurangnya 90 m ketika:

- a. Bernomor kode 1 atau 2 untuk instrumen *runway*; dan
- b. Bernomor kode 3 atau 4.

Jika sebuah sistem penahanan (*arresting system*) terpasang, panjang di atas bisa dikurangi, berdasarkan spesifikasi desain sistem tersebut, setelah disetujui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Jika diperlukan, *Runway End and Safety Area* (RESA) disediakan memanjang dari bagian akhir runway strip apabila terdapat obstacle berupa jalan raya, rel kereta, bangunan dan yang bersifat alami lainnya (bukit, perairan, pohon) dan localizer ILS pada *instrument runway precision* sampai dengan jarak sekurang-kurangnya:

- a. 240 m untuk nomor kode 3 atau 4; atau panjang yang dikurangi ketika sistem penahan telah dipasang;
- b. 120 m untuk nomor kode 1 atau 2 dan merupakan *runway instrumen*; atau panjang yang dikurangi ketika sistem penahan telah dipasang; dan
- c. 30 m ketika nomor kode adalah 1 atau 2 dan merupakan *runway non instrumen*.

Lebar *Runway End Safety Area* (RESA) harus sekurang-kurangnya dua kali lebar *Runway* dan lebar *Runway End Safety Area* (RESA) dapat sama dengan lebar *Runway Strip* yang diratakan.

3.1.2 Pembebasan dan Perataan *Runway End Safety Area* (RESA)

Berdasarkan KP 326 Tahun 2019, *Runway End dan Safety Area* (RESA) berupa area yang bebas dari halangan dan rata untuk pesawat apabila terjadi *undershooting* atau *over running*. Permukaan *Runway End Safety Area* (RESA) tidak perlu dibuat sama kualitasnya seperti pada *runway strip*, dengan tetap memperhatikan ketentuan.

3.1.3 Kemiringan *Runway End Safety Area* (RESA)

Berdasarkan kp 326 tahun 2019, kemiringan *Runway End Safety Area* (RESA) sedemikian rupa sehingga tidak ada bagian area *Runway End Safety Area* (RESA) melampaui permukaan pendekatan atau lepas landas.

a. Kemiringan Memanjang/Longitudinal

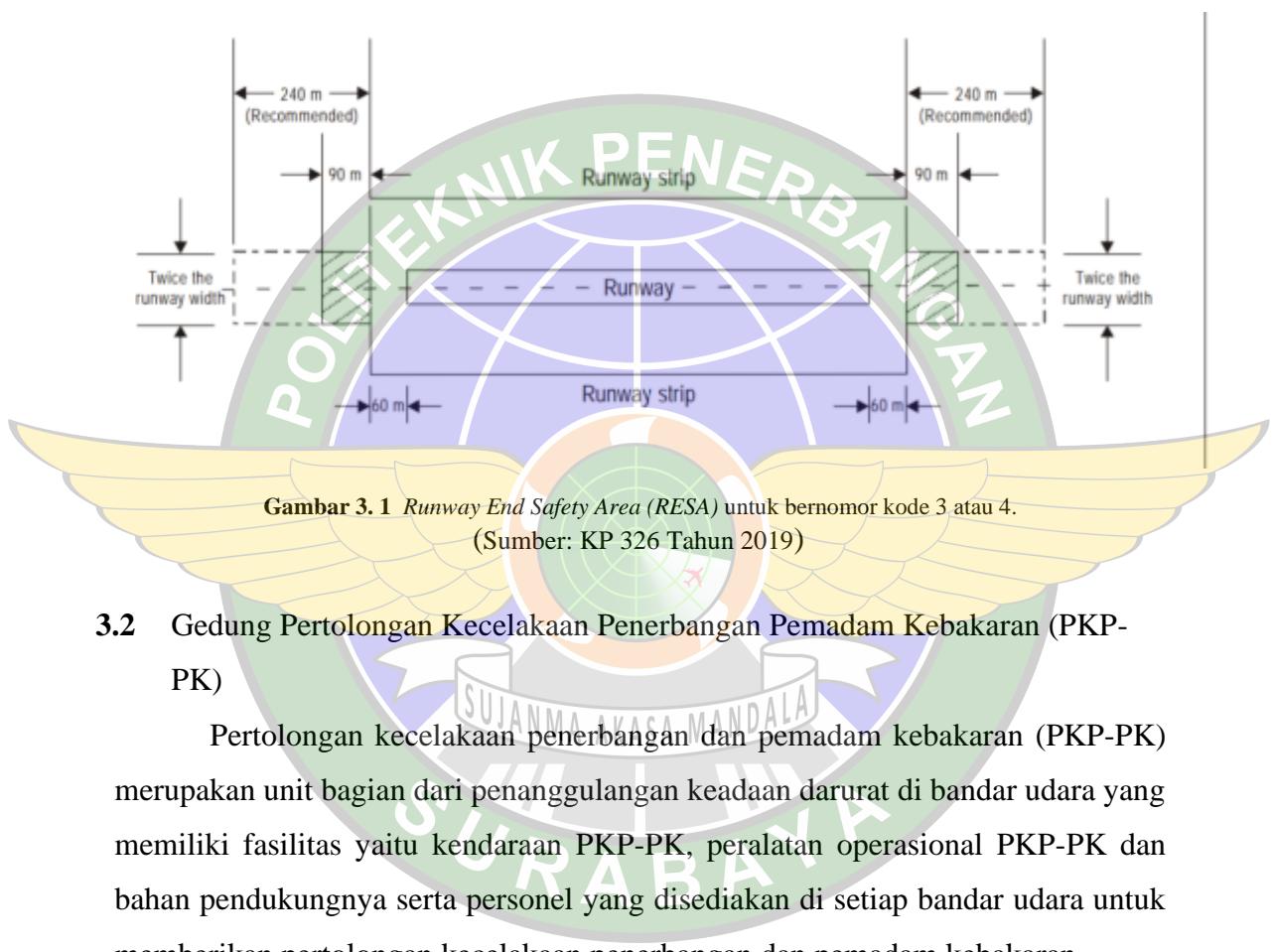
Kemiringan memanjang *Runway End Safety Area* (RESA) tidak melebihi kemiringan menurun sebesar 5 persen. Perubahan kemiringan memanjang sedapat mungkin secara bertahap, perubahan kemiringan yang curam atau perubahan kemiringan yang berlawanan secara tiba-tiba harus dihindari.

b. Kemiringan Melintang/Transverse

Kemiringan melintang *Runway End Safety Area* (RESA), baik kemiringan menurun atau menaik, tidak lebih dari 5 persen. Perubahan kemiringan melintang sedapat mungkin secara bertahap.

3.1.4 Kekuatan *Runway End Safety Area* (RESA)

Berdasarkan KP 326 (2019) Runway End Safety Area (RESA) dipersiapkan atau dibangun untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang mengalami overshooting atau over running, meningkatkan perlambatan pesawat dan memfasilitasi pergerakan kendaraan penyelamatan dan pemadam kebakaran.



3.2 Gedung Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

Pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK) merupakan unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat di bandar udara yang memiliki fasilitas yaitu kendaraan PKP-PK, peralatan operasional PKP-PK dan bahan pendukungnya serta personel yang disediakan di setiap bandar udara untuk memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran.

Berdasarkan PR 30 Tahun 2022, Fire Station atau biasa disebut Gedung PKP-PK adalah bangunan/gedung yang terletak di sisi udara yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK dengan lokasi penempatan yang strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (response time). Di *Fire Station* ada juga *Watchroom*, *Watchroom* merupakan ruangan di *Fire Station* yang dilengkapi dengan peralatan komunikasi untuk penanggulangan keadaan darurat dan operasional PKP-PK dan setidaknya dapat memantau/melihat pergerakan pesawat pada masing-masing ujung landasan pacu.

3.2.1 Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK

Berdasarkan KP 14 Tahun 2015, kategori bandar udara untuk PKP-PK terdiri dari 10 tingkat kategori. Setiap bandar udara wajib menyediakan fasilitas PKP-PK sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK yang dipersyaratkan.

Tabel 3. 1 Karakteristik Kategori Bandara

kategori Bandar Udara Untuk PKP-PK	Panjang Keseluruhan Pesawat Udara (Meter)	Lebar Maksimum Udara Badan Pesawat (meter)
1	<9	2
2	9 s/d < 12	2
3	12 s/d < 18	3
4	18 s/d < 24	4
5	24 s/d < 28	4
6	28 s/d < 39	5
7	39 s/d < 49	5
8	49 s/d < 61	7
9	61 s/d < 76	7
10	76 s/d < 90	8

(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

Penentuan kategori bandar udara untuk PKP-PK berdasarkan pemilihan panjang keseluruhan pesawat udara terpanjang dan/atau lebar maksimum badan pesawat udara sebagaimana dimaksud pada tabel diatas maka penetapan kategori bandar udara untuk PKP-PK ditetapkan pada nilai yang lebih besar atau menjadi satu tingkat lebih tinggi.

Perhitungan kebutuhan air dan *discharge rate* terhadap beberapa jenis pesawat yang beroperasi.

Tabel 3. 2 Kebutuhan foam dan air terhadap jenis pesawat

Jenis Pesawat Udara	Kat. PKP-PK	Foam mutu B		Foam mutu C		Keterangan
		Jumlah Kebutuhan Air (liter)	Discharge Rate (liter/menit)	Jumlah Kebutuhan Air (liter)	Discharge Rate (liter/menit)	
1	2	3	4	5	6	7
B777-200	9	22640.22	8459.34	15572.88	5767.73	-
B777-300ER	9	26497.52	9813.90	18066.49	6691.29	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
A330-200	8	19417.40	7705.32	13239.14	5253.63	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
B767-200	8	15692.74	6227.28	10699.60	4245.87	-
B767-300	8	17763.54	7049.02	12111.50	4806.15	-
A321	7	12710.51	5550.44	8666.26	3784.39	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
B737-800	7	11215.99	4897.81	7647.27	3339.42	-
B737-900ER	7	11954.26	5220.20	8150.63	3559.23	-
CRJ 1000	7	10741.09	4690.43	7323.47	3198.02	-
MD 81,82,83,88	7	12626.50	5513.76	8608.98	3759.38	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
MD 90-30	7	13047.38	5697.55	8955.94	3884.69	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
A319	6	7857.93	3928.96	5357.68	2678.84	-
A320	6	8431.68	4215.84	5748.87	2674.44	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
Bae 146-300/RJ 100/RJ 115	6	7642.22	3821.11	5210.60	2605.30	-
Bae146-200/RJ 95	6	7050.56	3525.28	4807.20	2403.60	-
B737-200	6	7563.71	3781.86	5157.08	2578.54	-
B737-300	6	8282.69	4141.44	5647.42	2823.71	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
B737-400	6	9026.86	4513.43	6154.68	3077.34	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
B737-500	6	7687.71	3843.85	5241.62	2620.81	-
B737-700	6	8332.48	4166.24	5681.24	2840.62	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
Q400/DHC8-400	6	7869.37	3934.89	5365.48	2682.74	-
F-28/MK 200,4000	6	7231.93	3615.97	4930.86	2465.43	-
F100	6	8673.43	4336.72	5913.71	2956.85	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
L 100-20	6	8126.59	4064.29	5542.22	2771.11	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
Sukholi 100-95	6	7327.17	3663.58	4995.80	2497.90	-
ATR 72	5	5727.56	3272.89	3905.15	2231.52	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
Bae ATP	5	5424.79	3099.88	3698.72	2113.56	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
Bae 146-100/RJ 70	5	5651.54	3229.45	3853.33	2201.90	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
Q300/DHC 8-300	5	5395.20	3082.97	3678.54	2102.03	-
F 27/MK -500,-600	5	5269.24	3010.99	3592.66	2052.95	-
F 28/MK 1000,-3000	5	5857.62	3347.21	3993.83	2282.19	Peningkatan kebutuhan air dan <i>discharge rate</i>
F50	5	5311.23	3034.99	3621.29	2089.31	-

Jenis Pesawat Udara	Kat. PKP-PK	Foam mutu B		Foam mutu C		Keterangan
		Jumlah Kebutuhan Air (liter)	Discharge Rate (liter/menit)	Jumlah Kebutuhan Air (liter)	Discharge Rate (liter/menit)	
1	2	3	4	5	6	7
AIC MA60	5	5201.13	2972.07	3546.22	2026.41	-
ATR 42	4	2605.17	1648.84	1776.25	1124.21	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Bae 41	4	2125.48	1345.24	1449.19	917.21	-
Dornier 328/328 Jet	4	2370.43	1500.27	1616.20	1022.91	-
F 27	4	2694.78	1705.56	1837.35	1162.88	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Beechcraft 200	3	983.14	756.26	670.32	515.63	-
Beechcraft 300	3	1049.67	807.44	715.68	550.53	-
Beechcraft 1900 D	3	1301.00	1000.77	887.04	682.34	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Beechcraft 99	3	998.83	768.33	681.02	523.86	-
Beechcraft 100	3	901.83	693.71	614.88	472.99	-
Cessna 208B	3	944.84	726.80	644.21	495.55	-
DHC3	3	952.28	732.53	649.28	499.45	-
DHC 6	3	1175.48	904.21	801.46	616.51	-
PC-12	3	1071.32	824.09	730.45	561.88	-
Cessna 208A/Caravan I,675	2	728.67	573.75	496.82	391.20	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Cessna 310,320	2	601.06	473.27	409.81	322.69	-
Beechcraft 55	1	422.90	422.90	288.34	288.34	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Beechcraft 35	1	370.04	370.04	252.30	252.30	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Beechcraft G36	1	403.68	403.68	275.24	275.24	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Cessna 150	1	336.40	336.40	229.36	229.36	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Cessna 172	1	398.88	398.88	271.96	271.96	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Cessna 182	1	427.71	427.71	291.62	291.62	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Cessna 205/206H	1	413.29	413.29	281.79	281.79	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate
Cessna 210 H	1	413.29	413.29	281.79	281.79	Penambahan kebutuhan air dan peningkatan discharge rate

(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

Bandar udara yang memiliki landasan pacu lebih dari 1 (satu) yang dioperasikan secara terpisah (independent) wajib menyediakan fasilitas PKP-PK sesuai kategori bandara untuk PKP-PK yang dipersyaratkan untuk setiap landasan pacu.

Khusus Bandar udara register yang melayani pesawat udara dengan kapasitas maksimum 30 (tiga puluh) tempat duduk atau dengan berat maksimum tinggal landas sampai dengan 5.700 kg dibawah 400 pergerakan tersibuk dalam 3 (tiga) bulan berturut-turut, maka dapat menyediakan fasilitas PKP-PK untuk bandar udara minimum kategori 2.

3.2.2 Jenis dan Persyaratan Kendaraan PKP-PKP

Berdasarkan KP 14 Tahun 2015, Setiap bandar udara wajib menyediakan kendaraan PKP-PK yang jumlah dan jenisnya disesuaikan dengan jumlah bahan pemadam api yang dipersyaratkan pada kategori bandar udara untuk PKP-PK.

Jenis kendaraan utama PKP-PK dikelompokkan antara lain sebagai berikut:

- a. Kendaraan jenis foam tender terdiri dari:

- 1) Foam Tender Tipe I:**

Kapasitas tangki air lebih besar dari 10.000 liter, tangki foam konsentrat minimum 12 persen dari kapasitas tangki air, kapasitas tangki tepung kimia kering (*dry chemical powder*) 500 kg, kapasitas pompa minimum 6.000 liter per menit dan kapasitas pancaran utama busa minimum 5.000 liter permenit; dilengkapi dengan bumper turret, handlines, nozzle di bawah dan di depan kendaraan, monitor, akselerasi 0 sd 80 km/jam dalam 40 detik, kecepatan minimum 100 km/jam, jarak pancaran rata-rata (*discharge range*) minimum 70 meter, jarak penggereman (*stop distance*) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam.

- 2) Foam Tender Tipe II:**

Kapasitas tangki air minimal 9.000 liter, tangki foam konsentrat minimum 12 persen dari kapasitas tangki air, kapasitas tangki tepung kimia kering (*dry chemical powder*) 500 kg, kapasitas pompa minimum 5.500 liter per menit dan kapasitas pancaran utama busa minimum 4.500 liter per menit; dilengkapi dengan bumper turret, hand lines, nozzle di bawah dan di depan kendaraan, monitor; akselerasi 0 sd 80 km/jam dalam 40 detik, kecepatan minimum 100 km/jam, jarak pancaran rata-rata (*discharge range*) minimum 70 meter, jarak penggereman (*stop distance*) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam.

- 3) Foam Tender Tipe III:**

Kapasitas tangki air minimal 6.000 liter, tangki foam konsentrat minimum 12 persen dari kapasitas tangki air, kapasitas tangki tepung kimia kering (*dry chemical powder*) 250 kg, kapasitas pompa minimum 4.000 liter per menit dan kapasitas pancaran utama busa minimum 3.000 liter per menit;

dilengkapi dengan handlines, nozzle di bawah dan di depan kendaraan, monitor; akselerasi 0 sd 80 km/jam dalam 35 detik, kecepatan minimum 105 km/jam, jarak pancaran rata-rata (*discharge range*) minimum 65 meter, jarak penggereman (*stop distance*) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam. V 40

4) Foam Tender Type IV:

Kapasitas tangki air minimal 4.000 liter, tangki foam konsentrat minimum 12 persen dari kapasitas tangki air, kapasitas tangki tepung kimia kering (*dry chemical powder*) 250 kg, kapasitas pompa minimum 3.000 liter per menit dan kapasitas pancaran utama busa minimum 2.000 liter per menit; dilengkapi dengan handlines, nozzle di bawah dan di depan kendaraan, monitor; akselerasi 0 sd 80 km/jam dalam 25 detik, kecepatan minimum 105 km/jam, jarak pancaran rata-rata (*discharge range*) minimum 60 meter, jarak penggereman (*stop distance*) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam.

5) Foam Tender Type V :

Kapasitas tangki air minimal 2.500 liter, tangki foam konsentrat minimum 12 persen dari kapasitas tangki air, kapasitas tangki tepung kimia kering (*dry chemical powder*) 250 kg, kapasitas pompa minimum 2.500 liter per menit dan kapasitas pancaran utama busa minimum 1.800 liter per menit; dilengkapi dengan handlines, nozzle di bawah dan di depan kendaraan, monitor; akselerasi 0 sd 80 km/jam dalam 25 detik, kecepatan minimum 105 km/jam, jarak pancaran rata-rata (*discharge range*) minimum 60 meter, jarak penggereman (*stop distance*) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam.

6) Foam Tender Type VI:

Kapasitas tangki air minimal 1.200 liter, tangki foam konsentrat minimum 12 persen dari kapasitas tangki air, kapasitas tangki tepung kimia kering (*dry chemical powder*) 250 kg, kapasitas pompa minimum 1.500 liter per menit dan kapasitas pancaran utama busa minimum 900 liter per menit; dilengkapi dengan handlines, nozzle di bawah dan di depan kendaraan, monitor; akselerasi 80 km/jam dalam 25 detik, kecepatan

minimum 110 km/jam, jarak pancaran rata-rata (discharge range) 27 meter, kecepatan, jarak penggereman (stop distance) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam

7) RIV (Rapid Intervention Vehicle)

Kapasitas tangki tepung kimia kering (dry chemical powder) 250 kg, akselerasi 80 km/jam dalam 25 detik, kecepatan minimum 110 km/jam jarak penggereman (stop distance) maksimum 12 meter.

8) Fire fighting boat

Kapasitas tangki foam minimal 300 liter, discharge rate minimal 1800 liter/menit, dilengkapi bahan pemadam foam dan peralatan pertolongan di perairan, antara lain : - Global Position System; - Alat pemantau kedalaman; - Binokular; - Radio komunikasi; - Baju pelampung. > 41

Kendaraan Pendukung :

- a. Mobil komando (Commando Car);
- b. Mobil pemasok bahan pemadam (Nurse Tender);
- c. Mobil ambulance;
- d. Mobil serba guna;
- e. Mobil pos komando bergerak (Mobile command post); dan
- f. Rescue Boat, dilengkapi dengan peralatan pertolongan di perairan, petunjuk arah, alat pemantau kedalaman, binocular, radio komunikasi, liferaft

Jumlah kendaraan utama PKP-PK sesuai direkomendasikan sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Katageroi Kendaraan PKP-PK

Kategori PKP-PK	KENDARAAN UTAMA							Kendaraan Cadangan PKP-PK (Back Up)	Total
	FT-I ≥ 12.100 ltr	FT-II ≥ 9.000 ltr	FT-III ≥ 6.000 ltr	FT-IV ≥ 4.000 ltr	FT-V ≥ 2.400 ltr	FT-VI ≥ 1200 ltr	RIV 250 kg		
1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
2	-	-	-	-	-	-	1	-	1
3	-	-	-	-	-	1	-	-	1
4	-	-	-	-	1	-	-	-	1
5	-	-	1	-	-	-	-	-	1
6	-	-	1	1	-	-	-	1 (FT-IV)	3
7	1	-	1	-	-	-	-	1 (FT-III)	3
8	1	-	2	-	-	-	-	1 (FT-III)	4
9	1	1	1	-	-	-	-	1 (FT-II)	4
10	2	1	-	-	-	-	-	1 (FT-II)	4

(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

Jumlah kendaraan pendukung PKP-PK ditentukan sebagai berikut:

- a. Commando Car harus disediakan pada bandar udara untuk PKP-PK kategori 6 ke atas.
- b. Nurse Tender harus disediakan pada bandar udara untuk PKP-PK kategori 6 ke atas dengan kapasitas air minimum 8.000liter dan kapasitas pompa minimum 3.000 liter per menit; dilengkapi dengan handlines, kecepatan maksimum sekurang-kurangnya (top speed) 100 km/jam, jarak pengereman (stop distance) maksimum 12 meter pada kecepatan 32 km/jam.
- c. Ambulance harus disediakan:
 - 1) bandar udara untuk PKP-PK kategori 8 sampai dengan 10 sekurang kurangnya 3 (tiga) unit kendaraan.
 - 2) bandar udara untuk PKP-PK kategori 6 dan 7 sekurang-kurangnya 2 (dua) unit kendaraan. V 42
 - 3) bandar udara untuk PKP-PK kategori 1 sampai dengan 5 sekurang kurangnya 1 (satu) unit kendaraan.
- d. Kendaraan Serba Guna harus disediakan pada bandar udara untuk PKP-PK kategori 8 ke atas.
- e. Mobil pos komando bergerak (Mobile command post) harus disediakan di bandar udara kategori 7 ke atas

Setiap kendaraan utama PKP-PK harus memiliki standar warna yaitu merah api dan dapat diberikan garis keliling di tengah kendaraan (striping) berwarna kuning terang (yellowish) dengan lebar minimum15 cm.

Pengadaan kendaraan utama dan peralatan penunjang operasi PKP-PK:

- a. wajib memenuhi persyaratan dan standar spesifikasi teknis yang ditetapkan Direktorat Jenderal, sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- b. harus dilakukan factory dan site acceptance test yang melibatkan personel Direktorat Jenderal.

- c. Sebelum factory acceptance test dapat dilakukan juga factory inspection.
- d. Harus dilakukan training terhadap personel PKP-PK bandar udara.

Untuk kendaraan baru hasil pengadaan yang akan dioperasikan wajib dilakukan pengujian kelaikan operasi oleh personel Direktorat Jenderal. Setiap kendaraan utama PKP-PK dilakukan sertifikasi kelaikan operasi yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal. Untuk sertifikasi kelaikan kendaraan utama PKP-PK dilakukan pengujian kelaikan operasi, sesuai dengan peraturan yang berlaku.

3.2.3 Jenis dan Persyaratan Bahan Pemadam

Berdasarkan KP 14 Tahun 2015, Setiap bandar udara wajib dilengkapi dengan bahan pemadam api sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK, berupa bahan pemadam api utama dan bahan pemadam api pelengkap. Bahan pemadam api utama yang dipergunakan untuk PKP-PK, antara lain:

- a. Air (water);
- b. Foam mutu B;
- c. Foam mutu C; dan
- d. Kombinasi foam mutu B dan C

Kebutuhan minimum air sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK menggunakan kinerja campuran foam mutu B atau C. Bahan pemadam api pelengkap yang dipergunakan untuk PKP-PK, antara lain:

- a. karbondioksida (CO₂)
- b. dry chemical powder jenis multipurpose sesuai dengan pemadaman bahan hydrocarbon (hydrocarbon fire)

Bahan pemadam api pelengkap sebagaimana dimaksud wajib memenuhi spesifikasi minimum ISO (International Organization for Standardization). Foam konsentrat yang dipergunakan sebagai bahan pemadam api utama PKP-PK harus memenuhi syarat:

- a. dapat digunakan dengan bahan pemadam lainnya dan tanpa mengurangi kualitas maupun daya tahan dalam pemadaman api.
- b. dapat digunakan dengan air laut atau air kotor.
- c. spesifikasi teknis, antara lain:
 - 1. pH antara 6 s/d 8.5;

2. kekentalan maksimum 200 mm²/ detik;
3. endapan maksimum 0,5%;
4. perbandingan pengembangan (expansion ratio) 6 s/d 15;
5. waktu pencairan (drainage time) 25%, 3 s/d 9 menit;
6. tegangan permukaan (surface tension) 5 dyne per cm²; dan
7. tidak merusak lingkungan

Kebutuhan minimum bahan pemadam api yang wajib disediakan dalam kendaraan PKP-PK di bandar udara adalah sebagaimana tabel berikut:

Tabel 3. 4 Kebutuhan Foam Berdasarkan Kategori Bandar Udara

Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK	Kinerja Campuran Foam Mutu B		Kinerja Campuran Foam Mutu C		Pemadam Pelengkap	
	Kebutuhan air untuk memproduksi busa (liter)	Rata-rata pancaran busa (liter/menit)	Kebutuhan air untuk memproduksi busa (liter)	Rata-rata pancaran busa (liter/menit)	Dry Chemical Powder (kg)	Discharge Rate (kg/detik)
1	230	230	160	160	145	2,25
2	670	550	460	360	190	2,25
3	1.200	900	820	630	135	2,25
4	2.400	1.800	1700	1100	135	2,25
5	5.400	3.000	3900	2200	180	2,25
6	7.900	4.000	5800	2900	225	2,25
7	12.100	5.300	8800	3800	225	2,25
8	18.200	7.200	12800	5100	450	4,5
9	24.300	9.000	17100	6300	450	4,5
10	32.300	11.200	22800	7900	450	4,5

(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

Bandar udara untuk PKP-PK kategori 1 sampai dengan 2 sebagaimana dimaksud tabel pada angka 10, perhitungan seluruh kebutuhan air dapat diganti dengan bahan pemadam pelengkap sebagaimana tabel di atas.

Setiap bandar udara harus menyediakan cadangan bahan pemadam dengan perhitungan sebagai berikut:

- a. bahan pemadam foam konsentrat adalah 200% sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK yang berlaku;
- b. bahan pemadam pelengkap adalah 100% sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK yang berlaku kecuali pada Bandar udara kategori 1 dan 2 jumlah cadangan 200%;
- c. gas pendorong (propellant gas) adalah 100% sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK yang berlaku;

- d. air yang dibutuhkan untuk operasi PKP-PK minimum 400% dan jumlah kebutuhan air yang dipersyaratkan sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK yang berlaku; dan
- e. bahan pemadam di gudang dan di kendaraan selain kendaraan utama PKP-PK yang ditetapkan atau kendaraan cadangan (back up) dapat dihitung sebagai cadangan.

Penyimpanan dan pemeliharaan cadangan bahan pemadam foam konsentrat dan bahan pemadam pelengkap harus sesuai dengan prosedur yang berlaku, antara lain :

- a. penempatan di fire station
- b. terlindungi dari sinar matahari dan hujan;
- c. suhu ruangan yang stabil; dan
- d. tidak tercampur dengan bahan/barang lain yang dapat mengakibatkan menurunnya kualitas foam.

Menurut SKEP/347/XII/1999, Penggolongan air dibuat berdasarkan pemanfaatan air dan hubungannya dengan kriteria kualitas air yang diperlukan. Pemanfaatan air digolongkan atas :

- Golongan A Air bersih yang dapat digunakan sebagai air minum secara langsung tanpa pengolahan terlebih dahulu. Golongan ini sumber airnya harus berkualitas tinggi.
- Golongan B Air baku yang baik untuk air bersih dan rumah tangga dan dapat dimanfaatkan untuk keperluan lainnya, tetapi tidak sesuai untuk golongan A. Untuk keperluan air baku bagi Perusahaan Air Minum (PAM) dengan mempergunakan instalasi pengolahan dengan kualitas air yang lebih rendah dari golongan A.
- Golongan C Air yang baik untuk Perikanan dan Peternakan dan dapat dimanfaatkan untuk keperluan lainnya, tetapi tidak sesuai untuk keperluan golongan A atau B. Untuk keperluan perikanan dibutuhkan kualitas air yang lebih sensitif terhadap unsur tertentu dibandingkan dengan untuk pertanian, tetapi golongan air untuk peternakan digolongkan sama untuk perikanan.

- Golongan D Air yang baik untuk pertanian dan dapat dimanfaatkan untuk usaha perkotaan, industri listrik dan lain - lain, tetapi tidak sesuai untuk keperluan golongan A,B dan C. Penggolongan kualitas air harus sesuai dengan guna dan pemanfaatannya tersebut tidak membatasi penggunaan sumber air pemanfaatan untuk golongan lain.
- Golongan E Air yang tidak sesuai untuk keperluan tersebut diatas dalam golongan A,B,C dan D. Masih banyak sumber air yang belum/tidak dimanfaatkan untuk golongan A,B,C dan D maka, industri dan pertambangan dapat memanfaatkan sumber air tersebut untuk menampung bahan buangannya dengan persyaratan yang paling ringan.

Walaupun demikian sumber air tersebut harus dilindungi untuk menjaga kelestarian tempat sumber air tersebut bermuara. Standar minimum kebutuhan air PK-PPK menggunakan golongan D.

Tabel 3. 5 Kriteria kualitas air untuk PK-PPK dan penyiraman Golongan D

Parameter	Satuan	Kadar maximum	Keterangan
Fisika			
Temperatur	□C mg/ l	Suhu air normal 1000-2000	Sesuai dengan kondisi setempat
Residu terlarut			1000 Utk tanaman peka 2000 Utk tanaman yang agak tahan
Kimia			
pH			
Mangan		6-82	
Tembaga		0,2	
Seng	mg/l	5	
Crom heksavalen Cr	mg/l	5	
Kadmium Cd	mg/l	0,01	
Raksa total Hg	mg/l	0,005	
Timbal Pb	mg/l	5	
Arsen As	mg/l	1	
Selenium Se	mg/l	0,05	
Nikel Ni	mg/l	0,5	
Cobalt Co	mg/l	0,2	
Boron B	mg/l	1	
□ Na (% garam alkali)	mg/l	50	
Sodium Absorptim Ratio 9(SAR)		10-18	
Radioaktifitas			
Alkifitas B total	pCi/l	1000*)	Aktifitas tanpa adanya Sr-90 dan Ra 226
Strontiu - 90	pCi/l	10	
Radiu - 226	pCi/l	3	

(Sumber: SKEP/347/XII/1999)

Penentuan akan kebutuhan luas bangunan air di Bandar Udara terutama ditentukan oleh kebutuhan air untuk penumpang, bangunan operasi, pemadam kebakaran (PK - PPK) dan perumahan dinas pada Bandar udara. Kebutuhan air untuk penumpang, bangunan operasi dan perumahan dinas, air yang digunakan adalah air bersih, sedangkan untuk PKP-PK tidak harus bersih.Pemenuhan kebutuhan air untuk PKP-PK meliputi :

- Air untuk PKP-PK tidak perlu air yang dapat diminum
- Air diperlukan untuk mendapat busa pemadam kebakaran yang dilengkapi dengan bubuk kimia kering atau Holo Carbon atau Co2.
- Air untuk kebutuhan PK-PPK disediakan dalam suatu bak khusus.

Untuk pengamanan, volume bak air dibuat dua kali volume kebutuhan air (lihat tabel

Tabel 3. 6 Standar Kebutuhan Air Untuk PKP-PK

Kategori Bandar Udara	Volume Bak Air (M3)	Holokarbon (CO2)	
		Kg	Kg
2	10	90	80
3	10	135	270
4	10	135	270
5	20	180	360
6	30	225	450
7	-	-	-
8	60	450	900
9	80	450	900

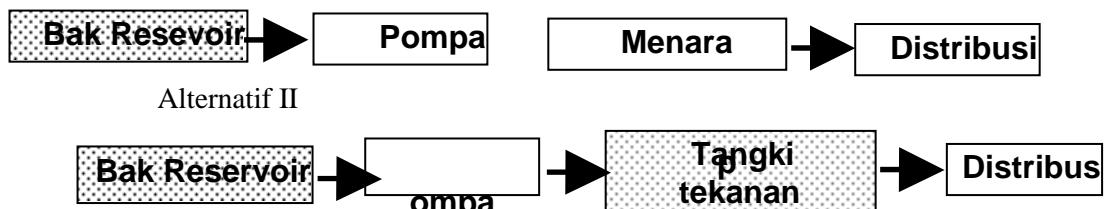
(Sumber: SKEP/347/XII/1999)

- Distribusi air

Untuk bandar udara yang tidak mempunyai instalasi dari perubahan air minum (PAM) perlu dibuat jaringan distribusi air tersendiri. alternatif sistem distribusi air:

Alternatif I





Dimensi bak reservoir $\square (0,2 \times \text{Volume kebutuhan air / hari})$

Gambar 3. 2 Runway End Safety Area (RESA) untuk bermotor kode 3 atau 4.
(Sumber: SKEP/347/XII/1999)

3.2.4 Pelaksanaan Operasi PKP-PK

Berdasarkan KP 326 Tahun 2019, Tingkat siaga darurat PKP-PK di Bandar Udara terdiri dari :

1. Kecelakaan Pesawat Udara (aircraft accident), di dalam Bandar Udara dan sekitarnya;
2. Keadaan darurat penuh (full emergency), Dimana Pesawat Udara terindikasi mengalami gangguan serius yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan;
3. Siaga di tempat (local stand by), dimana Pesawat Udara yang mendekati Bandar Udara (approaching) mengalami gangguan namun tidak menyebabkan kesulitan serius dalam pendaratan, misalkan karena cuaca buruk atau hal-hal khusus yang memerlukan kesiagaan.

Setiap operasional PKP-PK di Bandar Udara harus dilengkapi dengan:

- i. Sistem komunikasi dua arah dengan frekuensi tertentu yang ditetapkan oleh instansi yang berwenang yang menghubungkan pusat pengendalian operasi PKP-PK di Fire Station, menara pemandu lalu lintas penerbangan (control tower), dan kendaraan PKP-PK, untuk memperlancar operasi PKP-PK;
- ii. Sistem alarm untuk memberitahu personel PKP-PK yang berada di pusat pengendalian operasi PKP-PK (Fire Station);
- iii. Saluran emergency telephone hotline yang menghubungkan antara pusat pengendalian operasi PKP-PK, Pemandu Lalu Lintas Penerbangan, kepala Bandar Udara/ kepala cabang/ pimpinan

Operasi Bandar Udara, pengamanan Bandar Udara dan Emergency Operation Centre (EOC); dan

- iv. Diagram jalur komunikasi pemberitahuan kejadian atau kecelakaan Pesawat Udara yang berisi nomor telepon pejabat terkait dalam penanggulangan keadaan darurat dan diperbarui setiap ada perubahan.

Waktu Bereaksi (Response Time)

- a. Penyelenggara Bandar Udara dan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan harus memberikan alokasi waktu (terjadwal) untuk melaksanakan pengujian response time pada jarak pandang optimum.
- b. Tujuan operasional pelayanan PKP-PK yaitu mencapai waktu bereaksi (response time) 2 (dua) menit dan tidak lebih dari 3 (tiga) menit menuju setiap daerah di landasan (runway) yang dioperasikan pada kondisi jarak pandang dan kondisi permukaan jalan yang optimum.
- c. Waktu beraksi (response time) sebagaimana dimaksud pada huruf b merupakan waktu antara awal diterimanya pemberitahuan atau diketahuinya adanya kecelakaan Pesawat Udara oleh unit PKP-PK sampai dengan Foam Tender menempati posisi di lokasi accident/incident untuk melaksanakan pemadaman dan siap memancarkan ratarata 50% bahan pemadam busa sesuai kategori yang dipersyaratkan.
- d. Jarak pandang dan kondisi permukaan jalan yang optimum sebagaimana dimaksud pada huruf b merupakan kondisi pada siang hari dengan jarak pandang baik, tidak terdapat curah hujan dengan rute bereaksi yang normal, dan bebas kontaminasi seperti genangan air.
- e. Foam Tender lainnya yang diperlukan untuk pemadaman selain dari Foam Tender yang pertama kali tiba sesuai dengan kebutuhan kategori bandar udara untuk PKP-PK, harus sampai di lokasi 3 (tiga) menit dan tidak lebih dari 4 (empat menit) sejak pemberitahuan awal diterima (initial call) untuk menjamin kesinambungan pengeluaran Bahan Pemadam Utama dalam operasi pemadaman.

- f. Penyelenggara Bandar Udara wajib melakukan pengujian waktu bereaksi (response time) dari Fire Station secara berkala paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) bulan.
- g. Pengujian waktu bereaksi (response time) sebagaimana dimaksud pada huruf f harus didokumentasikan.



BAB IV

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training*

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) DIII Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan VI para taruna/i Politeknik Penerbangan Surabaya berada di dalam lingkungan satuan pelayanan UPBU Depati Parbo yang secara efektif dimulai dari tanggal 03 April 2023 s.d 31 Agustus 2023. Penyusunan laporan ini lebih difokuskan pada Bangunan dan Landasan yakni Fasilitas sisi Udara dan Fasilitas sisi Darat. Jam dinas dilakukan lima hari kerja dan dimulai pada pukul 07.30 WIB sampai pukul 16.00 WIB. Yang menjadi ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* adalah sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat (*Landside Area*)

Berdasarkan PM 77 Tahun 2015, Fasilitas sisi darat merupakan wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci terdapat fasilitas sisi darat antara lain:

a. Terminal penumpang

Terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal Penumpang pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci mempunyai spesifikasi berikut :

Permukaan : Dinding Bata Plester

Volume : 780 m²

Kondisi : Baik



Gambar 4. 1 Terminal Bandara Depati Parbo Kerinci
Pada area terminal bandar Udara Depati Parbo terdapat beberapa fasilitas penunjang antara lain :

- *Drop zone*
- Lobby Keberangkatan
- Ruang Tunggu Keberangkatan
- *Check In Counter*
- SCP
- Ruang Avsec
- First Aid
- Hall Kedatangan
- *Baggage Claim Area*
- Toilet Umum

b. Gedung Kantor

Gedung Kantor merupakan sebuah bangunan yang digunakan untuk administrasi dan monitoring kegiatan operasional penerbangan pada Satuan Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo. Pusat kegiatan operasional dan administrasi seluruh aktivitas bandar udara dilakukan dari Gedung kantor ini. Bangunan ini terdiri dari ruang kepala bandar udara, kepala divisi dan staf sesuai skema organisasi semua bertempat pada bangunan ini. Gedung kantor Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki spesifikasi sebagai berikut :

Permukaan : Dinding Bata

Volume : 237 m²

Kondisi : Baik



Gambar 4. 2 Gedung Kantor Bandar Udara Depati Parbo

c. Bangunan PKP-PK (Fire Station)

Fire Station atau biasa disebut Gedung PKP-PK adalah bangunan/gedung yang terletak di sisi udara yang berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pelaksanaan kegiatan operasi PKP-PK dengan lokasi penempatan yang strategis berdasarkan perhitungan waktu bereaksi (response time). Bangunan ini didirikan untuk menjaga keamanan penerbangan yang letaknya berbatasan langsung dengan sisi udara agar dapat mempercepat respon ketika terjadi kecelakaan penerbangan. Gedung PKP-PK pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki spesifikasi sebagai berikut :

Permukaan : Dinding Bata

Volume : 89,25 m²

Kondisi : Baik



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

d. Parkir Kendaraan.

Sebuah area luas pada bandar udara dimana penyedia tempat atau bandara itu sendiri menyiapkan wilayah untuk para pengakses bisa menghentikan atau meletakkan (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat. Pada Bandar Udara Depati Parbo terdapat parkir area dengan spesifikasi sebagai berikut :

Permukaan : *Hotmix*

Volume : 1000 m²

Kondisi : Baik



Gambar 4. 4 Area Parkir Kendaraan Bandar Udara Depati Parbo

e. Rumah Dinas Bandara

Rumah dinas merupakan Tempat hunian berjumlah 12 unit dengan tipe 36 yang diperuntukan kepada pegawai Bandar Udara Depati Parbo yang berasal dari luar daerah kota kerinci. Bangunan ini masih terletak dalam satu kawasan Bandar Udara Depati Parbo.



Gambar 4.5 Rumah Dinas Bandar Udara Depati Parbo

f. Gedung *Main Power House*

Gedung *Main Power House* Merupakan Gedung yang dibangun untuk meletakkan alat – alat kelistrikan vital untuk operasi penerbangan dan gedung yang digunakan sebagai temporary basecamp dari Koordinator Teknik Umum. Fungsi *Power House* adalah tempat beroperasinya generator listrik atau pusat pembangkit tenaga listrik apabila di suatu bandar udara tidak dijangkau oleh listrik dari PLN atau apabila listrik dari PLN (*power generator*) mengalami pemadaman sehingga listrik yang dipakai diperoleh dari genset yang ada di gedung *Power House* tersebut (*standby generator*). Gedung *Power House* pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki spesifikasi berikut :

Permukaan : Dinding Bata

Volume : 48 m²

Kondisi : Baik



Gambar 4. 6 Gedung Main Power House Bandar Udara Depati Parbo

g. Gedung Water Treatment

Dalam memenuhi kebutuhan air bersih Bandar Udara Depati Parbo memiliki fasilitas penunjang berupa water treatment yang berfungsi untuk menyaring air sumur yang keruh agar layak digunakan melalui proses filterisasi. Gedung ini berisi tabung-tabung filter dan mesin pompa yang dapat dilihat melalui gambar berikut :

Permukaan : Dinding Bata

Volume : 30 m^2

Kondisi : Baik



Gambar 4. 7 Gedung Water Treatment Bandar Udara Depati Parbo

h. Gedung AAB (Alat-Alat Berat)

Bandar Udara Depati Parbo memiliki peralatan yang digunakan untuk *maintenance* fasilitas bandar udara. Gedung AAB berfungsi sebagai tempat penyimpanan alat-alat besar yang ada di bandara ini. Gedung AAB pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci mempunyai spesifikasi berikut :

Permukaan : Dinding Bata

Volume : 151 m²

Kondisi : Baik



Gambar 4. 8 Gedung Alat-Alat Berat (AAB) Bandar Udara Depati Parbo

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

Berdasarkan PM 77 Tahun 2015, Fasilitas sisi udara merupakan bagian dari bandar udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan daerah bukan publik dimana setiap orang, barang, dan kendaraan yang akan memasukinya wajib melalui pemeriksaan keamanan dan/atau memiliki izin khusus. Saat ini Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo menyediakan fasilitas penunjang sisi udara seperti

a. Landasan Pacu (Runway)

Landasan Pacu merupakan daerah berbentuk persegi panjang pada fasilitas sisi udara yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara. Satuan Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo memiliki runway eksisting sebagai berikut

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



Gambar 4.9 Runway Bandar Udara Depati Parbo

b. Penghubung landas pacu (*Taxiway*)

Dimensi <i>taxiway</i>	: 59 m x 15 m
<i>Surface</i>	: <i>Hotmix</i>
<i>Strength</i>	: 22 F/C/Y/T
Kondisi	: Baik

Taxiway merupakan jalur tertentu di dalam lokasi bandar udara yang menghubungkan antara landasan pacu (runway) dengan landas parkir (*apron*) di daerah bangunan terminal dan sebaliknya, terdiri dari exit taxiway, parallel taxiway dan high speed taxiway. Pada Bandar Udara Depati Parbo *taxiway* eksisting dapat dilihat sebagai berikut :



Gambar 4. 10 Taxiway Bandar Udara Depati Parbo

c. Fasilitas Pelataran parkir pesawat udara (*Apron*)

Apron Merupakan Suatu Area yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara yang diperuntukan untuk akomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor pesawat udara atau lebih simple-nya apron adalah pelataran parkir bagi pesawat. Pada saat laporan ini ditulis kondisi eksisting apron adalah :

Dimensi Apron : 56,5 m x 42 m

Surface : Hotmix

Strength : 22 F/C/Y/T

Kondisi : Baik



Gambar 4. 11 Apro Bandar Udara Depati Parbo

d. *Runway Strip*

Runway Strip Merupakan sebuah daerah yang telah ditentukan, termasuk runway dan stopway, jika runway strip ada pada fasilitas sisi udara maka tujuan utamanya adalah untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat udara yang melewati batas runway. Pada Bandar Udara Depati Parbo terdapat *runway strip* seperti berikut

Dimensi *Runway* : 1890 m x 90 m

Surface : Rumput

Kondisi : Baik



Gambar 4. 12 Runway Strip Bandar Udara Depati Parbo

e. *Turnpad*

Turn Pad merupakan Daerah yang ditentukan di bandar udara dan bersebelahan dengan landasan pacu sebagai area bagi pesawat udara untuk melakukan putaran penuh 180 derajat di atas *runway*



Gambar 4. 13 Turnpad Bandar Udara Depati Parbo

f. *Runway End Safety Area (RESA)*

Area simetris di perpanjangan sumbu runway dan menyambung dengan akhir dari jalur primer yang diperuntukkan untuk mengurangi resiko kerusakan pada pesawat yang terlalu dini masuk atau melewati runway.

RESA *Runway 12* : 90 m X 60 m

RESA *Runway 30* : NIL



Gambar 4. 14 RESA Bandar Udara Depati Parbo

4.2 Jadwal *On The Job Training*

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci dilaksanakan selama 5 bulan sejak tanggal 3 April 2023 sampai dengan 31 Agustus 2023. Rincian jadwal terlampir pada Lampiran .

4.3 Permasalahan

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Jambi penulis menemukan permasalahan yaitu :

1. Menganalisa Runway End Safety Area (RESA) 12 & 30 pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci .
2. Menganalisa Gedung PKP-PK/*Fire Station* pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci yang tidak sesuai regulasi berada di fasilitas sisi udara sedangkan di lokasi berada pada fasilitas sisi darat. Hal tersebut selaras dengan inspeksi otban wilayah VI Padang dan disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi.

4.4 Analisa Pemecahan Masalah

Berdasarkan dengan apa yang telah dijelaskan diatas, bahwa ada beberapa permasalahan yang ada pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci. Permasalahan tersebut berada pada sisi udara dan sisi darat. Untuk sisi darat penulis mendapat permasalahan mengenai ketidaksesuaian lokasi Gedung PKP-PK dan tempat parkir kendaraan *foam tender*. Hal tersebut akan berimbas pada pergerakan kendaraan PKP-PK yang dalam hal ini *respone time* tidak mendukung pada runway 30. Sedangkan sisi udara yaitu tentang lokasi *Runway End Safety Area (RESA)* 30, dan *Clearway* tidak ada sedangkan *Stopway* tidak sesuai regulasi. Oleh karena itu, untuk mengatasi masalah tersebut dilakukan sebagai berikut:

1. Berdasarkan Tinjauan di lokasi mengenai kondisi dan letak *Runway End Safety Area (RESA)* 12&30 di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci area *Runway End Safety Area (RESA)* 12 berukuran 90mx60m dan *Runway End Safety Area (RESA)* 30 tidak ada.
2. Adanya Permasalahan pada Gedung PKP-PK/*Fire Station* akan sangat mengganggu keselamatan penerbangan di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci. Untuk itu perlu dilakukan analisa dan survey di lapangan untuk mengetahui "permasalahan" yang ada sehingga mendapatkan solusi dan kesimpulan yang mendasar.

Sesuai dengan Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan pasal 219 tentang fasilitas bandar udara, dijelaskan bahwa :

"Setiap badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas bandar udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pelayanan jasa bandar udara sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan."

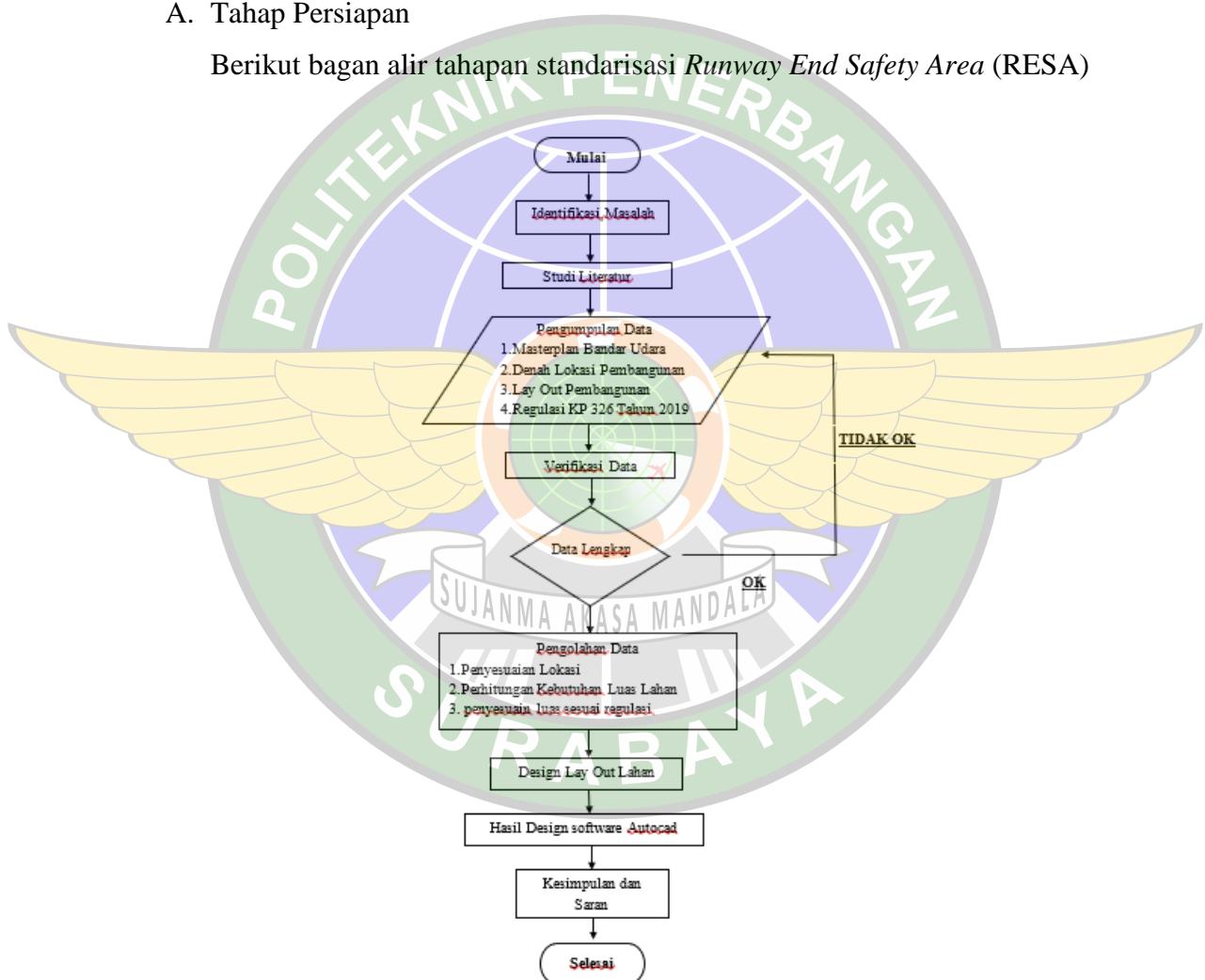
Dari peraturan tersebut dapat diberi solusi pada permasalahan yang pertama yang harus tersedia pada setiap ujung runway strip yang telah sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara NOMOR 326 TAHUN 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 {*MANUAL OF STANDARD CASR - PART 139*} VOLUME I BANDAR UDARA (AERODROME).

Sedangkan untuk permasalahan yang kedua yaitu penyesuaian lokasi Gedung PKP-PK/Fire Station yang tercantum pada 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).

4.4.1 Standarisasi Runway End Safety Area (RESA)

A. Tahap Persiapan

Berikut bagan alir tahapan standarisasi Runway End Safety Area (RESA)



Gambar 4. 15 Bagan Alur Penelitian Runway End Safety Area (RESA)

1. Peninjauan Lokasi Runway End Safety Area (RESA)

Guna mengetahui kondisi eksisting Runway End Safety Area (RESA) maka diperlukan peninjauan secara langsung pada lokasi Runway End Safety Area.



Gambar 4. 16 Peninjauan Lokasi Runway End Safety Area (RESA)

2. Pengumpulan Data

Setelah dilakukan peninjauan perlu dilakukan pengukuran agar sesuai pada layout Bandar Udara Depati Parbo mengenai *Runway End Safety Area (RESA)* 12 terdapat ukuran 90mx60m dan terdapat *Stopway* di ujung *runway end* 12.



Gambar 4. 17 Pengumpulan Data Runway End SAFETY Area (RESA)

3. Hasil peninjauan

Berdasarkan Tinjauan di lokasi dan menurut *Aerodrome Manual* mengenai *Runway End Safety Area (RESA)* 12 dan 30 di Bandar Udara Depati Parbo memiliki spesifikasi yaitu:

RESA Runway 12 : 90 m X 60 m

RESA Runway 30 : NIL

Kondisi eksisting *Runway End Safety Area (RESA) 12* pada Bandar Udara Depati Parbo dapat dilihat sebagai berikut :



Gambar 4. 18 Eksisting (RESA) Bandar Udara Depati Parbo

4. Temuan Otoritas Bandar Udara VI Padang

Pada kegiatan inspeksi otban wilayah VI di Bandar Udara Depati Parbo terkait Berita Acara Keselamatan Operasi Bandar Udara ditemukan hasil audit kinerja pada UPBU Kelas III Depati Parbo TA. 2017-2019 terdapat permasalahan runway yang tidak dilengkapi dengan *Runway End Safety Area (RESA)*. Hasil temuan dapat dilihat pada lampiran 3.

B. Tahap Pelaksanaan

1. Pengumpulan Regulasi

- Menurut KP 326 Tahun 2019 Pada bab 3.5.1 tentang umum
- Menurut KP 326 Tahun 2019 Pada bab 3.5.3 tentang Dimensi RESA
- Menurut KP 326 Tahun 2019 Pada Bab 3.5.9 tentang kemiringan RESA

2. Melakukan Standarisasi

- Menurut KP 326 Tahun 2019, *Runway End Safety Area (RESA)* harus tersedia pada setiap ujung *runway strip* dan *Runway End Safety Area (RESA)* dapat disediakan pada setiap ujung *runway strip* ketika nomor kodennya 1 atau 2 untuk *non instrument runway*.
- Menurut KP 326 Tahun 2019, bab 3.5.3 Untuk Bandar udara Code number 3 dan 4 panjang minimum RESA 90 m, sedang untuk kondisi tertentu (lainnya) panjang minimum 60 m.

**Tabel 4. 1 Dimensi Resa
Dimensi RESA**

Uraian	Code letter / Penggolongan pesawat					
	A / I	B / II	C / III	D / IV	E / V	F / VI
Jarak minimum antara holding bay dengan garis tengah landasan						
a. landasan instrument (m)	90	90	90	90	90	90
b. landasan non-instrument (m)	60	60	90	90	90	90
Lebar minimum (m) atau (2 kali lebar Runway)	18	23	30	45	45	60
Kemiringan memanjang maksimum (%)	5	5	5	5	5	5
Kemiringan melintang maksimum (%)	5	5	5	5	5	5

(Sumber: KP 326 Tahun 2019)

Catatan:

- Untuk Internasional Aerodrome sesuai dengan rekomendasi ICAO panjang RESA 240, code number 3 dan 4
- Untuk Internasional Aerodrome sesuai dengan rekomendasi ICAO panjang RESA 120, code number 1 dan 2
- Kekuatan, harus disiapkan dan dibangun sedemikian sehingga dapat mengurangi bahaya kerusakan pada pesawat yang mendarat terlalu kebawah (undershooting) atau keluar landasan, dan untuk pergerakan kendaraan PKP-PK.
- c. Berdasarkan kp 326 tahun 2019, kemiringan *Runway End Safety Area* (RESA) sedemikian rupa sehingga tidak ada bagian area *Runway End Safety Area* (RESA) melampaui permukaan pendekatan atau lepas landas.
 - Kemiringan Memanjang/*Longitudinal*
Kemiringan memanjang *Runway End Safety Area* (RESA) tidak melebihi kemiringan menurun sebesar 5 persen. Perubahan kemiringan memanjang sedapat mungkin secara bertahap, perubahan kemiringan yang curam atau perubahan kemiringan yang berlawanan secara tiba-tiba harus dihindari.
 - Kemiringan Melintang/*Transverse*

Kemiringan melintang *Runway End Safety Area* (RESA), baik kemiringan menurun atau menaik, tidak lebih dari 5 persen. Perubahan kemiringan melintang sedapat mungkin secara bertahap.

3. Penyesuaian

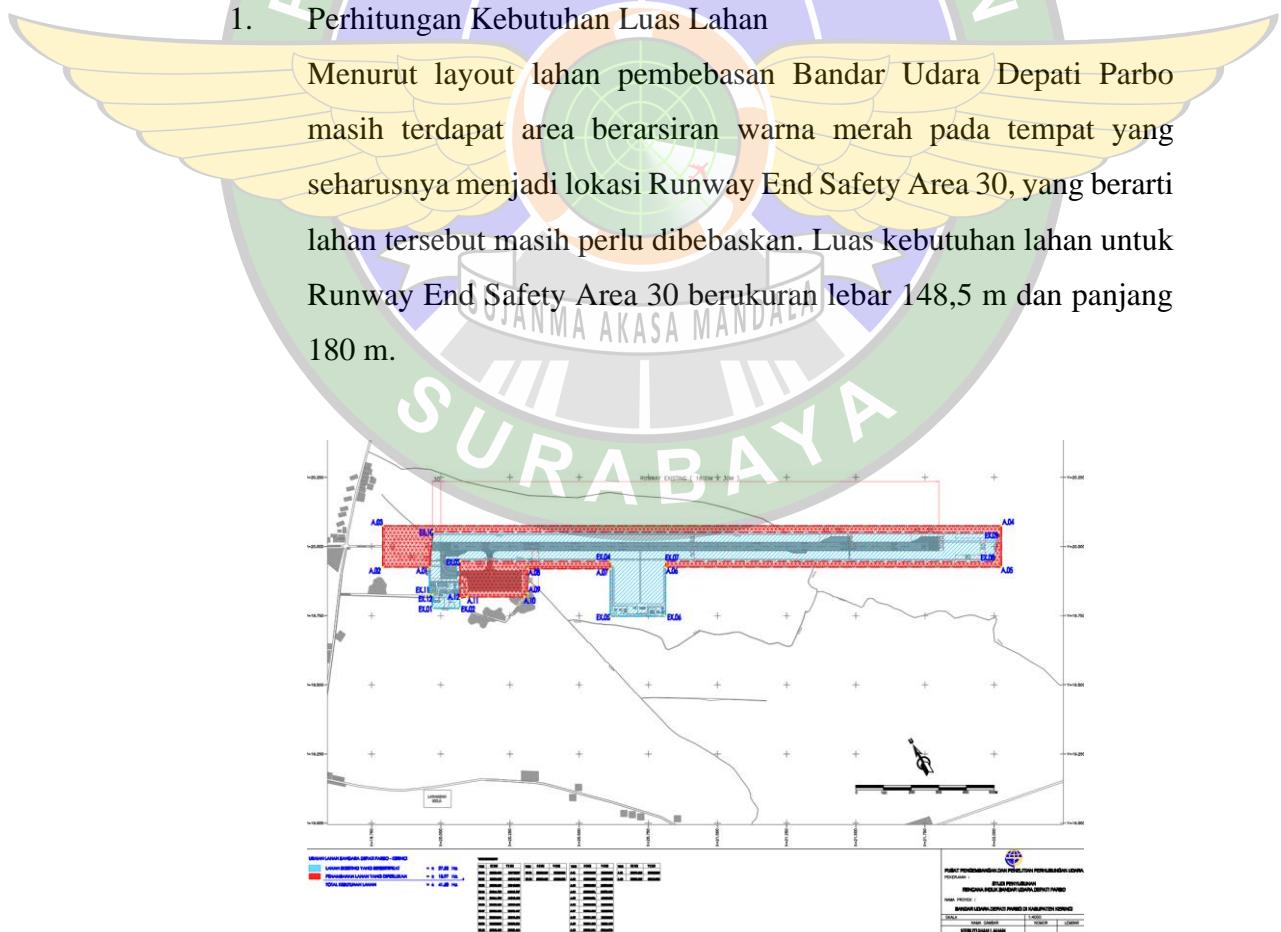
- a. Pada Pengukuran yang dilakukan di lapangan didapatkan bahwa Bandar Udara Depati Parbo memiliki Runway End Safety Area (RESA) 12 dengan ukuran 90 m X 60 m dalam hal ini telah sesuai dengan regulasi KP 326 Tahun 2019 pada bab 3.5.3.

b. Namun Pada Runway End Safety Area 30 masih belum terdapat RESA 30 dikarenakan lahan pada ujung runway 12 terlalu dekat dengan jalan raya sehingga membahayakan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan.

C. Tahap Akhir

1. Perhitungan Kebutuhan Luas Lahan

Menurut layout lahan pembebasan Bandar Udara Depati Parbo masih terdapat area berarsiran warna merah pada tempat yang seharusnya menjadi lokasi Runway End Safety Area 30, yang berarti lahan tersebut masih perlu dibebaskan. Luas kebutuhan lahan untuk Runway End Safety Area 30 berukuran lebar 148,5 m dan panjang 180 m.



Gambar 4.19 Layout Lahan Pembebasan Sisi Udara. (Sumber:Masterplan Bandara Udara,2022)

a. Mengenai kekurangan lahan pembebasan yang dibutuhkan untuk Runway End Safety Area 30 yaitu sebagai berikut.

1. Bagian A.01 Ukuran Lahan	86mx85m	(7.310)m ²
2. Bagian A.02 Ukuran Lahan	91mx85m	(7.735)m ²
3. Bagian A.03 Ukuran Lahan	91mx65m	(5.915)m ²
4. Bagian A.04 Ukuran Lahan	91mx65m	(5.915)m ²
5. Bekas Jalan Umum	175,8mx5,5m	(966,9)m ²
Total		(27.841,9)m²

Pada lahan yang diperlukan untuk resa terdapat bekas jalan umum dalam hal itu sudah dimiliki oleh pemda dan dapat direkomendasikan oleh daerah sehingga lahan bekas jalan umum tidak dihitung.

Jadi Kekurangan Lahan untuk Runway End Safety Area (RESA) pada Bandar Udara Depati Parbo yaitu : **26.875m²**



Gambar 4. 20 Kekurangan Lahan RESA

Rencana Aggaran Biaya Relokasi Lahan Untuk Runway End Safety Area

12

Berdasarkan uu nomor 28 tahun 2019 tentang pajak daerah mengenai rumus nilai jual tanah yaitu sebagai berikut.

1. Total Harga Tanah : Luas Tanah x NJOP/Meter tanah
2. Total Harga Bangunan : Luas Bangunan x NJOP/Meter Bangunan
3. Nilai Jual Tanah : Nilai Harga Tanah + Nilai Harga Bangunan

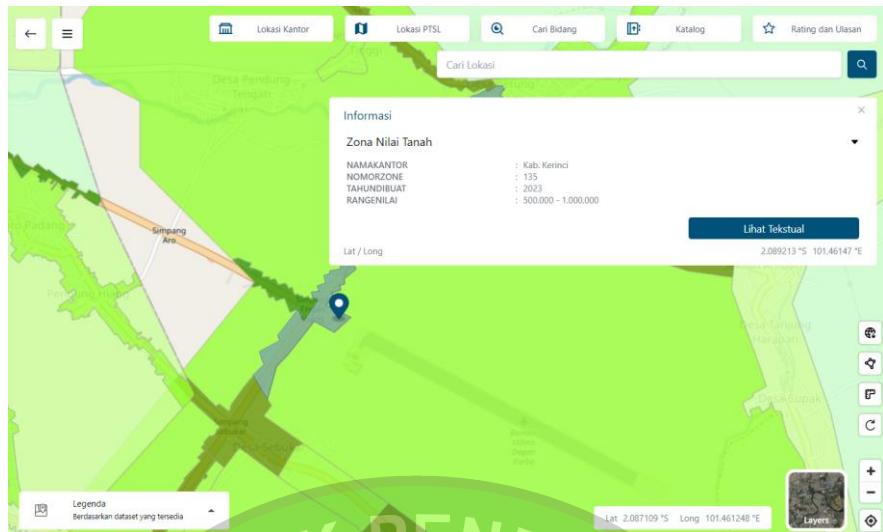
Jadi untuk mencari Nilai Jual Tanah untuk pembebasan lahan Bandar Udara Depati Parbo sebagai berikut:

Total Harga Tanah :

- Bagian A.01 Luas Lahan(7.310)m² x Rp 1.000.000 : Rp 7.310.000.000
- Bagian A.02 Luas Lahan(7.735)m² x Rp 1.000.000 : Rp 7.735.000.000
- Bagian A.03 Luas Lahan(5.915)m² x Rp 1.000.000 : Rp 5.915.000.000
- Bagian A.04 Luas Lahan (5.915)m² x Rp 1.000.000 : Rp 5.915.000.000

Tabel 4. 2 Rencana Anggaran Biaya Pembebasan Lahan

NO	JENIS BAGIAN LAHAN	VOLUME	SATUAN	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	2	3	4	5	
1	Bagian A.01	7.31	m ²	Rp 1.000.000	Rp.7.310.000.000
2	Bagian A.02	7.735	m ²	Rp 1.000.000	Rp 7.735.000.000
3	Bagian A.03	5.915	m ²	Rp 1.000.000	Rp 5.915.000.000
4	Bagian A.04	5.915	m ²	Rp 1.000.000	Rp 5.915.000.000
			JUMLAH		Rp 26.875.000.000
			PPN 11%		Rp 2.956.250.000
			JUMLAH TOTAL		Rp.29.831.250.000
			DIBULATKAN		Rp 29.000.000.000
	<i>Terbilang : Dua Puluh Sembilan Miliyar Rupiah</i>				



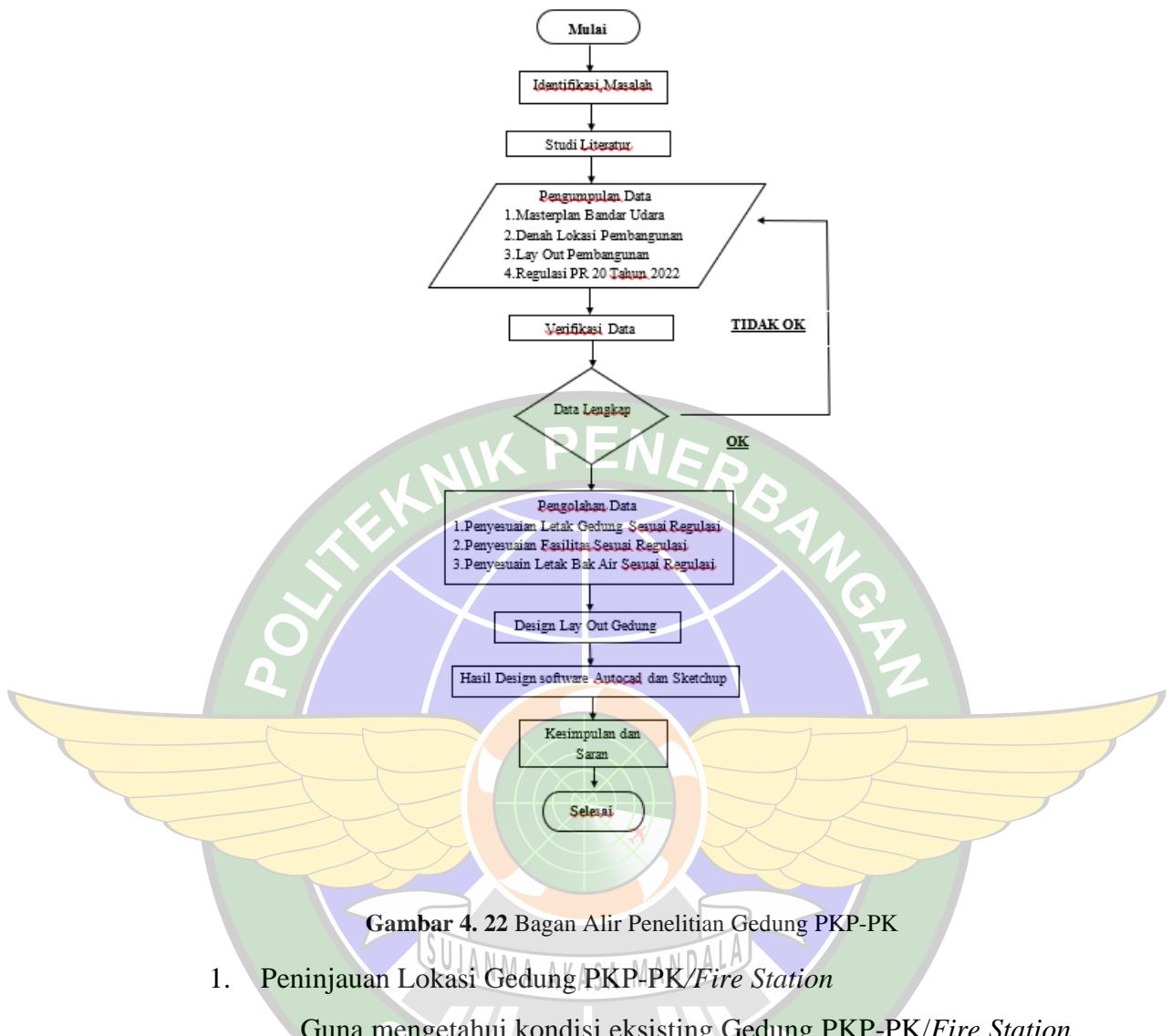
Gambar 4. 21 Layout Harga Tanah (Sumber: ATR BPN Kerinci 2023)

- c. Masalah pembebasan lahan dengan masyarakat sekitar
 - a. Tanah yang dimiliki masyarakat bukan tanah milik perseorangan melainkan tanah milik keluarga.
 - b. Tanah yang dimiliki Masyarakat merupakan lahan yang menjadi tujuan utama Masyarakat mencari penghasilan.

4.4.2 Standarisasi Gedung PKP-PK/Fire Station

A. Tahap Persiapan

Berikut bagian alir tahapan standarisasi Gedung PKP-PK



Gambar 4. 22 Bagan Alir Penelitian Gedung PKP-PK

1. Peninjauan Lokasi Gedung PKP-PK/Fire Station

Guna mengetahui kondisi eksisting Gedung PKP-PK/Fire Station maka diperlukan peninjauan secara langsung pada lokasi Gedung



Gambar 4. 23 Peninjauan Gedung PKP-PK

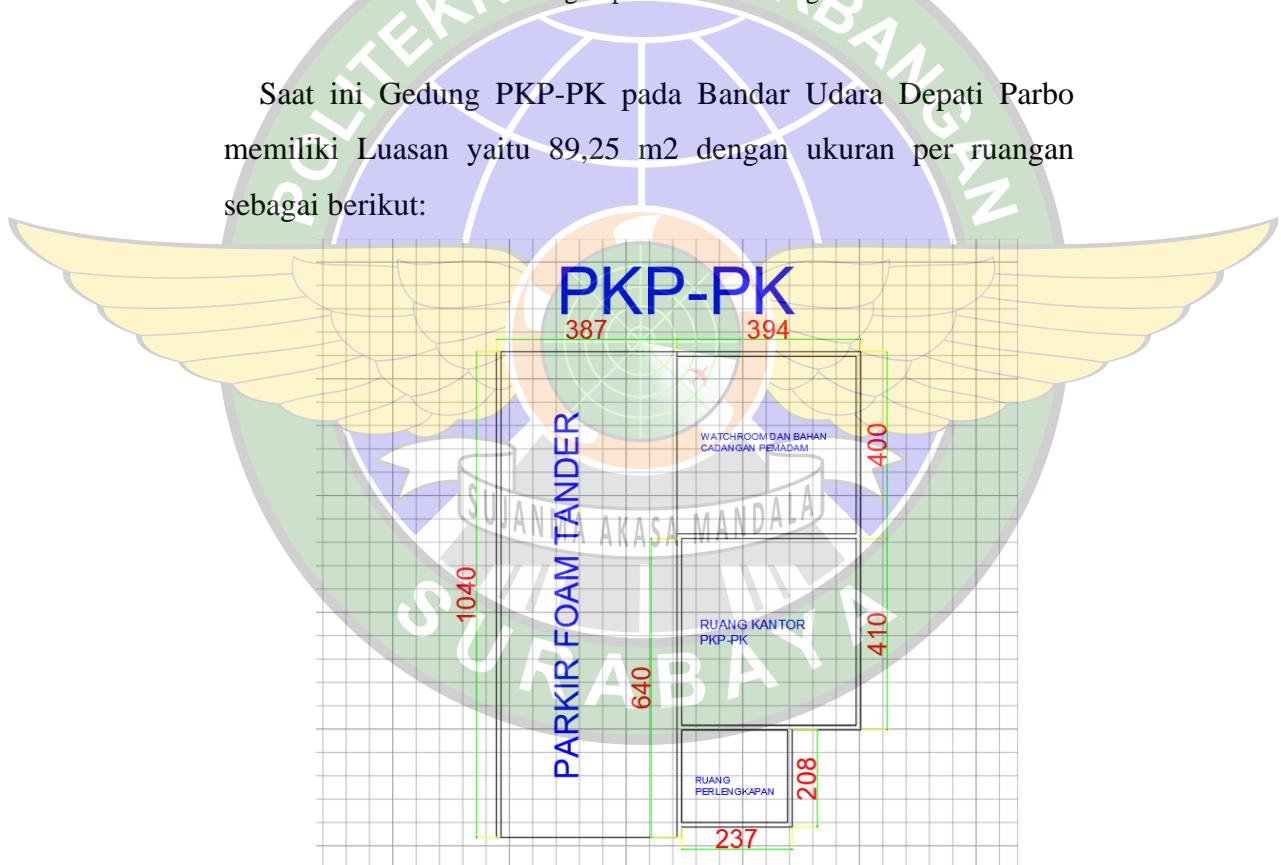
2. Pengumpulan Data

Setelah dilakukan peninjauan perlu dilakukan pengukuran agar sesuai pada layout Bandar Udara Depati Parbo mengenai Gedung PKP-PK memiliki luasan 89,5m²



Gambar 4. 24 Pengumpulan Data Gedung PKP-PK

Saat ini Gedung PKP-PK pada Bandar Udara Depati Parbo memiliki Luasan yaitu 89,25 m² dengan ukuran per ruangan sebagai berikut:



Gambar 4. 25 Eksisting Ukuran Gedung PKP-PK

3. Hasil Peninjauan

Berdasarkan tinjauan di lokasi Gedung PKP-PK mendapatkan hasil sebagai berikut:



Gambar 4. 26 Eksisting PKP-PK Bandar Udara Depati Parbo

Tabel 4. 2 Kategori Klasifikasi Bandara

Kategori Bandar Udara Untuk PKP-PK	Panjang Keseluruhan Pesawat Udara (Meter)	Lebar Maksimum Udara Badan Pesawat (meter)
1	<9	2
2	9 s/d < 12	2
3	12 s/d < 18	3
4	18 s/d < 24	4
5	24 s/d < 28	4
6	28 s/d < 39	5
7	39 s/d < 49	5
8	49 s/d < 61	7
9	61 s/d < 76	7
10	76 s/d < 90	8

(Sumber:KP 326 Tahun 2019)

Menurut data Aerodrome Manual System(2022) Bandar Udara Depati Parbo jenis pesawat yang pernah beroperasi yaitu ATR 72-600 yang memiliki Panjang 27,16 meter. Maka dapat disimpulkan bahwa Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memasuki kategori PKP-PK kelima. Pada tempat parkir kendaraan foam tender di gedung PKP-PK saat ini yang berkategori V belum sesuai dengan regulasi/ketentuan yang ada. Pada tempat parkir foam tender harus disesuaikan tempat parkir dan kontruksi lantainya. selain itu di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci saat ini memiliki

fasilitas parkir Foam Tender berjumlah 2 unit kendaraan.



Gambar 4. 27 Eksisting Tempat Parkir Foam Tender Tanpa Kendaraan



Gambar 4. 28 Eksisting Tempat Parkir Foam Tender ada Kendaraan

Saat ini Gedung PKP-PK/Fire Station Bandar Udara Depati Parbo Kerinci dapat menampung 2 kendaraan foam tender type VI dan V dengan karakteristik sebagai berikut.

4. Temuan Otoritas Bandar Udara

Pada kegiatan inspeksi otban wilayah VI di Bandar Udara Depati Parbo terkait Berita Acara Keselamatan Operasi Bandar Udara ditemukan hasil audit kinerja pada UPBU Kelas III Depati Parbo TA. 2017-2019 terdapat permasalahan ketidaksuaian lokasi Gedung PKP-PK/Fire Station Bandar Udara Depati Parbo. Hasil temuan dapat dilihat pada lampiran 3.

B. Tahap Pelaksanaan

1. Pengumpulan Regulasi
 - a. Berdasarkan PR 30 Tahun 2022, Tentang Persyaratan Tempat Parkir.
 - b. Menurut PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139.
 - c. Berdasarkan Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP 77/VI/2005 Persyaratan Teknis Bandar Udara Kebutuhan bangunan untuk kendaraan PKP-PK.
2. Melakukan Standarisasi
 - a. Berdasarkan PR 30 Tahun 2022, Tentang Persyaratan Tempat Parkir Berdasarkan PR 30 Tahun 2022, persyaratan mengenai Tempat parkir kendaraan foam tender sebagai berikut:
Fasilitas parkir Foam Tender harus memenuhi persyaratan, antara lain:
 - 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;
 - Sistem parkir seri dengan ruang bebas minimum 1,5 meter di sekeliling kendaraan;
 - Konstruksi lantai harus memperhitungkan berat Foam Tender terbesar dan landai mengarah ke luar dengan kemiringan maksimal 3°; dan
 - Permukaan lantai harus memenuhi persyaratan:
 - Anti-slip;
 - Tahan terhadap oli, gemuk (grease), dan foam konsentrat;
 - Mudah dibersihkan;
 - Permukaan lantai tidak licin; dan
 - Tidak terdapat hal yang berpotensi membahayakan Personel PKP-PK dan mengganggu operasional Foam Tender saat kondisi darurat.

b. Menurut PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139. Menurut PM 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 139*) Tentang Bandar Udara (*AERODROME*) Kategori Bandar Udara Untuk PKP-PK adalah suatu tingkatan yang dihitung atau dirumuskan berdasarkan panjang keseluruhan dan lebar maksimum badan pesawat udara terbesar yang beroperasi di bandar udara tersebut serta mempertimbangkan jumlah pergerakannya dan Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah semua kendaraan PKP-PK, peralatan operasional PKP-PK dan bahan pendukungnya serta personel yang disediakan di setiap Bandar Udara untuk memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran.

Berdasarkan Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP 77/VI/2005 Persyaratan Teknis Bandar Udara Kebutuhan bangunan untuk kendaraan PKP-PK. sesuai dengan kebutuhan kendaraan minimal yang diatur dalam kelompok fasilitas PKP-PK. Luas bangunan memperhitungkan jumlah kendaraan RIV minimum dan kendaraan tambahan berupa ambulance. Tinggi garasi/tempat parkir memperhitungkan tinggi kendaraan dan tinggi alat penyemprot, diambil tinggi minimal 5 m. tempat parkir / garasi PKP-PK berupa ruang terbuka tanpa kolom pada tengah ruangan atau penempatan kolom yang seminimal mungkin pada tengah ruangan. Dilengkapi bak air dengan volume sesuai yang disyaratkan.

3. Penyesuaian

a. Pada tinjauan yang dilakukan di lapangan didapatkan bahwa Bandar Udara Depati Parbo memiliki Gedung PKP-PK berada pada fasilitas sisi darat dan yang seharusnya berada pada

fasilitas sisi udara dalam hal ini belum sesuai dengan regulasi KP 326 Tahun 2019

- b. Pada lokasi tempat parkir PKP-PK di Bandar Udara Depati Parbo belum sesuai dengan regulasi PR 30 Tahun 2022 hal tersebut mengakibatkan Respons Time tidak mendukung.

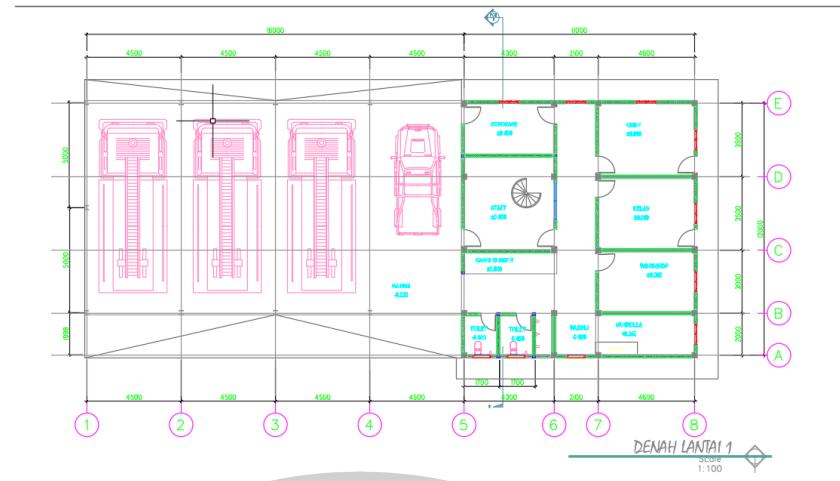
C. Tahap Akhir

1. Penyesuaian Lokasi Baru Gedung PKP-PK pada Masterplan. Sesuai dengan Perencanaan Master Plan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci mengenai Gedung PKP-PK/*Fire Station* akan dibangun pada lokasi terminal baru.



Gambar 4. 29 Letak Lokasi Gedung PKP-PK (Sumber: Masterplan Bandara,2022)

2. Menyelaraskan dengan masterplan Bandar Udara Depati Parbo
Pembangunan Tempat parkir kendaraan Foam Tender baru saat ini sambil menunggu pembuatan tempat parkir terbaru untuk kendaraan PKP-PK agar perawatan mobil foam tender bisa memadai.



Gambar 4. 30 Denah Tampak Atas Perencanaan Terbaru Gedung PKP-PK (Sumber:Data Bandara,2022)



Gambar 4. 31 Denah Tampak Depan dan Samping Gedung PKP-PK ((Sumber:Data Bandara)



Gambar 4. 32 Denah Tampak Depan dan Samping Gedung PKP-PK 3Dimensi

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian teori dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

5.1.1 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training*

Pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki peranan penting membantu manajemen dalam merawat dan mengembangkan bandara lebih maju demi terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan. Berkat bimbingan *supervisor*, senior unit bangunan dan landasan dan pembimbing kita dapat merasakan pengalaman kerja nyata dan dapat menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dengan baik dan lancar.

Kesimpulan dari *On The Job Training* (OJT) berdasarkan kegiatan yang telah dilaksanakan oleh penulis, antara lain:

1. Memahami keadaan lapangan secara nyata.
2. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama pekerja.
3. Memahami cara kerja sama yang baik antar sesama unit, karena di bandar udara saling keterkaitan.
4. Menambah pengalaman dan wawasan akan bandar udara, dari segi perawatan dan pemelihara.
5. Memahami lebih luas akan fasilitas-fasilitas yang ada pada bandar udara.

5.1.2 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan dari hasil pembahasan maka ditarik kesimpulan bahwa *Runway End Safety Area* (RESA) 12 & 30 serta Gedung PKP-PK/Fire Station guna mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan di area sisi udara dan dapat mengoptimalkan pelayanan penerbangan di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci sebagaimana yang dijelaskan pada pembahasan di antaranya

Tabel 5. 1 Kesimpulan Permasalahan

No	Masalah	Penyelesaian Masalah	Referensi	Hasil
1	Tidak adanya <i>Runway End Safety Area</i> (RESA) 30/Ujung Runway 12	Dilakukan peninjauan lokasi pada <i>Runway End Safety Area</i> (RESA) 12&30	<ul style="list-style-type: none"> • MOS 139 VOL I - KP 326 TAHUN 2019 	Tidak dapat dikembangkan kembali dikarenakan terkendala pembebasan lahan.
2	Tidak Sesuaiannya letak Gedung PKP-PK/ <i>Fire Station</i> dan Tempat Parkir Kendaraan <i>Foam Tander</i>	Dilakukan peninjauan lokasi pada area PKP-PK dan Fasilitas penunjang lainnya.	<ul style="list-style-type: none"> • MOS 139 VOL I - KP 326 TAHUN 2019 • PR 30 TAHUN 2022 • SKEP 347/XII/1999 • SKEP/77/VI/2005 	<p>Lokasi Gedung PKP-PK/<i>Fire Station</i> Tidak Sesuai</p> <p>Lokasi Tempat Parkir <i>Foam Tander</i> Tidak Sesuai</p>

5.2 Saran

Dalam peningkatan kualitas pelayanan penerbangan di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci, personel Teknisi Bangunan Landasan dan Personel PKP-PK disarankan untuk melakukan perawatan terhadap sarana dan prasarana yang ada. Berdasarkan kesimpulan yang didapat dari pembahasan masalah diatas sehingga mendapatkan saran sebagai berikut:

5.2.1 Saran Pelaksanaan *On The Job Training*

1. Penambahan alat agar dalam perawatan dan pemeliharaan lebih optimal.
2. Pentingnya *cross check* terhadap peralatan sebelum melakukan pekerjaan dan setelah pekerjaan agar tidak ada yang tertinggal. Bila di sisi udara dikhawatirkan akan mengganggu keselamatan dan keamanan operasional penerbangan.

3. Dalam bandar udara dibutuhkan adanya *Standard Operating Procedure* (SOP) untuk setiap kegiatan perawatan maupun perbaikan. Oleh karena itu
4. bila ada perubahan atau penambahan dalam pekerjaan untuk dilakukan pembaharuan secara berkala terhadap SOP yang ada di bandar udara.

5.2.2 Saran Permasalahan

Tabel 5.2 Saran Permasalahan

No	Masalah	Saran
1.	Tidak adanya <i>Runway End Safety Area</i> (RESA) 30/Ujung Runway 12	Berkoordinasi dengan Pemerintah daerah terkait pembebasan lahan untuk pengembangan lahan sisi udara pada UPBU Kelas III Depati Parbo Kerinci.
2.	Tidak Sesuainya letak Gedung PKP-PK/ <i>Fire Station</i> dan Tempat Parkir <i>Foam Tender</i> PKP-PK	<ul style="list-style-type: none"> - Pembangunan Gedung PKP-PK baru sesuai dengan regulasi dan masterplan Bandar Udara Depati Parbo - Membuat tempat parkir baru bagi kendaraan <i>Foam Tender</i> sesuai dengan ketentuan regulasi pada PR 30 Tahun 2022 .

Jadi dari permasalahan tersebut penulis dapat memberikan saran mengenai *Runway End Safety Area* (RESA) dengan melakukan koordinasi dengan pemerintah daerah dan pemilik tanah terhadap lahan yang diperlukan sehingga mendapatkan hasil mengenai lahan yang dibutuhkan dan mengenai permasalahan Gedung PKP-PK yaitu pembangunan baru Gedung PKP-PK sesuai dengan regulasi yang ada sehingga Response time dari kendaraan PKP-PK dan pergerakan dari personel PKP-PK dapat terpenuhi dan tidak ada ada hambatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr Moestopo Beragama.
- Kementerian Perhubungan. 2019. Peraturan Direktur Jenderal Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis Dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139 Volume 1 Bandar Udara (Aerodrome)*). Jakarta, Indonesia: Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara: 2022. *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)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Direktorat Jenderal Cipta Karya. 2008. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 24/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pemeliharaan dan Perawatan Bangunan Gedung*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Menteri Perhubungan RI. 1999. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Menteri Perhubungan RI. 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Presiden RI. 2009. *Undang-Undang RI No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: DPR RI dan Presiden RI.
- Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci. 2022. *Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual)*. Kerinci: Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci.

LAMPIRAN 1



Meninjau kerusakan *apron* akibat helikopter

Inspeksi harian *runway*



Pengecekan pada *Airport Maintenance John Deere*

Penebangan pohon bersama pegawai bandara



Pengarahan oleh senior mengenai PCI

Pengarahan oleh *supervisor*

LAMPIRAN 1



Zoom meeting pengantaran taruna OJT bersama supervisor



Gotong royong perbaikan pagar perimeter sisi darat



Pengecoran tutup septic tank



Pengerjaan gambar digital denah bangunan sisi darat



Menghitung Rancangan Anggaran Biaya Garasi John Deere



Mengukur luas area DVOR

LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Aditya Mursyed Murtadho
NIT : 30721025
PRODI : D.III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN ANGKATAN VI B
Lokasi OJT : UPBU Kelas III Depati Parbo, Kerinci
April 2023

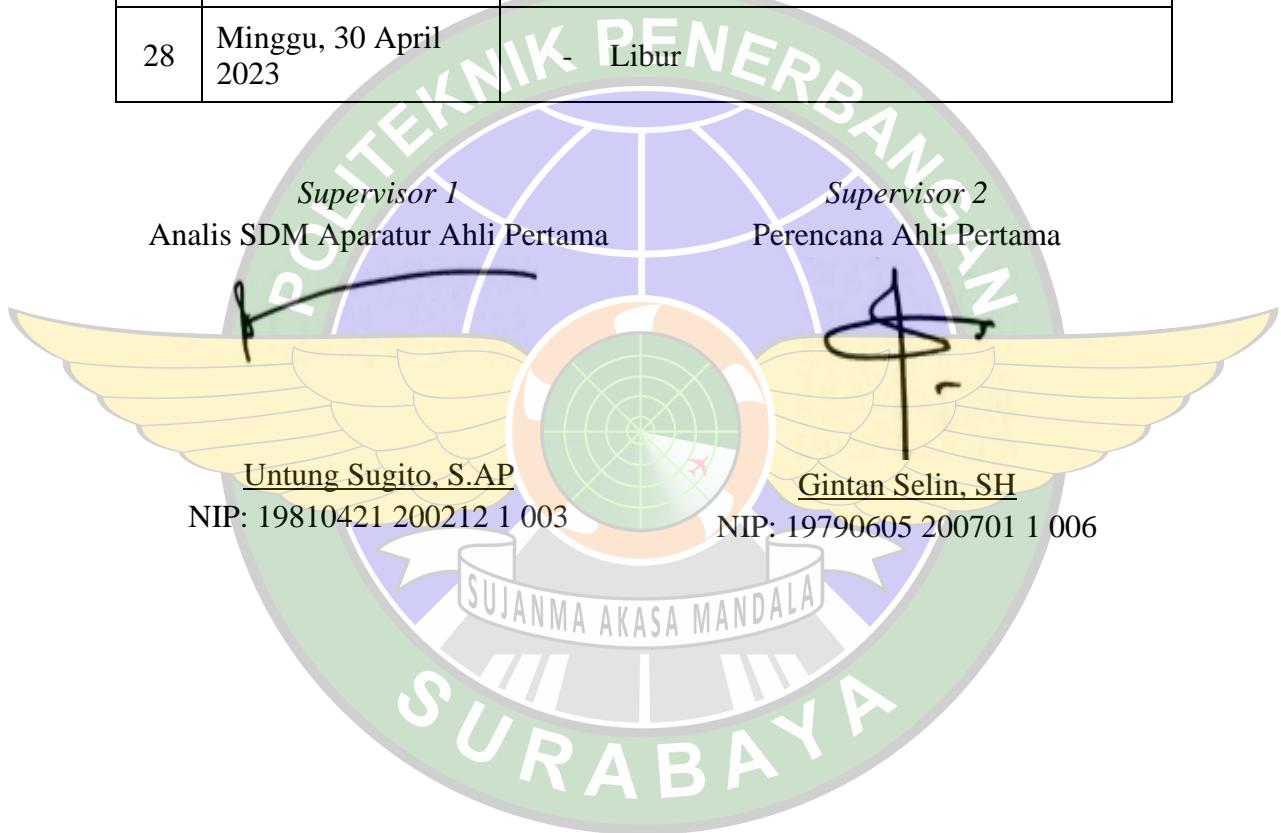
NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Senin, 3 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Taruna <i>On the Job Training</i> Datang ke Bandar Udara Depati Parbo Kerinci untuk kali pertama- Orientasi Lingkungan dan Pegawai Bandar Udara Depati Parbo Kerinci
2.	Selasa, 4 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian landasan- Meninjau kerusakan <i>apron</i> akibat helikopter
3.	Rabu, 5 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian landasan- Menghitung Rencana Anggaran Biaya gudang- Mengukur luas garasi John Deere
4.	Kamis, 6 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian landasan- Meninjau kerusakan pada tutup drainase sisi udara- Latihan pengoperasian <i>total station</i>
5.	Jumat, 7 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Pembersihan pada <i>runway</i>
6.	Sabtu, 8 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Pembersihan mobil dinas <i>Avsec</i>
7.	Minggu, 9 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>
8.	Senin, 10 April 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Pengukuran luas area DVOR

LAMPIRAN 2

9.	Selasa, 11 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Mengukur luasan area DVOR - Inspeksi harian <i>runway</i>
10.	Rabu, 12 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melanjutkan pengukuran luasan DVOR
11.	Kamis, 13 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Mengukur seluruh luas bangunan sisi darat
12.	Jumat, 14 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Penggambaran denah bangunan sisi darat menggunakan <i>software AutoCAD</i>
13.	Sabtu, 15 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
14.	Minggu, 16 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
15.	Senin, 17 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Perbaikan pada lubang di tutup <i>septic tank</i> menggunakan metode pengecoran - Melanjutkan pengerjaan gambar <i>digital</i> bangunan sisi darat
16.	Selasa, 18 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu melakukan perbaikan pada ban <i>foam tender</i> dan mengganti oli gardan
17	Rabu, 19 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
18	Kamis, 20 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pembersihan drainase sisi udara
19	Jumat, 21 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur Idul Fitri
20	Sabtu, 22 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur Idul Fitri
21	Minggu, 23 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur Idul Fitri
22	Senin, 24 April 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>

LAMPIRAN 2

23	Selasa, 25 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
24	Rabu, 26 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pengukuran terhadap kerusakan bronjong sisi udara
25	Kamis, 27 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
26	Jumat, 28 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pengukuran seluruh marka <i>runway</i>
27	Sabtu, 29 April 2023	- Libur
28	Minggu, 30 April 2023	- Libur



LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Aditya Mursyed Murtadho
NIT : 30721025
PRODI : D.III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN ANGKATAN VI B
Lokasi OJT : UPBU Kelas III Depati Parbo, Kerinci
Mei 2023

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Senin, 1 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Membuat RAB pengecatan bangunan sisi darat- Membuat RAB perbaikan kerusakan bronjong sisi udara- Pengerjaan gambar digital dua dimensi bronjong dan marka <i>runway</i>
2.	Selasa, 2 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melanjutkan pembuatan RAB perbaikan kerusakan bronjong sisi udara- Melakukan pengecekan kerusakan pada John Deere
3.	Rabu, 3 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melanjutkan pembuatan RAB perbaikan kerusakan bronjong sisi udara- Merevisi gambar perencanaan jalan masuk bandara baru
4.	Kamis, 4 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pengecekan kerusakan selang hidrolik pada John Deere
5.	Jumat, 5 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Inspeksi bangunan sisi darat
6.	Sabtu, 6 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Libur
7.	Minggu, 7 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none">- Libur

LAMPIRAN 2

8.	Senin, 8 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penebangan pohon di jalan masuk bandara
9.	Selasa, 9 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penebangan pohon di jalan masuk bandara
10.	Rabu, 10 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melaksanakan <i>zoom meeting</i> pengantaran taruna <i>On the Job Training</i> bersama <i>supervisor</i> - Melakukan pengisian bahan bakar pada mobil dinas
11.	Kamis, 11 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
12.	Jumat, 12 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melaksanakan gotong royong Bersama pegawai - Melakukan perbaikan pada John Deere
13.	Sabtu, 13 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
14.	Minggu, 14 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
15.	Senin, 15 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
16.	Selasa, 16 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran marka pada <i>runway</i> - Melakukan pemeriksaan saluran pembuangan pada rumah dinas
17.	Rabu, 17 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemotongan rumput sisi udara menggunakan John Deere
18	Kamis, 18 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
19	Jumat, 19 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
20	Sabtu, 20 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur

LAMPIRAN 2

21	Minggu, 21 Mei 2023	- Libur
22	Senin, 22 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemotongan rumput sisi udara menggunakan John Deere - Melakukan pengecoran dak atap pada Pos keamanan - Melakukan penggantian saluran pembuangan wastafel rumah dinas
23	Selasa, 23 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu penggantian oli pada <i>foam tender</i> - Melakukan pengukuran drainase <i>apron</i> - Melakukan perbaikan kran pada musholla
24	Rabu, 24 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran terhadap <i>runway</i>, <i>taxiway</i> dan <i>apron</i> - Melakukan perbaikan pipa tandon air - Melakukan perbaikan AC musholla
25	Kamis, 25 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penggambaran <i>digital marka runway, taxiway</i> dan <i>apron</i>
26	Jumat, 26 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pembersihan ruang <i>fitness</i> dan <i>karaoke</i>
27	Sabtu, 27 Mei 2023	- Libur
28	Minggu, 28 Mei 2023	- Libur
29	Senin, 29 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemotongan rumput sisi udara menggunakan John Deere - Melakukan pengukuran <i>obstacle</i> - Melakukan perhitungan luasan cat marka
30	Selasa, 30 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran <i>obstacle</i>
31	Rabu, 31 Mei 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran <i>obstacle</i>

Supervisor 1
Analis SDM Aparatur Ahli Pertama

Untung Sugito, S.AP
NIP: 19810421 200212 1 003

Supervisor 2
Perencana Ahli Pertama

Gintan Selin, SH
NIP: 19790605 200701 1 006

LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Aditya Mursyed Murtadho
NIT : 30721025
PRODI : D.III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN ANGKATAN VI B
Lokasi OJT : UPBU Kelas III Depati Parbo, Kerinci
Juni 2023

NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Kamis, 1 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
2.	Jumat, 2 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
3.	Sabtu, 3 Juni 2023	- Libur
4.	Minggu, 4 Juni 2023	- Libur
5.	Senin, 5 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Membuat RAB cat marka sisi udara
6.	Selasa, 6 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> Mengerjakan RAB cat marka sisi udara
7.	Rabu, 7 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pembersihan saluran pipa toilet terminal - Melakukan perbaikan pemasangan keramik wastafel pada terminal
8.	Kamis, 8 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
9.	Jumat, 9 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pembersihan pada <i>water treatment plan</i>
10.	Sabtu, 10 Juni 2023	- Libur

LAMPIRAN 2

11.	Minggu, 11 Juni 2023	- Libur
12.	Senin, 12 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran <i>waterponding</i>
13.	Selasa, 13 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
14.	Rabu, 14 juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Mengukur dan mendata kerusakan pada perkerasan di <i>runway</i> - Membantu melakukan pekerjaan bekisting drainase sisi udara
15.	Kamis, 15 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Mengukur dan menghitung jumlah pagar perimeter sisi udara - Mempelajari PCI dan jenis – jenis kerusakan perkerasan
16.	Jumat, 16 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan kerja bakti pembersihan jalan masuk bandara persama pegawai - Melakukan pengukuran pagar perimeter sisi udara
17.	Sabtu, 17 Juni 2023	- Libur
18	Minggu, 18 Juni 2023	- Libur
19	Senin, 19 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran pagar perimeter sisi udara - Melakukan penggambaran desain plang selamat datang - Membuat perhitungan RAB gudang
20	Selasa, 20 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan perhitungan RAB Gudang - Melakukan penggerjaan gambar desain plang selamat datang
21	Rabu, 21 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>

LAMPIRAN 2

22	Kamis, 22 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penggambaran denah garasi John Deere menggunakan <i>software</i> SketchUp
23	Jumat, 23 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan gotong royong Bersama para pegawai
24	Sabtu, 24 juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
25	Minggu, 25 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
26	Senin, 26 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengecekan terhadap <i>rolling door</i> pagar perimeter - Melakukan <i>zoom meeting</i> asistensi laporan <i>On the Job Training</i>
27	Selasa, 27 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran terhadap marka sisi darat
28	Rabu, 28 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu pembuatan tempat parkir baru
29	Kamis, 29 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur Idul Adha
30	Jumat, 30 Juni 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur Idul Adha

Supervisor 1

Analis SDM Aparatur Ahli Pertama

Untung Sugito, S.AP

NIP: 19810421 200212 1 003

Supervisor 2

Perencana Ahli Pertama

Gintan Selin, SH

NIP: 19790605 200701 1 006

LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Aditya Mursyed Murtadho
NIT : 30721025
PRODI : D.III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN ANGKATAN VI B
Lokasi OJT : UPBU Kelas III Depati Parbo, Kerinci
Juli 2023

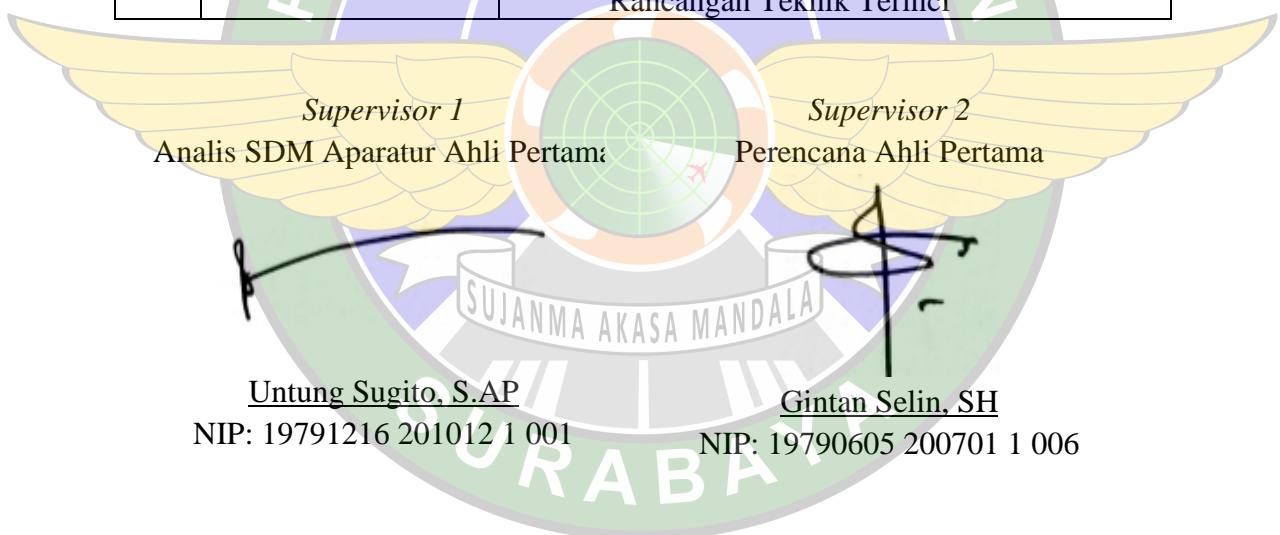
NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Sabtu, 1 Juli 2023	- Libur
2.	Minggu, 2 Juli 2023	- Libur
3.	Senin, 3 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu pembuatan tempat parkir baru
4.	Selasa, 4 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran marka sisi udara
5.	Rabu, 5 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pmerataan dan pemadatan tanah tempat parkir baru menggunakan <i>stamper</i>
6.	Kamis, 6 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengecatan dasar pada plang selamat datang
7.	Jumat, 7 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan perbaikan keramik pada gedung operasional
8.	Sabtu, 8 Juli 2023	- Libur
9.	Minggu, 9 Juli 2023	- Libur
10.	Senin, 10 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
11.	Selasa, 11 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>

LAMPIRAN 2

		<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan pengecatan lapis kedua pada plang selamat datang
12.	Rabu, 12 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemasangan akrilik pada plang selamat dating - Melakukan pelapisan <i>waterproof</i> pada atap ruang bendahara
13.	Kamis, 13 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
14.	Jumat, 14 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
15.	Sabtu, 15 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
16.	Minggu, 16 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
17	Senin, 17 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
18	Selasa, 18 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
19	Rabu, 19 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
20	Kamis, 20 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
21	Jumat, 21 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
22	Sabtu, 22 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
23	Minggu, 23 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Libur
24	Senin, 24 Juli 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>

LAMPIRAN 2

25	Selasa, 25 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
26	Rabu, 26 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
27	Kamis, 27 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
28	Jumat, 28 Julis 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
29	Sabtu,29 Juli 2023	- Libur
30	Minggu, 30 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
31	Senin, 31 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci



LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Aditya Mursyed Murtadho
NIT : 30721025
PRODI : D.III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN ANGKATAN VI B
Lokasi OJT : UPBU Kelas III Depati Parbo, Kerinci
Agustus 2023

NO	HARI/TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Selasa, 1 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
2.	Rabu, 2 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
3.	Kamis, 3 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
4.	Jumat, 4 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
5.	Sabtu, 5 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
6.	Minggu, 6 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
7.	Senin, 7 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none">- Inspeksi harian <i>runway</i>- Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci

LAMPIRAN 2

8.	Selasa, 8 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
9.	Rabu, 9 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
10.	Kamis, 10 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
11.	Jumat, 11 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
12.	Sabtu, 12 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
13.	Minggu, 13 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
14.	Senin, 14 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
15.	Selasa, 15 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
16.	Rabu, 16 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
17.	Kamis, 17 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
18.	Jumat, 18 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
19.	Sabtu, 19 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>
20.	Minggu, 20 Agustus 2023	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi harian <i>runway</i>

LAMPIRAN 2

21.	Senin, 21 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pelaksanaan ujian sidang laporan OJT
22.	Selasa, 22 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
23.	Rabu, 23 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
24.	Kamis, 24 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
25.	Jumat, 25 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
26.	Sabtu, 26 Agustus 2023	- Libur
27.	Minggu, 27 Agustus 2023	- Libur
28.	Senin, 28 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
29.	Selasa, 29 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
30.	Rabu, 30 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
31.	Kamis, 31 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>

Supervisor 1

Analis SDM Aparatur Ahli Pertama

Untung Sugito, S.AP

NIP: 19791216 201012 1 001

Supervisor 2

Perencana Ahli Pertama

Gintan Selin, SH

NIP: 19790605 200701 1 006

LAMPIRAN 3



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III
DEPATI PARBO KERINCI

Jalan : Angkasa Pura I Telp : 08117445123 | Tlx : -
Kecamatan : Sitinjau Laut | Fax : - | E-mail : bandara.kerinci@gmail.com
Kabupaten Kerinci | SMS Center : 08117445123 | Home Page : -

Nomor : PS.005/0001/UPBU-DP/VI/2019 Kerinci, 28 Juni 2019
Klasifikasi :
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Tanggapan atas Ikhtisar Temuan Hasil Audit Kinerja pada UPBU Kelas III Yth. Kepada
Deputi Parbo TA. 2017-2019 Inspektorat Jenderal Perhubungan Kementerian

4

JAKARTA

1. Menindaklanjuti Surat Inspektorat III Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor : PS.005/I/23/III/ITJEN-2019 tanggal 08 Mei 2019 perihal Laporan Hasil Audit Kinerja pada UPBU Kelas III Depati Parbo Tahun 2017 s.d 2019
 2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan hormat disampaikan Tanggapan atas Iktisar Temuan Hasil Audit Kinerja pada UPBU Kelas III Depati Parbo TA. 2017-2019
 3. Demikian disampaikan, atas perhatianmu diberikan terimakasih

Tembusuan

1. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
 2. Inspektor Jenderal Kementerian Perhubungan;
 3. Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
 4. Sekretaris Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan;
 5. Sekretaris Direktur Jenderal Perhubungan Udara.



LAMPIRAN 3

TANGGAPAN ATAS IKHTISAR TEMUAN HASIL AUDIT KINERJA
PADA UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III DEPATI PARBO TAHUN ANGGARAN 2017 – 2019

No.	URAIAN TEMUAN HASIL AUDIT	KODE	REKOMENDASI		KODE	TIDAK LANJUT	
			4	5		6	
1	Terdapat Permasalahan Obstacle dan Runway yang tidak dilengkapi dengan RESA, Lokasi Fire Station dan Runway Strip tidak memenuhi persyaratan	3	a) Berkoordinasi dengan Pemerintah daerah terkait kepastian kepemilikan lahan untuk pengembangan lahan sisi udara pada UPBU Kelas III Depati Parbo untuk memenuhi persyaratan teknis Bandar Udara ; b) Menyampaikan rencana pengelolaan keselamatan (safety plan) kepada Dirjen Hubud yang menjelaskan alasan standar keselamatan tidak dapat dipenuhi pada UPBU Depati Parbo ;		Temuan Tim Itjen benar, pada ujung Runway 12 dimana belum terdapat/tersedia Clearway, Stopway dan RESA untuk Runway 30 sesuai KP 39 tahun 2015, dikarenakan belum dimilikinya lahan untuk kebutuhan dimaksud, lahan untuk kebutuhan tersebut dimiliki masyarakat dan dipergunakan oleh masyarakat untuk bertani menanam padi, serta tidak ditumbuhinya oleh tanaman keras dan bangunan lainnya. Tanah yang belum dimiliki tersebut telah masuk dalam rencana induk Bandar udara pengembangan sampai dengan ultimate, dan rencana pembebasan lahan akan dilaksanakan oleh pemerintah daerah. (copy layout Rencana Induk terlampir)	a) Terhadap kondisi Obstacle berupa bangunan puskesmas milik pemerintah daerah, UPBU Depati Parbo telah melakukan komunikasi, Koordinasi dan kolaborasi dengan pemerintah daerah dengan mendorong pemerintah daerah bersama UPBU mengambil langkah konstruktif penyelesaian permasalahan secara permanen telah direncanakan dalam program berupa : Jangka Pendek yaitu pembuatan nota kesepahaman (MoU) antara UPBU Depati Parbo dengan Dinas Penanaman Modal Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan Tenaga Kerja Kabupaten Kerinci sebagai penerbit Izin Mendirikan Bangunan (IMB) untuk mendapatkan rekomendasi ketinggian bangunan sebagai salah satu syarat penerbitan IMB. (Copy MoU dan Dokumentasi terlampir). Jangka menengah yaitu rencana sosialisasi kepada masyarakat yang masuk dalam Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Bandar udara terkait Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) dan melakukan pengukuran ulang terhadap objek obstacle dan melakukan perbaikan pada objek berdampak.	

