

**PERBAIKAN *PARKING AREA* RODA DUA DAN
STANDARISASI MARKA PADA *RUNWAY*
DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)
Tanggal 3 April 2023 – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh:

WIJDAN AFWAN AL FARUQ
NIT 30721046

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

**PERBAIKAN *PARKING* AREA RODA DUA DAN
STANDARISASI MARKA PADA *RUNWAY*
DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 3 April 2023 – 31 Agustus 2023**



Disusun Oleh:

WIJDAN AFWAN AL FARUQ
NIT 30721046

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

LEMBAR PERSETUJUAN

PERBAIKAN PARKING AREA RODA DUA & STANDARISASI MARKA PADA RUNWAY DI BANDAR UDARA DEPATI PARBO KERINCI

Oleh:

Wijdan Afwan Al Faruq
NIT. 30721046

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:

Supervisor/OJTI

Dosen Pembimbing



Gintan Selin, SH
NIP. 19790605 200701 1 006



Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP., S.T., M.T., IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

Mengetahui,

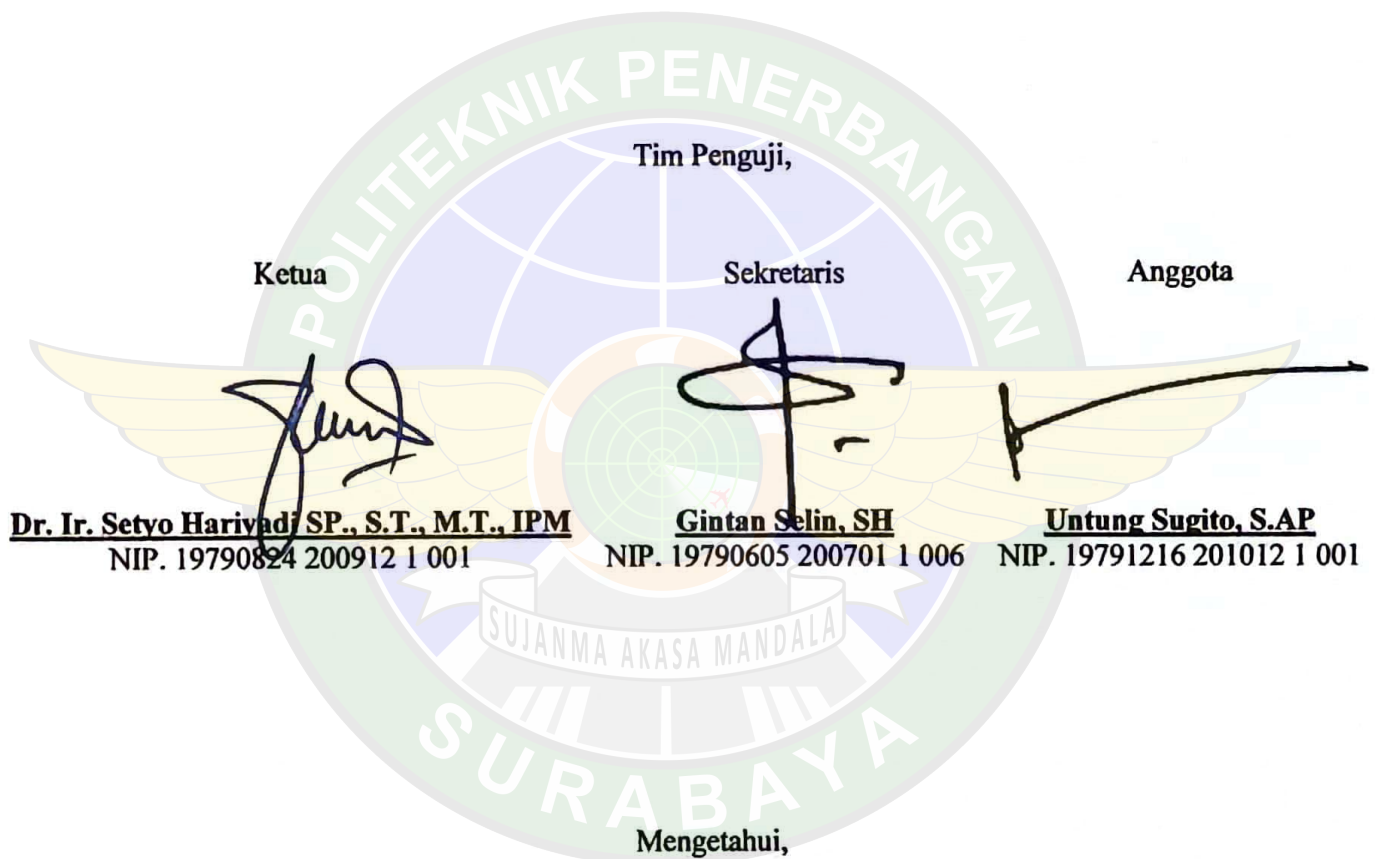
Kepala Kantor UPBU Kelas III Depati Parbo Kerinci



Barent L. Tobing, S.T., M.T.
NIP. 19670630 199906 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 23 bulan Agustus tahun 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*



Ketua Program Studi


Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP., S.T., M.T., IPM
NIP. 19790824 200912 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena dengan berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyusun dan menyelesaikan tugas Laporan Praktik Kerja Lapangan atau *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci, yang berada di Kabupaten Kerinci Provinsi Sumatera Barat.

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 pada hamba-Nya.
2. Orang tua yang senantiasa mendukung secara material maupun moril serta doa yang tiada henti kepada penulis.
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, MM., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP., S.T., M.T., IPM., selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Dr. Ir. Setyo Hariyadi SP., S.T., M.T., IPM., selaku Dosen Pembimbing Laporan *On the Job Training* yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing penulis sehingga dapat menyelesaikan laporan ini.
6. Seluruh dosen dan instruktur pengajar di Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membimbing kami selama ini.
7. Bapak Farel T.L Tobing, S.T., M.T., selaku Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
8. Bapak Untung Sugito, S.AP., sebagai *supervisor* Taruna dan Kepala Tata Usaha Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
9. Bapak Gintan Selin, SH., sebagai *supervisor* Taruna *On the Job Training* (OJT) dan Kepala Teknik Operasi Keselamatan dan Pelayanan Darurat Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
10. Ibu Reny Anjasmara, A.Md., selaku Kepala Unit Bangunan dan Landasan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.

11. Bapak Teguh Imam Suharto, S.T., M.T., sebagai pendamping asistensi laporan *On the Job Training*.
12. Seluruh Pegawai Unit Bangunan dan Landasan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.
13. Seluruh Teknisi Tenaga Honorer Unit Landasan dan Unit Bangunan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci.
14. Seluruh Teknisi Unit Alat-alat Berat (A2B) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Depati Parbo Kerinci.
15. Seluruh rekan – rekan dari Poltekbang Surabaya OJT Kerinci yang telah membantu, memberikan saran dan kritikan kepada penulis yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

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.

Kerinci, 23 Agustus 2023

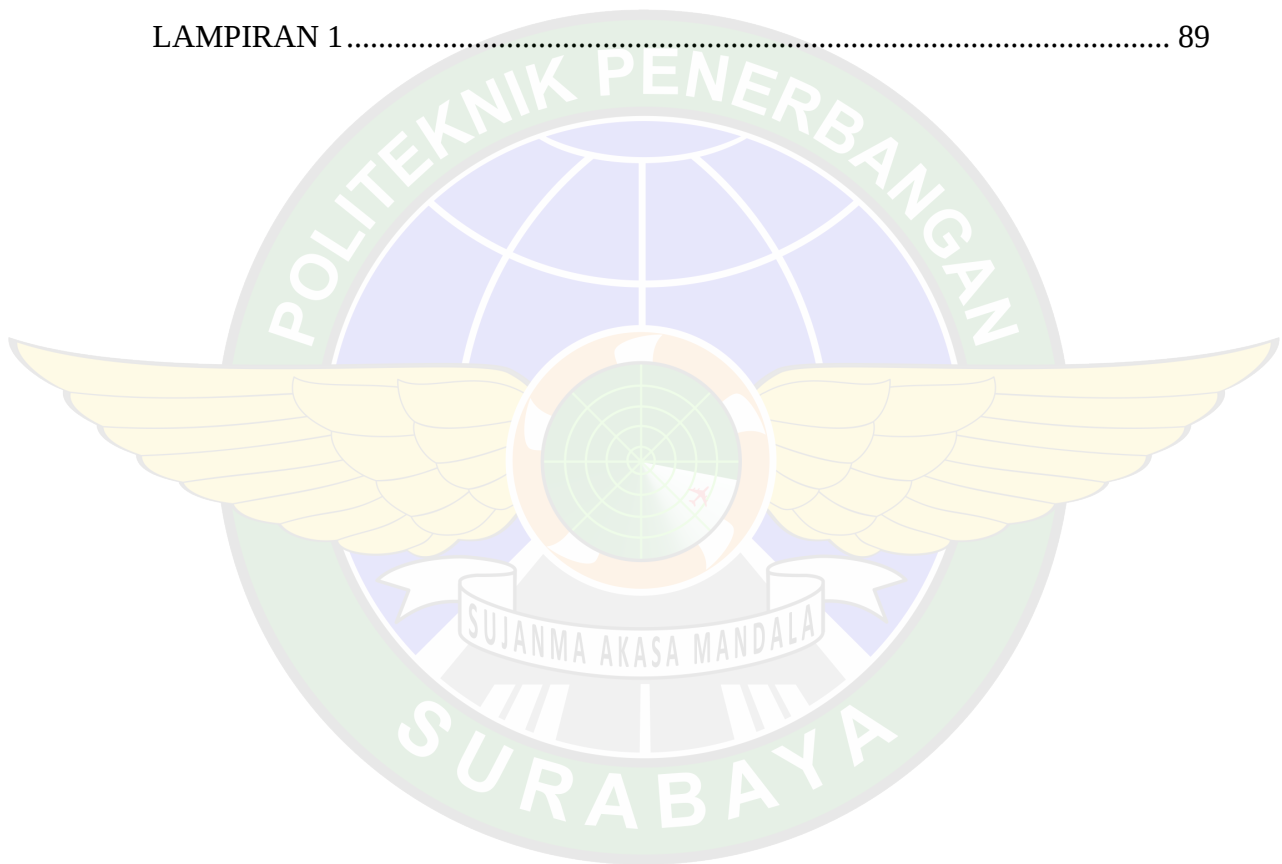
Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	1
1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training	3
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 Kerinci	5
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	6
2.2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	6
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat.....	7
2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	8
2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	8
2.2.5 Jam Operasi	9
2.2.6 <i>Declared Distance</i>	9
2.2.7 Koordinat <i>Obstacle</i>	9
2.2.8 Data Fasilitas Udara	11
2.2.9 Layout Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Eksisting	12
2.3 Struktur Organisasi	13

BAB III	14
TINJAUAN TEORI	14
3.1 <i>Runway</i>	14
3.2 Teknis Marka Pada Sisi Udara	14
3.2.1 <i>Runway Side Stripe Marking</i>	15
3.2.2 <i>Runway Designation Number Marking</i>	17
3.2.3 <i>Threshold Marking</i>	17
3.2.4 <i>Runway Centerline Marking</i>	19
3.2.5 <i>Aiming Point Marking</i>	19
3.2.6 <i>Touchdown Zone Marking</i>	20
3.3 <i>Parking Area</i>	21
3.3.1 Penentuan Kebutuhan Parkir	22
3.3.2 Pola Parkir Sepeda Motor.....	32
3.4 <i>Rubber Deposit</i>	34
3.4.1 Jadwal Pembersihan Endapan Karet (<i>Rubber Removal</i>)	34
3.4.2 Metode Pembersihan Endapan Karet (<i>Rubber Removal</i>).....	35
BAB IV	37
PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING	37
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	37
4.1.1 Fasilitas Sisi Darat.....	37
4.1.2 Fasilitas Sisi Udara	42
4.2 Jadwal <i>On The Job Training</i>	43
4.3 Permasalahan.....	44
4.4 Analisa Pemecahan Masalah.....	44
4.5 Bagan Alur Permasalahan Marka.....	46
4.5.1 Marka.....	47
4.6 Bagan Alur Permasalahan <i>Parking Area</i>	72
4.5.2 <i>Parking Area</i> Roda Dua	73
BAB V.....	80

PENUTUP.....	80
5.1 Kesimpulan	80
5.1.1 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	80
5.1.2 Kesimpulan Permasalahan	80
5.2 Saran.....	81
5.2.1 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	81
5.2.2 Saran dan Solusi Permasalahan.....	81
DAFTAR PUSTAKA	83
LAMPIRAN 1.....	89



DAFTAR TABEL

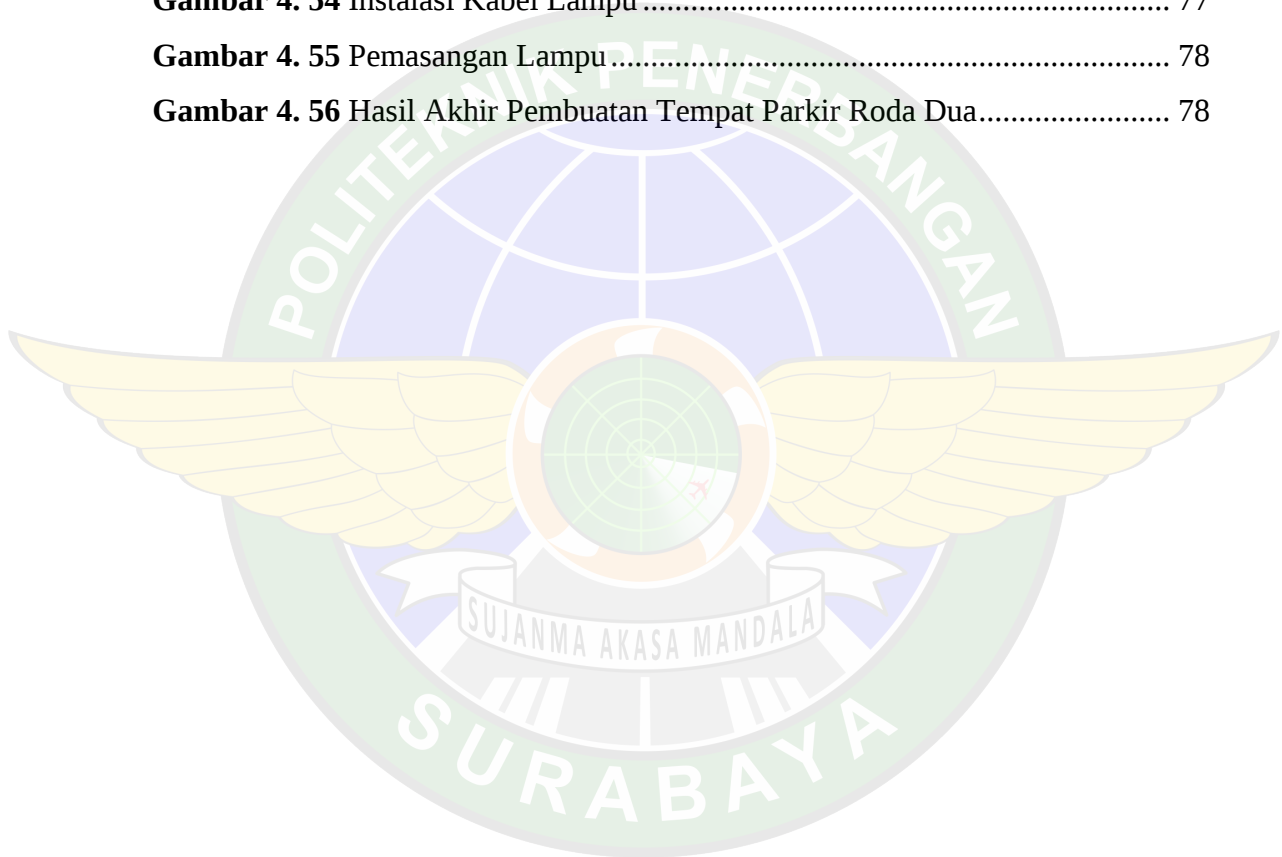
Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara.....	7
Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	7
Tabel 2. 3 Tabel <i>Handling Services and Facilities</i>	8
Tabel 2. 4 Tabel Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	8
Tabel 2. 5 Tabel Jam Operasi Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	9
Tabel 2. 6 <i>Declared Distance</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	9
Tabel 2. 7 Koordinat <i>Obstacle</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	9
Tabel 2. 8 Data Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci tahun 2023.....	11
 Tabel 3. 1 Jumlah Garis <i>Runway</i> Berdasarkan Lebar <i>Runway</i>	18
Tabel 3. 2 Lokasi dan Dimensi Marka <i>Aiming Point</i>	20
Tabel 3. 3 Jumlah Pasangan Marka Berdasarkan Jarak Antara Kedua <i>Threshold</i>	21
Tabel 3. 4 Tabel Penentuan Satuan Ruang Parkir	22
Tabel 3. 5 Jadwal Pembersihan Endapan Karet (Rubber Removal)	34
 Tabel 4. 1 Daftar Alat dan Bahan yang Diperlukan	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	5
Gambar 2. 2 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	6
Gambar 2. 3 Layout Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Eksisting.....	12
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Kantor UPBU Kelas III Depati Parbo Kerinci	13
Gambar 3. 1 Marka <i>Aiming Point</i> dan <i>Touchdown Zone</i>	16
Gambar 3. 2 Bentuk dan Proporsi Nomor dan Huruf untuk Marka <i>Runway Designation</i>	17
Gambar 3. 3 Marka <i>Runway Designation</i> , <i>Centerline</i> dan <i>Threshold</i>	18
Gambar 4. 1 Terminal Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	37
Gambar 4. 2 <i>Tower</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	38
Gambar 4. 3 <i>Power House</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	39
Gambar 4. 4 Gedung Administrasi Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	39
Gambar 4. 5 Gedung PKP - PK Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	40
Gambar 4. 6 Gedung AAB Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	40
Gambar 4. 7 Parkir Mobil Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	41
Gambar 4. 8 Parkir Motor Lama Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	41
Gambar 4. 9 Parkir Motor Baru Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	42
Gambar 4. 10 <i>Runway</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	42
Gambar 4. 11 <i>Apron</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	43
Gambar 4. 12 <i>Taxiway</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	43
Gambar 4. 13 Bagan Alur Permasalahan Marka	46
Gambar 4. 14 <i>Runway</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci	47
Gambar 4. 15 Pengukuran Marka	48
Gambar 4. 16 Pencatatan Data Hasil Pengukuran Marka	49
Gambar 4. 17 <i>Runway End</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	50
Gambar 4. 18 Perhitungan Marka <i>Runway End 12</i> Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	50
Gambar 4. 19 Perhitungan <i>Runway End 30</i> Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	51
Gambar 4. 20 Perhitungan <i>Threshold 12</i> Bagian Kanan Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	52

Gambar 4. 21 Perhitungan <i>Threshold 12</i> Bagian Kiri Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	52
Gambar 4. 22 Perhitungan <i>Threshold 30</i> Bagian Kanan Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	53
Gambar 4. 23 Perhitungan <i>Threshold 30</i> Bagian Kiri Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	54
Gambar 4. 24 <i>Runway Designation Number 12</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	54
Gambar 4. 25 Perhitungan <i>Runway Designation Number 12</i> Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	55
Gambar 4. 26 <i>Runway Designation Number 30</i> Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.....	55
Gambar 4. 27 Perhitungan <i>Runway Designation Number 30</i> Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	56
Gambar 4. 28 Arah Mata Angin dan Derajatnya.....	56
Gambar 4. 29 Perhitungan Panjang dan Lebar <i>Runway Centerline Marking</i>	57
Gambar 4. 30 Perhitungan Jarak Antar <i>Runway Centerline Marking</i>	58
Gambar 4. 31 Marka <i>Touchdown Zone</i> Berpasangan.....	59
Gambar 4. 32 Marka <i>Touchdown Zone</i> Tanpa Pasangan	59
Gambar 4. 33 Perhitungan <i>Aiming Point Marking</i> Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	60
Gambar 4. 34 Perhitungan <i>Runway Side Stripe Marking</i> Menggunakan <i>Software AutoCAD</i>	61
Gambar 4. 35 <i>Runway Side Stripe Marking</i>	62
Gambar 4. 36 Letak <i>Runway Designation Number Marking</i> Diantara <i>Threshold</i> Dengan <i>Runway Centerline Marking</i>	63
Gambar 4. 37 Bentuk dan ukuran <i>Runway Designation Number Marking</i>	64
Gambar 4. 38 Bentuk <i>Threshold Marking</i>	65
Gambar 4. 39 Garis putih pada <i>Runway Centerline Marking</i>	66
Gambar 4. 40 Bentuk <i>Aiming Point Marking</i>	67
Gambar 4. 41 Bentuk dan Jarak <i>Touchdown Zone Marking</i>	67
Gambar 4. 42 Bagan Alur Permasalahan <i>Parking Area</i>	72
Gambar 4. 43 Pembongkaran Gudang Lama.....	74
Gambar 4. 44 Pembelian Material yang Dibutuhkan	74
Gambar 4. 45 Pengukuran Baja Ringan Taso dan Reng	74

Gambar 4. 46 Pembautan Baja Ringan.....	75
Gambar 4. 47 Pemasangan Tiang Utama	75
Gambar 4. 48 Pengecoran Pondasi Tiang.....	75
Gambar 4. 49 Pemasangan Penyangga Atap	76
Gambar 4. 50 Pemasangan Rangka Atap Reng.....	76
Gambar 4. 51 Pemasangan Atap <i>Spandex</i>	76
Gambar 4. 52 Penimbunan Pasir Pada Tanah	77
Gambar 4. 53 Pemadatan Tanah Menggunakan <i>Stamper</i>	77
Gambar 4. 54 Instalasi Kabel Lampu	77
Gambar 4. 55 Pemasangan Lampu	78
Gambar 4. 56 Hasil Akhir Pembuatan Tempat Parkir Roda Dua.....	78



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training*

Pada zaman modern saat ini Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara yang mempunyai wilayah yang cukup luas dan berkembang dituntut untuk mengikuti perkembangan negara yang telah maju didunia agar Indonesia mampu menjadi negara yang lebih berkembang dan maju, agar dapat bersaing dengan negara-negara maju didunia. Oleh karenanya Negara Indonesia harus mempersiapkan segala aspek-aspek kesejahteraan, pendidikan, transportasi, infrastuktur dan lain-lain sebagai penunjang hal tersebut. Untuk mempercepat kemajuan dan kesejahteraan bangsa maka haruslah didukung dengan ketersediaan transportasi atau jasa transportasi yang layak, di Indonesia transportasi merupakan jantung kegiatan masyarakat yang dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan yang tersebar dari sabang sampai merauke. Untuk menunjang hal tersebut Indonesia memiliki tiga jenis transportasi yakni transportasi darat, laut, dan udara.

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.

Perekonomian di Indonesia dari tahun ke tahun berkembang secara pesat. Terlihat dari banyaknya gedung yang berdiri di kota Indonesia. Pertumbuhan ekonomi yang pesat ini memberikan kontribusi terhadap kenaikan mobilitas Indonesia. Sarana transportasi darat yang ada di Indonesia tidak mampu melayani kebutuhan masyarakat Indonesia secara maksimal, karena bentuk Indonesia yang berkepulauan. Terlihat dari kegiatan masyarakat Indonesia yang semakin hari, semakin sibuk dengan pekerjaan yang

membutuhkan kecepatan, dengan bepergian antar pulau maupun Negara. Salah satu transportasi alternatif yang harus dikembangkan yaitu transportasi udara.

Pengembangan jasa transportasi udara tersebut tiap tahun akan meningkat oleh karena itu kita perlu sumber daya manusia yang memadai, untuk mengembangkan Indonesia, khususnya pada dunia penerbangan. Untuk itu pemerintah Indonesia melakukan serangkaian program pendidikan untuk menghasilkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi dan wawasan di dunia penerbangan. Salah satu lembaga pendidikan tersebut ialah Politeknik Penerbangan Surabaya yang merupakan lembaga pendidikan dibawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.

Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki sebuah visi yaitu menjadi lembaga pendidikan dan pelatihan penerbangan kelas dunia yang profesional dan mampu menghasilkan lulusan yang kompeten dan berdaya saing tinggi di industri jasa penerbangan nasional maupun internasional. Sehingga lulusan dari Politeknik Penerbangan Surabaya dituntut dan dididik untuk menjadi sumber daya manusia yang berkompetensi dalam dunia transportasi udara yang siap pakai karena penerapan program pendidikan khusus sesuai kejuruan untuk mendapatkan kecakapan yang bersifat operasional / praktikal dengan sertifikasi kecakapan tertentu.

Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki berbagai program studi, salah satunya yaitu jurusan Teknik Bangunan Dan Landasan. Teknisi Bangunan dan Landasan memiliki peran yang sangat penting dalam mengadakan sarana dan prasarana yang memumpuni di bandar udara di seluruh Indonesia. Tugas dari Teknisi Bangunan dan Landasan yaitu untuk memastikan bahwa perencanaan dan pembangunan sisi darat dan udara berjalan sesuai dengan standar yang ada. Begitupun dengan perawatan dan pemeliharaan fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara harus selalu diperhatikan agar transportasi udara dapat berjalan dengan lancar, aman dan nyaman bagi penggunaannya.

Untuk itu Politeknik Penerbangan Surabaya mengadakan kegiatan *On the Job Training (OJT)*. Kegiatan *On the Job Training* dimaksudkan untuk menunjang peningkatan pendidikan, meningkatkan wawasan berpikir dan

pengetahuan yang lebih luas, yang mana lulusannya diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang dewasa ini sangat dibutuhkan, sehingga keberadaan dapat mendukung kualitas sumber daya manusia dalam menunjang pembangunan.

Politeknik Penerbangan Surabaya ini bekerja sama dengan bandar udara yang tersebar di seluruh Indonesia, salah satunya yaitu Bandar Udara Depati Parbo Kerinci. Dengan adanya OJT diharapkan Taruna/I dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan, serta dapat mengembangkan wawasan dan memperoleh pengalaman nyata di lapangan. Sehingga para Taruna akan lebih terampil dan siap terjun ke dunia kerja dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir, melakukan penalaran dan menganalisa serta mengambil keputusan yang tepat dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT).

1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training

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.

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. Mampu menerapkan teori maupun praktik yang diterima selama di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lokasi *On the Job Training* (OJT).
2. Mendapat pengetahuan, pengalaman, keterampilan, dan gambaran secara langsung sebagai seorang *Facilities Technician* di bandar udara.

3. Mengenal fasilitas-fasilitas di bandar udara beserta fungsinya, khususnya yang berkaitan dengan unit kerja teknik bangunan dan landasan.
4. Lebih mengenal dunia kerja yang sesungguhnya terutama dalam bidang bangunan dan landasan agar setelah lulus dari Politeknik Penerbangan Surabaya mampu mempersiapkan diri dengan baik sehingga menjadi seorang Teknisi Bangunan dan Landasan yang handal dan professional.

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 Depati Parbo Kerinci 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 Kerinci

Bandar Udara Depati Parbo yang terletak di Kabupaten Kerinci didirikan pada tahun 1978 dan diberi nama dari pahlawan Kerinci yaitu Muhammad Kasib yang bergelar Depati Parbo. Tujuan awal didirikannya bandar udara ini adalah untuk jalur evakuasi bencana dan pendistribusian bantuan, karena Kerinci merupakan daerah rawan bencana. 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 beroperasi di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci ini adalah pesawat Wings Air ATR 72-600.



Gambar 2. 1 Terminal Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

Beroperasinya bandar udara ini menjadikan waktu tempuh perjalanan Jambi menuju Kota Sungai Penuh atau Kabupaten Kerinci yang normalnya 10 jam dapat dipersingkat dalam kurun waktu 1 jam saja. Penerbangan rute Jambi – Sungai Penuh saat ini dilayani oleh pesawat ATR 72 – 600 milik maskapai Wings Air.



Gambar 2. 2 Taxiway Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

Bandar Udara Depati Parbo terletak di Desa Hiang Tinggi, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci, Jambi, dan berada kurang lebih 8 km dari pusat kota Sungai Penuh. Bandar udara yang memiliki panjang landas pacu 1.800 m dan lebar 30 m mempunyai lapisan *surface* yaitu *asphalt* atau *flexible*. Bandar Udara Depati Parbo merupakan Bandara kelas III yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Saat ini beberapa maskapai penerbangan yang memberikan pelayanan penerbangan di Bandar Udara Depati Parbo Kerinci antara lain:

1. Wings Air : ATR 72 – 600
2. Susi Air : Cessna Grand Caravan

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Depati Parbo Kerinci merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di Pulau Sumatera tepatnya di Desa Hiang Tinggi, Kecamatan Sitinjau Laut, Kabupaten Kerinci. 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 Kerinci sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Geografis dan Administrasi Bandar Udara

<i>IATA CODE</i>	:	KRC
<i>ICAO CODE</i>	:	WIJI
Nama Bandar Udara	:	Depati Parbo
Nama Kota	:	Kerinci
Provinsi	:	Jambi
Kordinat 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° <i>Decreasing</i>
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)
Fax	:	<i>NIL</i>
Alamat E-mail	:	bandara.kerinci@gmail.com
<i>Critical Aircraft</i>	:	ATR 72-600
Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	VFR – <i>operation only</i> PAPI on RWY 30

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

2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki fasilitas penunjang pada sisi darat, diantaranya sebagai berikut:

Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Darat Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

Bangunan	Luas
Terminal	780 m ²

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

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

2.2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2. 3 Tabel *Handling Services and Facilities*

<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* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

Tabel 2. 4 Tabel Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

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

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

2.2.5 Jam Operasi

Tabel 2. 5 Tabel Jam Operasi Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

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 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci)

2.2.6 Declared Distance

Declared Distance Bandar Udara Depati Parbo Kerinci, yaitu :

Tabel 2. 6 *Declared Distance* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

<i>Runway Designator</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
12	1.800 m	1.800 m	1.860 m	N/A
30	N/A	N/A	N/A	1.800 m

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

2.2.7 Koordinat Obstacle

Koordinat *Obstacle* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci, sebagai berikut:

Tabel 2. 7 Koordinat *Obstacle* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

No	Nama Objek	Koordinat Geografis		Elevasi	Keterangan
		Lintang	Bujur	MSL	
1.	Bukit Muak	02° 11' 16.52''	101°32'30.38''	1117	KDPHL
2.	Bukit Segatung	02° 12' 21.33''	101°30'55.47''	1212	KDPHL
3.	Bukit Kenangka	02° 09' 38.16''	101°25'34.19''	1538	KDPHL
4.	Bukit Talangmanua	02° 07' 32.55''	101°24'46.54''	1593	KDPHL
5.	Peg. Melintang	02° 05' 35.95''	101°23'47.55''	1362	KDPHL
6.	Antena SSB	02° 05' 26.70''	101°27'42.99''	816	KDPTR
7.	Antena SSB	02° 05' 27.68''	101°27'43.16''	816	KPU
8.	Antena Terminal	02° 05' 26.97''	101°27'45.92''	808	KPU

9.	Gedung Terminal	02° 05' 26.98''	101°27'45.92''	803	KPU
10.	Gedung BMKG	02° 05' 27.62''	101°27'43.16''	802	KPU
11.	Kantor Bandara	02° 05' 29.48''	101°27'43.86''	802	KDPTR
12.	Menara Air	02° 05' 29.57''	101°27'43.54''	803	KDPTR
13.	Gedung SSB	02° 05' 29.99''	101°27'42.60''	802	KDPTR
14.	Tiang Listrik	02° 05' 22.66''	101°27'45.94''	806	KPU
15.	Tiang Listrik	02° 05' 29.42''	101°27'45.46''	806	KPU
16.	Rumah	02° 05' 17.99''	101°27'31.82''	808	KKBK
17.	Tiang Listrik	02° 05' 19.17''	101°27'36.74''	807	KKBK
18.	Puskesmas	02° 05' 16.68''	101°27'36.09''	799	KKBK
19.	Rumah	02° 05' 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 Gaungrimau	02° 04' 11.25''	101°29'03.19''	1122	KDPHD
27.	Bukit Siruh	02° 04' 59.11''	101°30'48.83''	1262	KDPKR
28.	Masjid/Bt.Koto Petai	02° 07' 15.14''	101°28'42.23''	849	KDPHD
29.	Bukit Kulit Manis	02° 04' 14.55''	101°34'45.98''	1505	KDPHL
30.	Bukit Tebakar	02° 01' 41.57''	101°31'27.36''	1804	KDPHL
31.	Bukit Tebakarpunut	01° 59' 30.75''	101°28'46.85''	1479	KDPHL
32.	Bukit Runjing	01° 59' 37.43''	101°31'15.21''	1604	KDPHL

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

Catatan :

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

- KKBK : Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan

2.2.8 Data Fasilitas Udara

Fasilitas Udara yang ada pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci yaitu :

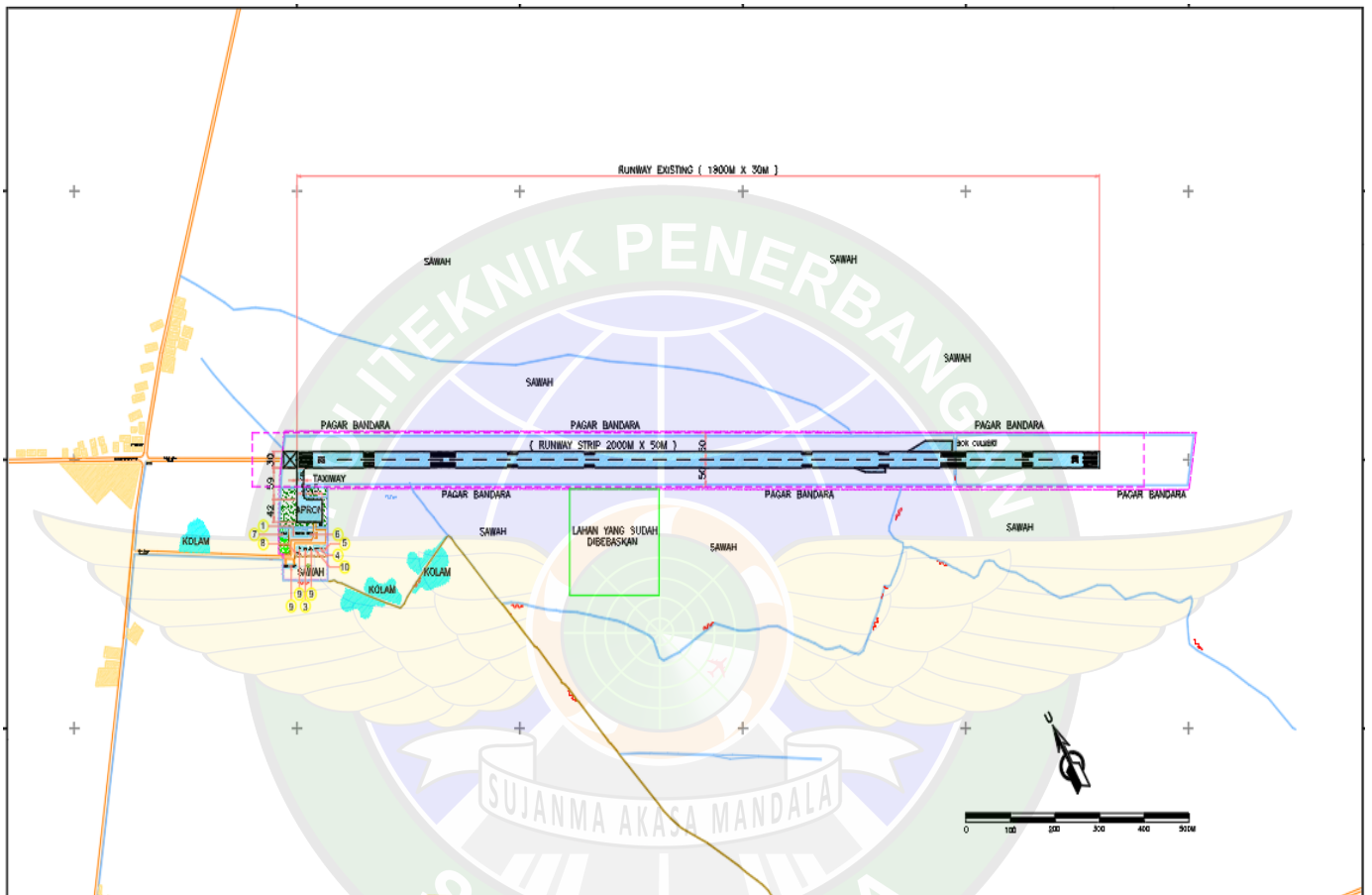
Tabel 2. 8 Data Fasilitas Sisi Udara Bandar Udara Depati Parbo Kerinci tahun 2023

a.	<i>Apron</i>		
	Dimensi	:	56,5 m × 42 m
	Permukaan	:	<i>Flexible</i>
	Kekuatan	:	22 F/C/Y/T
b.	<i>Taxiway</i>		
	Dimensi	:	60 m × 15 m
	Permukaan	:	<i>Flexible</i>
	Kekuatan	:	22 F/C/Y/T
c.	<i>Runway Strip</i>		
	Dimensi	:	1890 m × 90 m
	Permukaan	:	Tanah Diperkeras
d.	<i>Stopway</i>		
	Dimensi	:	60 m × 30 m
e.	<i>Runway</i>		
	Dimensi	:	1800 m × 30 m
	Permukaan	:	<i>Flexible</i>
g.	<i>Windsock</i>		
	Jarak	:	600 m dari <i>threshold</i>
h.	<i>Threshold 12</i>		
	Permukaan	:	<i>Flexible</i>
	Kekuatan	:	22 F/C/Y/T
i.	<i>Threshold 30</i>		
	Permukaan	:	<i>Flexible</i>
	Kekuatan	:	22 F/C/Y/T

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

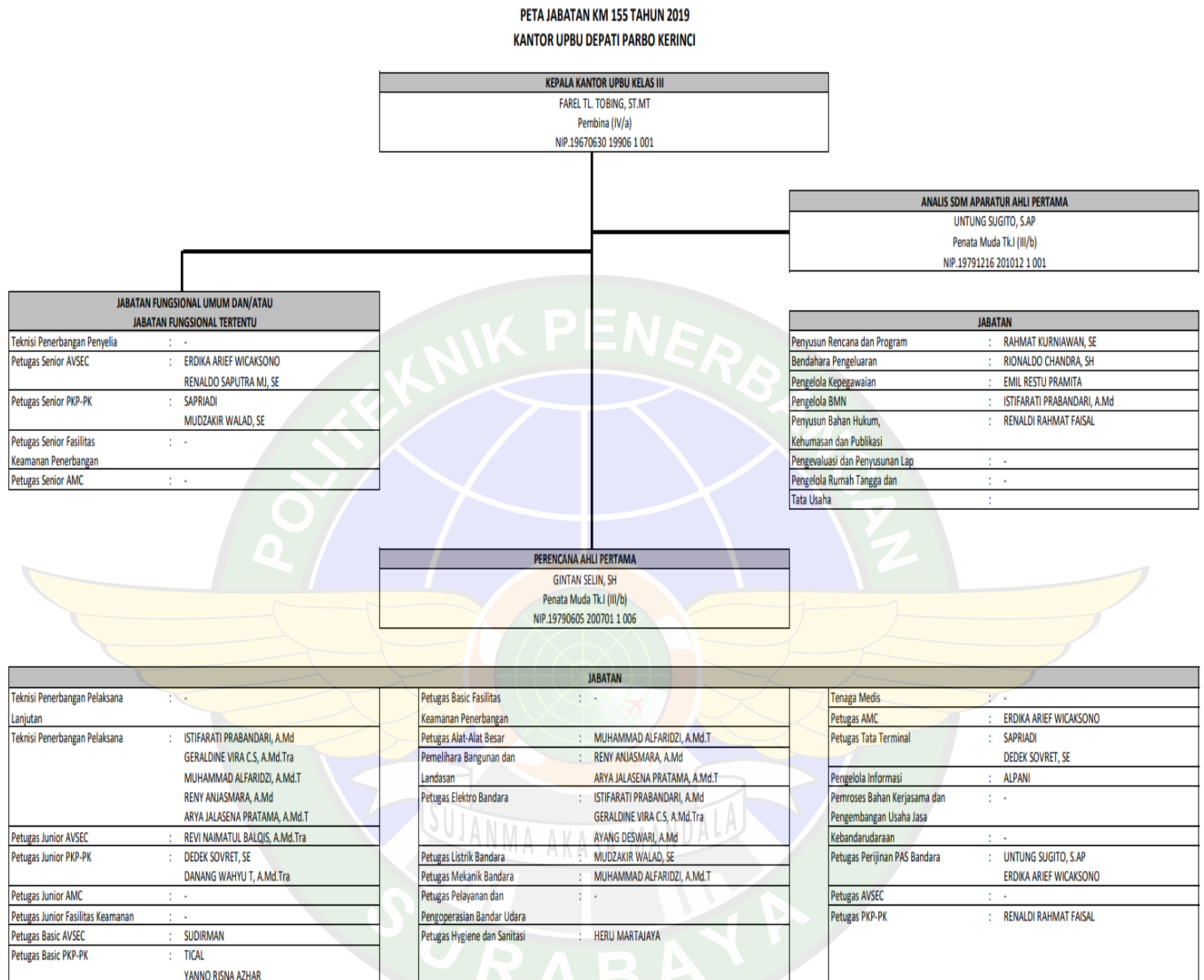
2.2.9 Layout Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Eksisting

Bandar Udara Depati Parbo sebagai bandar udara utama Kabupaten Kerinci memiliki *master plan* untuk pengembangan seperti pada lampiran 1. Sedangkan pada layout kondisi *existing* dengan spesifikasi yang telah disebutkan diatas dapat digambarkan seperti berikut ini:



Gambar 2. 3 Layout Bandar Udara Depati Parbo Kerinci Eksisting

2.3 Struktur Organisasi



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Kantor UPBU Kelas III Depati Parbo Kerinci

BAB III

TINJAUAN TEORI

Studi kasus tentang menganalisa marka pada sisi udara dan juga *parking area* pada bandar udara. Kasus tersebut terjadi pada 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

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (*Manual of Standard CASR Part 139-23*) Volume 1 Bandar Udara (*Aerodrome*) menjelaskan bahwa, *runway* adalah daerah persegi yang telah ditentukan di bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat udara.

Jumlah dan arah runway pada suatu bandar udara harus memenuhi factor kegunaan (*usability factor*) untuk dapat melayani pesawat udara yang direncanakan tidak kurang dari 95 persen.

Penetapan lokasi dan arah runway pada suatu bandar udara, harus memperhatikan jalur keberangkatan dan kedatangan untuk meminimalkan gangguan pada area perumahan dan *area* yang sensitive terhadap kebisingan di dekat bandar udara untuk mencegah masalah kebisingan di masa mendatang.

3.2 Teknis Marka Pada Sisi Udara

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/11/I/2001 tentang Standar Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara menjelaskan, bahwa pengertian marka adalah tanda yang dituliskan atau digambarkan pada daerah pergerakan pesawat udara dengan maksud untuk memberikan suatu petunjuk, menginformasikan suatu kondisi (gangguan atau larangan) dan batas-batas keselamatan penerbangan, sedangkan rambu adalah simbol atau sekelompok simbol yang diletakkan atau

dipasang di daerah pergerakan pesawat udara yang bertujuan untuk memberikan informasi penerbangan.

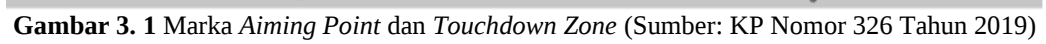
Menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/11/I/2001 tentang Standar Marka dan Rambu pada daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standard CASR – Part 139*) Volume 1, berikut pembagian marka dan rambu pada permukaan *runway*:

3.2.1 *Runway Side Stripe Marking*

Runway side strip marking adalah garis berwarna putih di sepanjang tepi, awal, dan akhir *runway*. Berupa garis solid atau tunggal atau terdiri dari serangkaian garis dengan lebar keseluruhan sama dengan garis solid atau tunggal. Berfungsi sebagai penanda batas tepi *runway* dan terletak di sepanjang tepi *runway*.

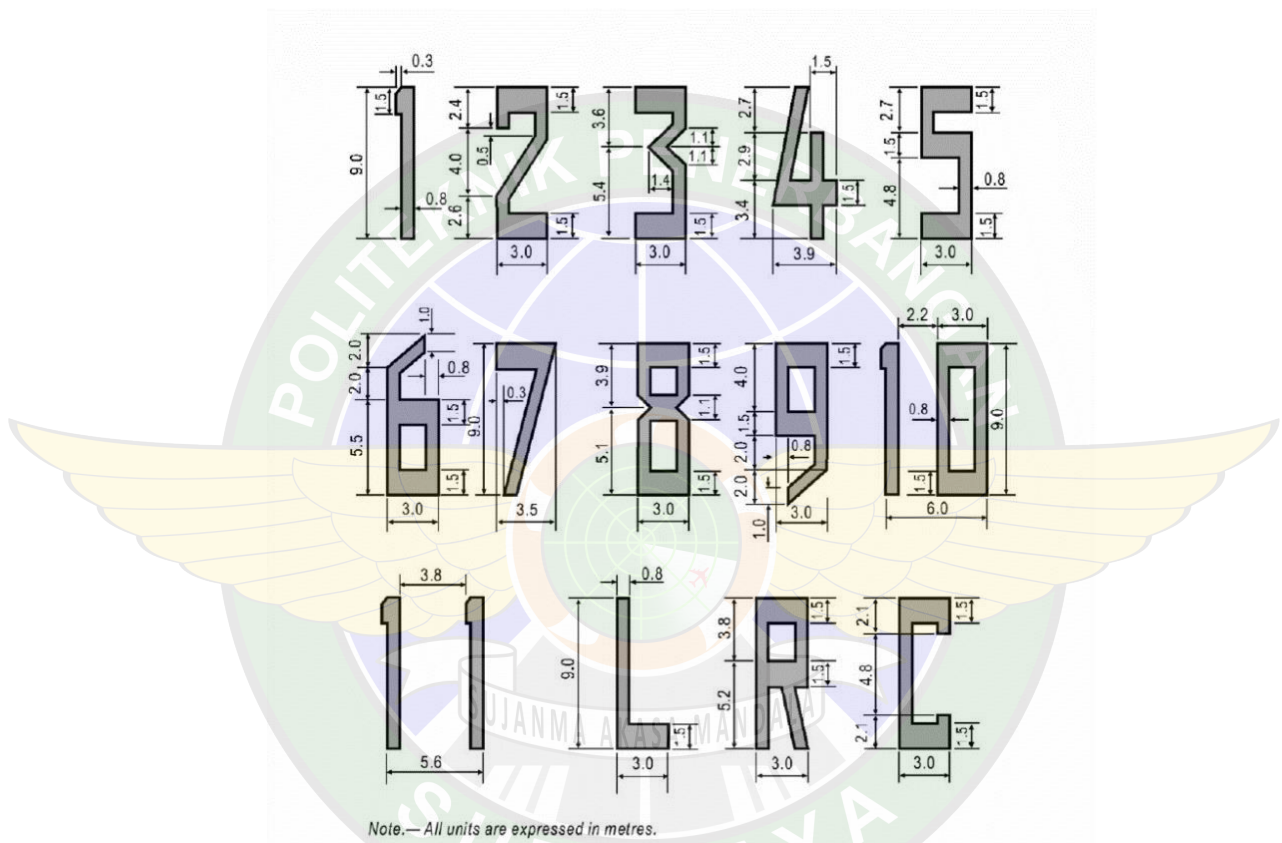
Runway side strip memiliki lebar 0,9 m pada *runway* selebar 30 m atau lebih dan 0,45 m untuk *runway* yang lebih kecil, ketika lebar *runway* lebih dari 60 m, maka garis harus terletak 30 m dari *runway centerline*.

Jika tersedia *turn pad runway*, maka marka *runway side stripe* harus diteruskan diantara *runway* dan *turn pad runway* dan Marka *runway side stripe* harus diteruskan pada perpotongan antara *runway* dengan *taxiway*.



3.2.2 Runway Designation Number Marking

Runway designation marking adalah tanda berwarna putih dalam bentuk 2 (dua) angka kombinasi 2 (dua) angka dan 1 (satu) huruf tertentu yang ditulis di *runway* sebagai identitas *runway*. Marka ini berfungsi sebagai penunjuk arah *runway* yang dipergunakan untuk *take off* dan *landing*. Terletak di antara *threshold* dan *runway center line marking*.



Gambar 3. 2 Bentuk dan Proporsi Nomor dan Huruf untuk Marka *Runway Designation* (Sumber: KP Nomor 326 Tahun 2019)

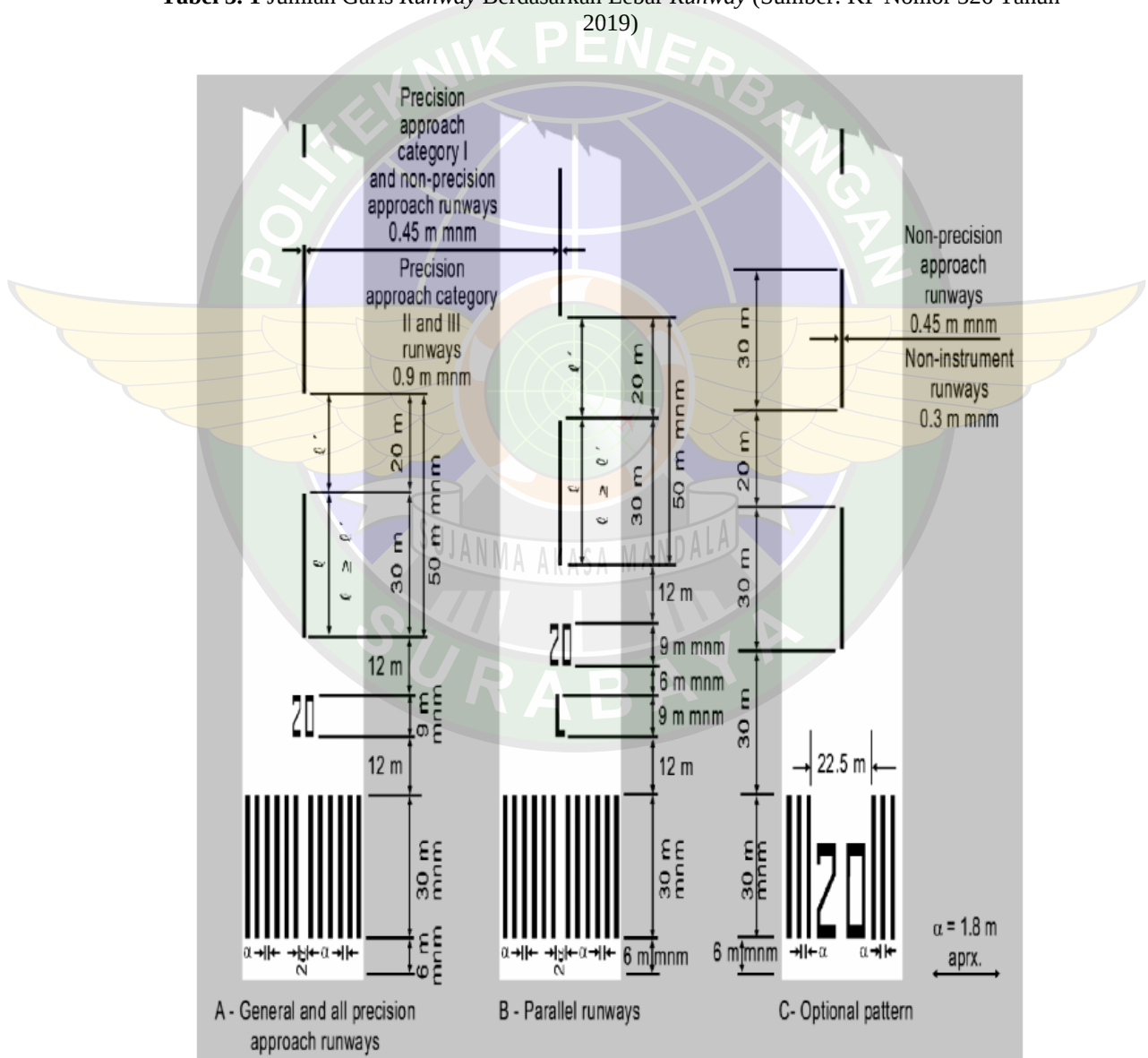
3.2.3 Threshold Marking

Threshold marking adalah tanda berupa garis berwarna putih sejajar dengan bahu *runway* yang terletak di permulaan *runway*. Marka ini berfungsi sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan dan terletak 6 (enam) meter dari awal *runway*. Jika marka *threshold* normal tidak dapat difungsikan maka rambu *runway* dapat digunakan untuk menggambarkan

ujung *unsealed runway*. Jumlah garis *threshold marking* harus sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:

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

Tabel 3. 1 Jumlah Garis Runway Berdasarkan Lebar Runway (Sumber: KP Nomor 326 Tahun 2019)



Gambar 3. 3 Marka Runway Designation, Centerline dan Threshold (Sumber: KP Nomor 326 Tahun 2019)

3.2.4 *Runway Centerline Marking*

Runway centerline marking adalah tanda berupa garis putus- putus berwarna putih yang letaknya di tengah-tengah sepanjang *runway*. Marka ini berfungsi sebagai petunjuk garis tengah *runway*. Marka *runway centre line* harus terdiri dari garis-garis yang berselang-seling dengan panjang sama. Panjang keseluruhan garis putih dan jeda (*gap*) tidak boleh kurang dari 50 m dan tidak boleh lebih dari 75 meter.

Panjang setiap garis setidaknya harus sama dengan panjang jeda/*gap* atau sepanjang 30 meter, tergantung mana yang lebih panjang. Garis pertama dimulai 12 meter dari *runway designation number*. Lebar garis tidak boleh kurang dari:

- a. 0,90 m pada *precision approach runway* kategori II dan III;
- b. 0,45 m pada *non-precision approach runway* yang mempunyai *code number* 3 atau 4, dan *precision approach runway* kategori I; dan
- c. 0,30 m pada *non-precision approach runway* yang mempunyai *code number* 1 atau 2, dan pada *non-instrument runway*.

3.2.5 *Aiming Point Marking*

Aiming point marking adalah tanda di *runway* yang terdiri dari 2 (dua) garis lebar yang berwarna putih. Fungsi marka ini menunjukkan tempat pertama *main gear* menyentuh *runway* saat mendarat.

Tabel 3. 2 Lokasi dan Dimensi Marka *Aiming Point*

Lokasi dan dimensi	Jarak pendaratan yang tersedia			
	Kurang dari 800 m	800 m hingga tapi tidak sampai 1.200 m	1.200 m hingga tapi sampai 2.400 m	2.400 m dan lebih
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Jarak dari ambang batas ke awal marka	150 m	250 m	300 m	400 m
Panjang garis ^a	30 – 45 m	30 – 45 m	45 – 60 m	45 – 60 m
Lebar garis	4 m	6 m	6 – 10 m ^b	6 – 10 m ^b
Jarak antara bagian dalam garis ke garis	6 m ^c	9 m ^c	18 – 22,55 m	18 – 22,55 m

(Sumber: KP Nomor 326 Tahun 2019)

3.2.6 Touchdown Zone Marking

Touchdown zone marking adalah tanda di *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan, di kiri dan kanan garis tengah *runway*. Marka ini berfungsi menunjukkan panjang yang masih tersedia pada saat melakukan *landing*. *Touchdown zone marking* harus terdiri dari pasangan marka segi empat berwarna putih yang berukuran sama disekitar *runway centre line* dengan beberapa pasang yang berhubungan dengan jarak pendaratan yang tersedia atau jika diterapkan, jarak antara *threshold* adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Jumlah Pasangan Marka Berdasarkan Jarak Antara Kedua *Threshold*

Jarak pendaratan tersedia atau jarak antara kedua <i>threshold</i>	Pasangan marka
Kurang dari 900 m	1
900 m hingga tapi tidak mencapai 1.200 m	2
1.200 m hingga tapi tidak mencapai 1.500 m	3
1.500 m hingga tapi tidak mencapai 2.400 m	4
2.400 m atau lebih	6

(Sumber : KP Nomor 326 Tahun 2019)

3.3 *Parking Area*

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 15 menjelaskan bahwa parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan juga menjelaskan bahwa *parking area* juga harus menjadi salah satu fasilitas yang ada di dalam bandara. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 202, fasilitas sisi darat (*landside facility*) antara lain:

- a. Bangunan terminal penumpang;
- b. Bangunan terminal kargo;
- c. Menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*);
- d. Bangunan operasional penerbangan;
- e. Jalan masuk (*access road*);
- f. Parkir kendaraan bermotor;
- g. Depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
- h. Bangunan hanggar;
- i. Bangunan administrasi/perkantoran;
- j. Marka dan rambu; serta

k. Fasilitas pengolahan limbah.

3.3.1 Penentuan Kebutuhan Parkir

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, jenis peruntukan kebutuhan parkir ada 2 macam, yakni:

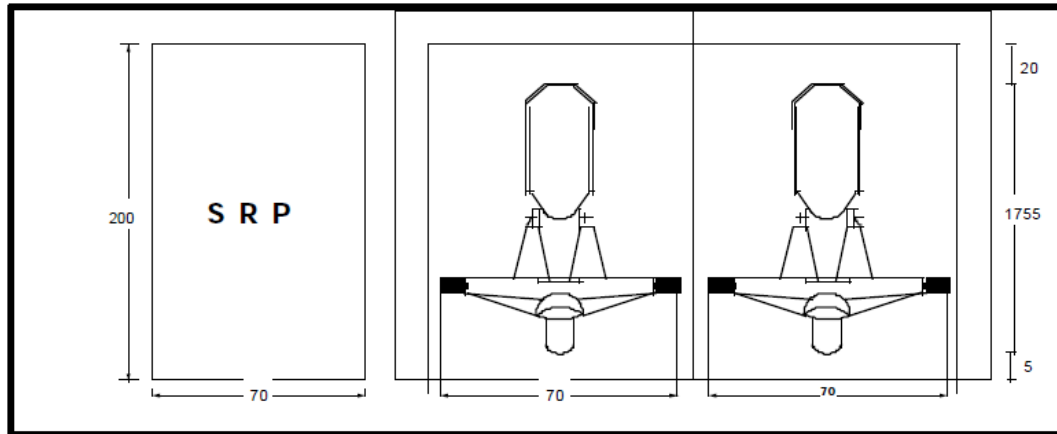
1. Kegiatan Parkir yang Tetap
 - a. Pusat perdagangan;
 - b. Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan;
 - c. Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan;
 - d. Pasar;
 - e. Sekolah;
 - f. Tempat rekreasi;
 - g. Hotel dan tempat penginapan;
 - h. Rumah sakit.
2. Kegiatan Parkir yang Bersifat Sementara
 - a. Bioskop;
 - b. Tempat pertunjukan;
 - c. Tempat pertandingan olahraga;
 - d. Rumah ibadah.

Karena bandar udara termasuk dalam pusat perkantoran, maka ukuran kebutuhan yang digunakan adalah yang bersifat tetap. Penentuan SRP (Satuan Ruang Parkir) bisa dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 4 Tabel Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m^2)
Mobil penumpang Gol. I	$2,30 \times 5,00$
Mobil penumpang Gol. II	$2,50 \times 5,00$
Mobil penumpang Gol. III	$3,00 \times 5,00$
Bus/Truk	$3,40 \times 12,50$
Sepeda motor	$0,75 \times 2,00$

(Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96)



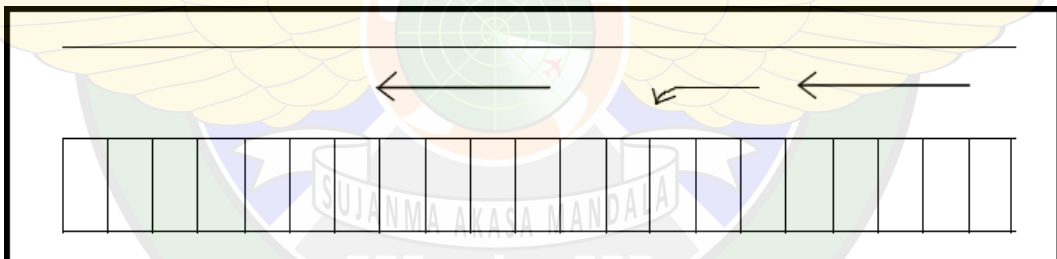
Gambar 3. 4 Satuan Ruang Parkir (SRP) Untuk Sepeda Motor (Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96)

3.3.2 Pola Parkir Sepeda Motor

Pada umumnya posisi kendaraan adalah 90°. Dari segi efektifitas ruang, posisi sudut 90° paling menguntungkan.

1. Pola Parkir Satu Sisi

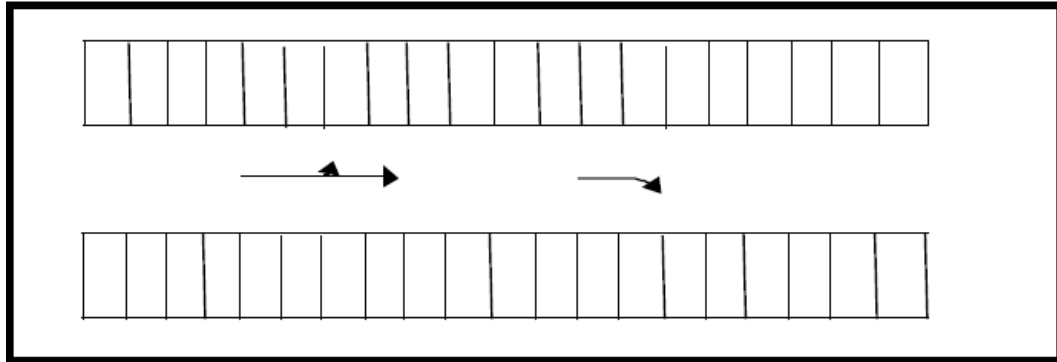
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.



Gambar 3. 5 Pola Parkir Satu Sisi (Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96)

2. Pola Parkir Dua Sisi

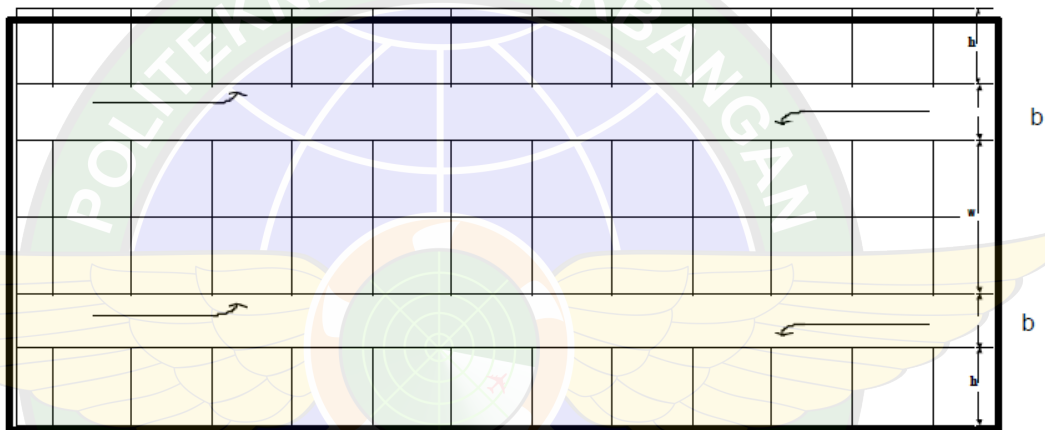
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas $\geq 5,6$ m).



Gambar 3. 6 Pola Parkir Dua Sisi (Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96)

3. Pola Parkir Pulau

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.



Keterangan : h = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir
 w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau
 b = lebar jalur gang

Gambar 3. 7 Pola Parkir Pulau (Sumber: Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96)

3.4 Rubber Deposit

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23, Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara menjelaskan, bahwa pesawat terbang saat lepas landas maupun mendarat meninggalkan bekas / sisa karet ban di landas pacu (*runway*), sementara pada saat berjalan akan meninggalkan bekas ban di daerah landas hubung (*taxiway*) maupun landas parkir (*apron*). Hal ini terjadi akibat gesekan ban pesawat dengan permukaan perkerasan.

Rubber deposit memiliki efek *hydroplaning* berupa efek yang sama dengan genangan air dan memungkinkan roda pesawat untuk mengapung di atasnya dan mengakibatkan rem pesawat tidak bisa bekerja secara efektif. Sebesar apapun kekuatan rem pesawat, tidak mampu untuk mengurangi kecepatan pesawat karena permukaan yang licin sehingga pesawat kehilangan control dan keluar dari jalurnya

3.4.1 Jadwal Pembersihan Endapan Karet (*Rubber Removal*)

Menurut FAA AC No 150/5320-12C *Measurements, Construction, and Maintenance of Skid-Resistant Airport Pavement Surfaces*, maka Kementerian Perhubungan merekomendasikan jadwal pembersihan endapan karet (*rubber removal*) tersebut.

Tabel 3. 5 Jadwal Pembersihan Endapan Karet (*Rubber Removal*)

Frekuensi Pendaratan Per Hari	Pembersihan Rutin
≤ 15	Setiap 2 tahun
16 – 30	Setiap 1 tahun
31 – 90	6 bulan sekali
91 – 150	4 bulan sekali
151 – 210	3 bulan sekali
≥ 210	2 bulan sekali

(Sumber: KP Nomor 94 Tahun 2015)

3.4.2 Metode Pembersihan Endapan Karet (*Rubber Removal*)

1. Menggunakan Air Bertekanan Tinggi

Menghilangkan endapan karet yang menempel di permukaan perkerasan dapat dilakukan dengan penyemprotan air bertekanan tinggi. Metode ini disebut juga *Hydrocleaning* dengan menggunakan alat bernama *High Water Pressure* yang memiliki prinsip untuk memecah endapan karet yang menempel di permukaan perkerasan.

B. Menggunakan Bahan Kimia

Bahan kimia baik juga digunakan untuk menghilangkan endapan karet yang terdapat di permukaan perkerasan aspal maupun beton. Sebagian dari bahan kimia ini mempunyai bahan dasar *cresylic acid* (suatu derivatif cairan pengawet kayu) dan suatu campuran *benzene* dengan *synthetic detergent* untuk memisahkan air dari *rubber removal* pada landasan beton, sedangkan pada landasan aspal digunakan bahan kimia yang bersifat *alkaline*.

C. Menghapus dengan Partikel Kecepatan Tinggi

Prinsip utama metode ini dilakukan dengan cara menekan bahan abrasif dengan kecepatan tinggi sehingga menghancurkan endapan karet yang terdapat di permukaan perkerasan. Abrasif merupakan material yang keras dan tajam yang digunakan untuk mengikis bagian yang lebih lunak di suatu permukaan perkerasan. Metode ini dapat digunakan juga untuk menghasilkan kerataan dari permukaan yang ingin dihasilkan.

D. Pembersihan Secara Mekanis

Metode ini digunakan dengan memutar peralatan berupa gilingan kasar yang dapat menghilangkan endapan karet di permukaan perkerasan dan dapat digunakan untuk jenis permukaan perkerasan aspal maupun beton. Teknik ini dapat menghilangkan lapisan sisa-sisa karet dipermukaan

perkerasan antara 1/8 dan 3/16 inch (3.2 dan 4.8 mm) secara efektif.



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 memiliki lingkup sebagai berikut :

4.1.1 Fasilitas Sisi Darat

1. 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 harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.



Gambar 4. 1 Terminal Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

2. Gedung Tower

Tower pada bandar udara memiliki peran yang sangat penting terkait keselamatan dan keamanan penerbangan oleh karena ini tower memiliki fungsi sebagai berikut:

- a. Tempat memantau/mengawasi area - area di dalam dan sekitar bandar udara yang telah ditentukan untuk diawasi, untuk menjaga keselamatan penerbangan.
- b. Tempat untuk memantau/mengawasi, memandu dan berkomunikasi dengan pesawat udara baik yang sedang melakukan pendekatan ke bandar udara, yang akan lepas landas, maupun yang sedang melakukan pergerakan di *apron* atau *taxiway*.



Gambar 4. 2 Tower Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

3. Gedung Power House

Power House adalah tempat beroperasinya *generator* listrik atau pusat pembangkit tenaga listrik bandar udara. PH sendiri disediakan apabila disuatu 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 PH tersebut (*standby generator*).



Gambar 4. 3 Power House Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

4. Gedung Administrasi

Gedung administrasi bandar udara merupakan pusat kegiatan operasional dan administrasi seluruh aktifitas di bandar udara. Kepala bandar udara, kepala divisi dan staf sesuai skema organisasi berkantor di bangunan ini.



Gambar 4. 4 Gedung Administrasi Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

5. Gedung (PKP – PK)

PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan – Pemadam Kebakaran) erat kaitannya dengan keselamatan penerbangan oleh karena itu lokasi bangunan PKP-PK harus dipertimbangkan untuk mempunyai akses langsung ke landasan, taxiway dan apron. Pada bandar udara yang besar, dapat disediakan bangunan PKP-PK lebih dari satu unit, dimana

setiap bangunannya mempunyai akses sedekat mungkin dengan landasan sehingga dapat merespon kecelakaan dalam waktu yang singkat.



Gambar 4. 5 Gedung PKP - PK Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

6. Gedung AAB

Gedung A2B (Alat – alat Besar) pada Bandar Udara Depati Parbo berfungsi sebagai tempat penyimpanan alat-alat besar yang ada di bandara ini.



Gambar 4. 6 Gedung AAB Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

7. Parkir Mobil

Parkir mobil berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan roda empat para penumpang baik penumpang yang akan berangkat maupun penumpang yang akan datang.



Gambar 4. 7 Parkir Mobil Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

8. Parkir Motor

Tempat Parkir ini berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan roda dua penumpang pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.



Gambar 4. 8 Parkir Motor Lama Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

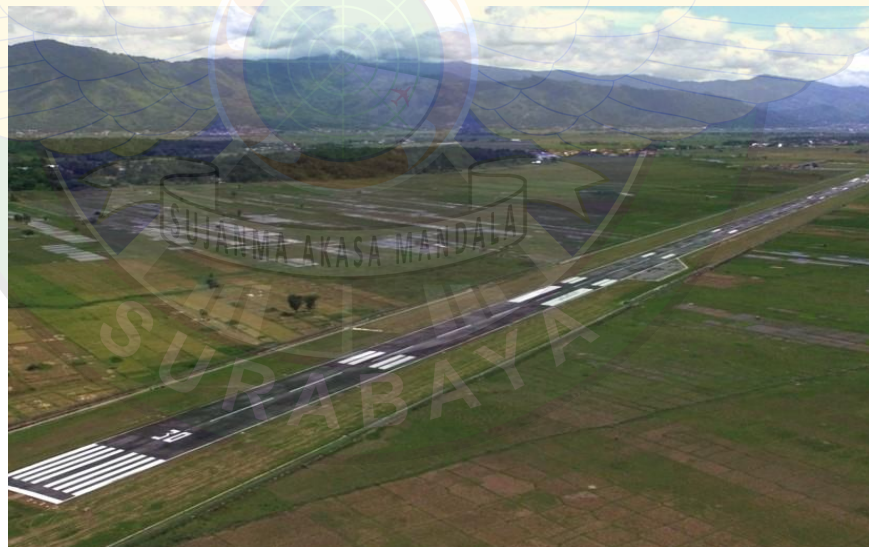


Gambar 4. 9 Parkir Motor Baru Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

4.1.2 Fasilitas Sisi Udara

a. Fasilitas landas pacu (*Runway*)

Runway adalah daerah persegi yang telah ditentukan di sebuah bandar udara untuk pendaratan atau lepas landas pesawat. Hanya terdapat 1 *runway* saja pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci.



Gambar 4. 10 *Runway* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

b. *Apron*

Apron adalah sebuah daerah yang telah ditentukan, di sebuah bandar udara, yang diperuntukkan mengakomodasi pesawat udara dalam menaikkan atau menurunkan penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaannya.



Gambar 4. 11 Apron Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

c. *Taxiway*

Taxiway adalah alur tertentu pada bandar udara di darat yang ditujukan untuk pesawat udara melakukan taxi dan ditunjukan untuk menjadi penghubung antara satu bagian bandar udara dengan lainnya.



Gambar 4. 12 Taxiway Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

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 2.

4.3 Permasalahan

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

1. Menganalisa kondisi eksisting marka *runway* pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci dengan menggunakan pedoman 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 1 Bandar Udara (*Aerodrome*) dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/11/I/2001 Tentang Standar Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara.
2. Kondisi *Parking Area* pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci. *Paving block* pada tempat parkir roda dua lama mengalami kerusakan pecah dan terangkat dan luas tempat parkir eksisting kurang cukup menampung kendaraan bermotor roda dua. Kerusakan pada *paving block* tersebut disebabkan oleh faktor cuaca yang ekstrim dan pergerakan kendaraan bermotor dalam jangka waktu lama.

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 darat dan juga sisi udara. Untuk sisi darat, penulis mendapati masalah berupa *parking area* yang terlalu kecil dan beberapa *paving parking area* yang terangkat. Hal tersebut mengakibatkan mobilitas kendaraan bermotor menjadi terganggu dan pegawai cenderung memarkirkan kendaraannya tidak sesuai pada tempatnya. Sedangkan untuk sisi udara, yaitu terdapat permasalahan pada kondisi marka pada *runway* seperti ukuran marka *aiming point* tidak sesuai regulasi dan panjang marka *runway side stripe* tidak sesuai dengan panjang keseluruhan *runway*. Oleh karena itu, untuk mengatasi masalah tersebut dilakukan sebagai berikut:

1. Kondisi marka pada *runway* yang beberapa tidak sesuai menurut regulasi yang ada. Untuk itu dilakukan survei lapangan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting dan dimensinya, selanjutnya dilakukan pengukuran.

Perhitungan tersebut dilakukan untuk memperoleh nilai kondisi marka pada *runway*.

2. Faktor cuaca ekstrim dan pergerakan kendaraan bermotor dalam jangka waktu panjang akan berdampak pada kondisi *parking area* roda 2 (dua). Hal tersebut mengakibatkan *pavement* rusak dan terangkat atau terbelah. Oleh karena itu, dilakukan pembuatan *parking area* roda 2 (dua) yang baru halaman belakang bandar udara.

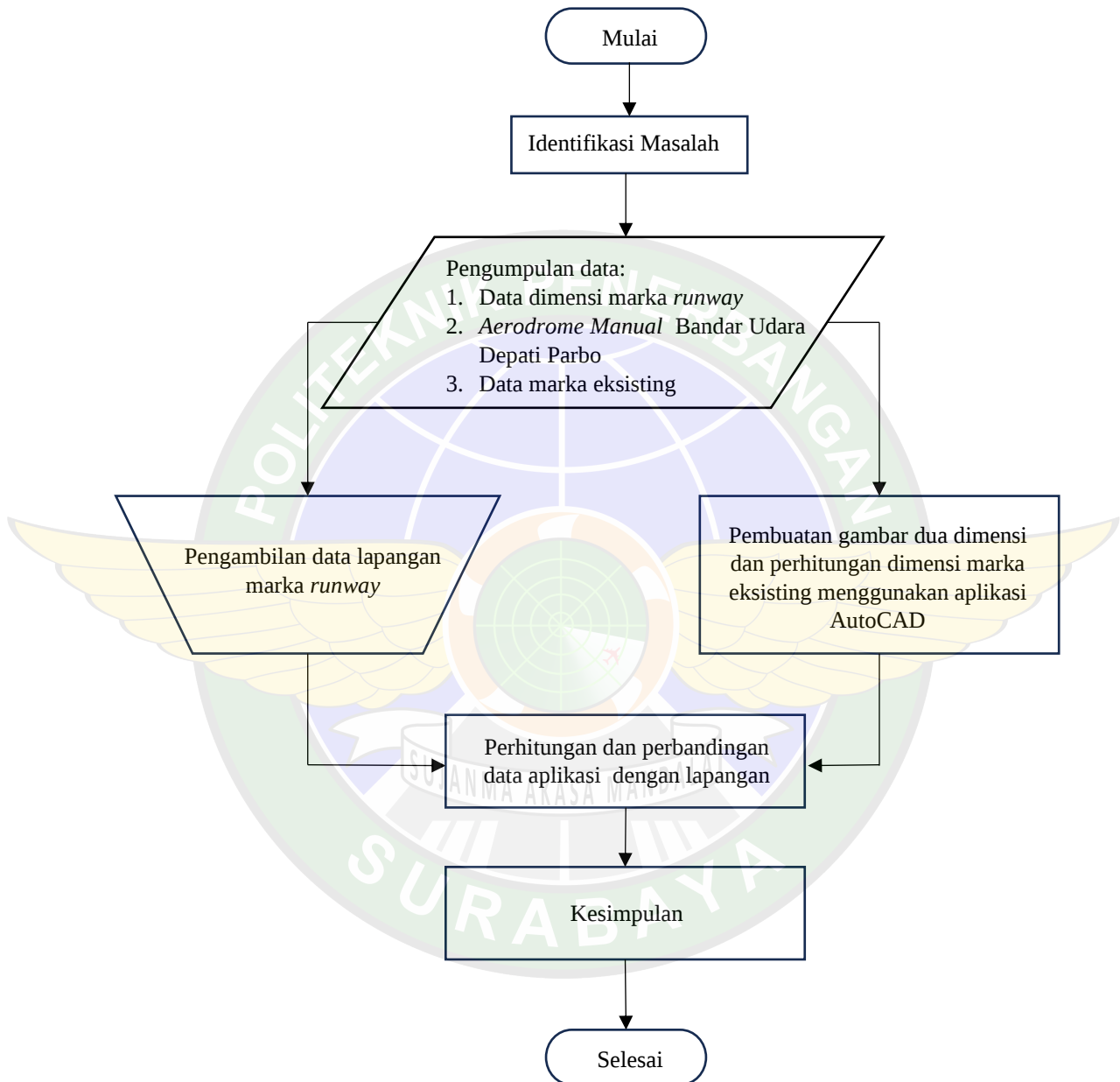
Sesuai dengan Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan pasal 219 tentang fasilitas bandar udara, dijelaskan bahwa :

“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 berupa penganalisaan kondisi marka pada *runway* yang telah sesuai dengan SKEP/11/I/2001 tentang Standar Marka dan Rambu pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara dan 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 1 Bandar Udara (*Aerodrome*). Sedangkan untuk permasalahan yang kedua yaitu penanggulangan masalah *parking area* roda dua dengan dilakukan pembuatan tempat parkir roda dua yang baru sesuai Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 202.

4.5 Bagan Alur Permasalahan Marka

Pada permasalahan marka, dicantumkan *flowchart* atau bagan alur yang diperlukan untuk mencapai tujuan atau menyelesaikan penelitian ini.



Gambar 4. 13 Bagan Alur Permasalahan Marka

4.5.1 Marka

A. Tahap Persiapan

A. Pengertian Umum Marka Pada *Runway*

Pada perpotongan dua (atau lebih) *runway*, marka *runway* yang lebih penting harus ditampilkan dan marka *runway* yang lainnya dihilangkan. Marka *runway* haruslah berwarna putih pada semua beton, aspal atau permukaan *runway* yang dilapis.

Pada perpotongan *runway* dan *taxiway*, marka *runway* harus ditampilkan dan marka *taxiway* dihilangkan, kecuali *runway side stripe marking* dihilangkan. Catatan tambahan:

- Pada permukaan *runway* yang berwarna terang, marka berwarna putih harus diperjelas dengan memberi warna hitam dipinggirnya.
- Lebih disukai bahwa resiko tidak-samanya karakteristik friksi pada marka dikurangi sejauh mungkin untuk dilakukan dengan menggunakan jenis cat yang sesuai.
- Marka bisa terdiri dari bentuk bidang solid atau bentuk garis – garis *longitudinal* yang memberikan efek seperti sebuah bentuk bidang solid.



Gambar 4. 14 Runway Bandar Udara Depati Parbo Kerinci (Sumber: Google Earth. Diakses tanggal 12 Juli 2023)

B. Menyiapkan Alat

Alat yang diperlukan dalam proses pengidentifikasian kondisi marka pada *runway* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci sebagai berikut:

- b) *Handy Talky* alat untuk melapor dan berkoordinasi dengan tim dan pihak Avsec.
- c) Alat tulis, untuk mencatat nilai ukuran dan dimensi marka.

- d) Formulir data jenis marka *runway*, untuk mencatat hasil survei.
- e) Meteran, untuk mengukur dimensi marka yang kecil. Alat yang digunakan yakni meteran rol, meteran 2 (dua) meter dan meteran dorong.
- f) Kamera/ *Hand Phone*, sebagai dokumentasi pengukuran marka.

C. Tahap Pelaksanaan

1. Sebelum memasuki *runway* untuk melaksanakan kegiatan pengukuran dan pengidentifikasian kerusakan, dilakukan perijinan memasuki *runway* dengan menghubungi pihak Avsec (*Aviation Security*).
2. Mengidentifikasi luas dimensi dan jenis marka pada *runway*.
3. Mencatat hasil identifikasi luas dan jenis marka pada form survei, untuk selanjutnya data dimasukkan (*input*) pada *software* AutoCAD.
4. Setelah kegiatan selesai, selanjutnya melapor kepada petugas Avsec bahwa pekerjaan telah dilaksanakan dan ijin untuk keluar *runway*.



Gambar 4. 15 Pengukuran Marka



Gambar 4. 16 Pencatatan Data Hasil Pengukuran Marka

D. Analisa Perhitungan Marka

Dari survei lapangan, data tersebut dimasukkan dalam tabel yang ada di bawah ini. Tabel ini di kelompokkan berdasarkan sampel masing-masing.

1. *Runway End*

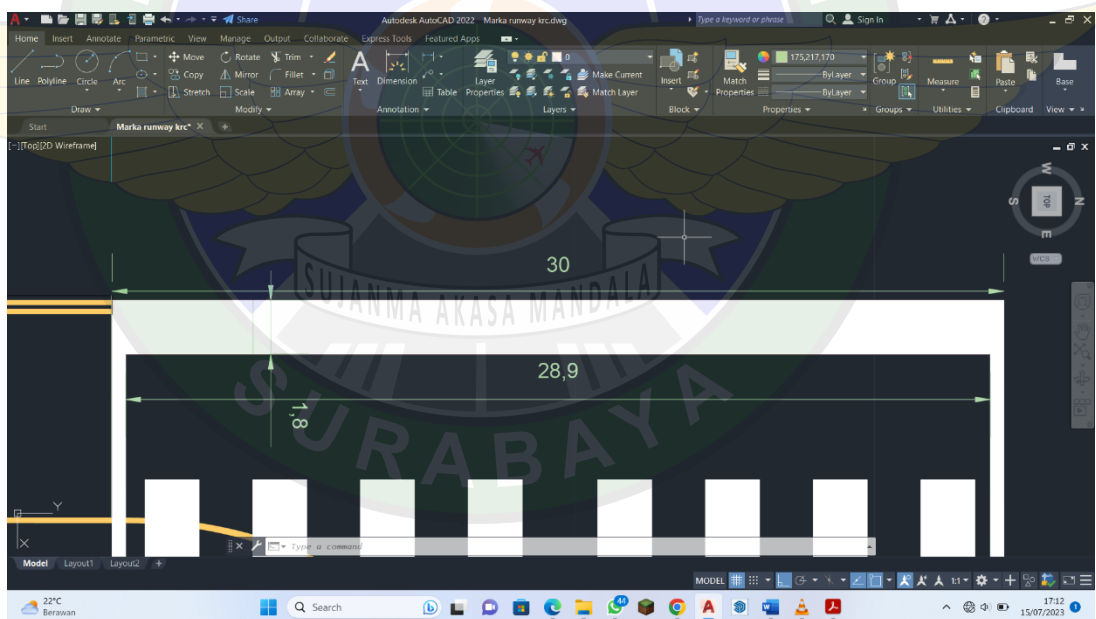
A. *Runway End Runway 12*

Perhitungan *runway end* pada *runway 12* didapatkan hasil perhitungan luas dimensi sebagai berikut:

- a. Panjang luar : 30 meter
- b. Panjang dalam : 28,9 meter
- c. Lebar : 1,83 meter



Gambar 4. 17 *Runway End* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci (Sumber: *Google Earth*. Diakses tanggal 14 Juli 2023)

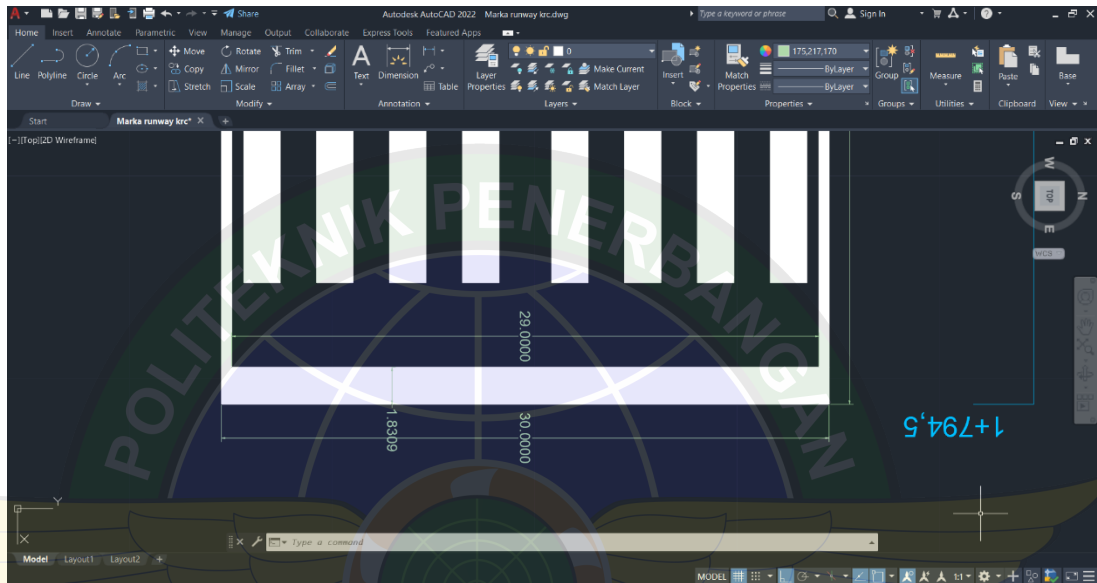


Gambar 4. 18 Perhitungan Marka *Runway End* 12 Menggunakan Software AutoCAD

B. Runway End Runway 30

Perhitungan *runway end* pada *runway 30* didapatkan hasil sebagai berikut:

- a. Panjang luar : 30 m
- b. Panjang dalam : 29 m
- c. Lebar : 1,83 m



Gambar 4. 19 Perhitungan *Runway End 30* Menggunakan Software AutoCAD

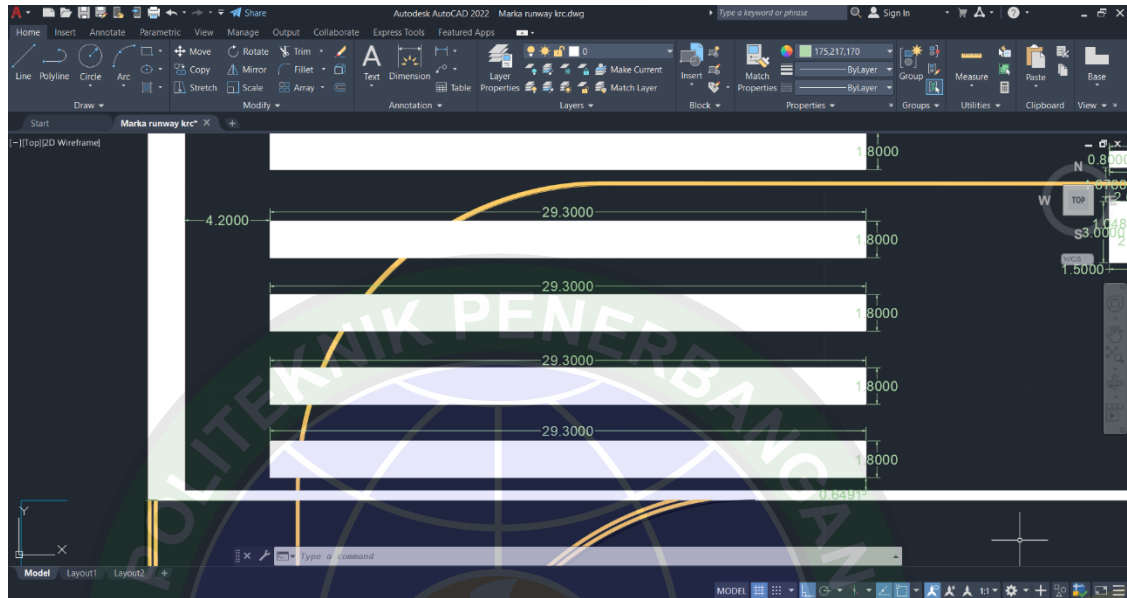
2. Threshold Marking Runway 12

Threshold marking pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki jumlah 8 (delapan) garis, dengan rincian 4 (empat) garis di sisi kanan dan kiri *runway*. Lebar *runway* Bandar Udara Depati Parbo memiliki ukuran 30 meter, sesuai aturan menggunakan 8 (delapan) garis *threshold*.

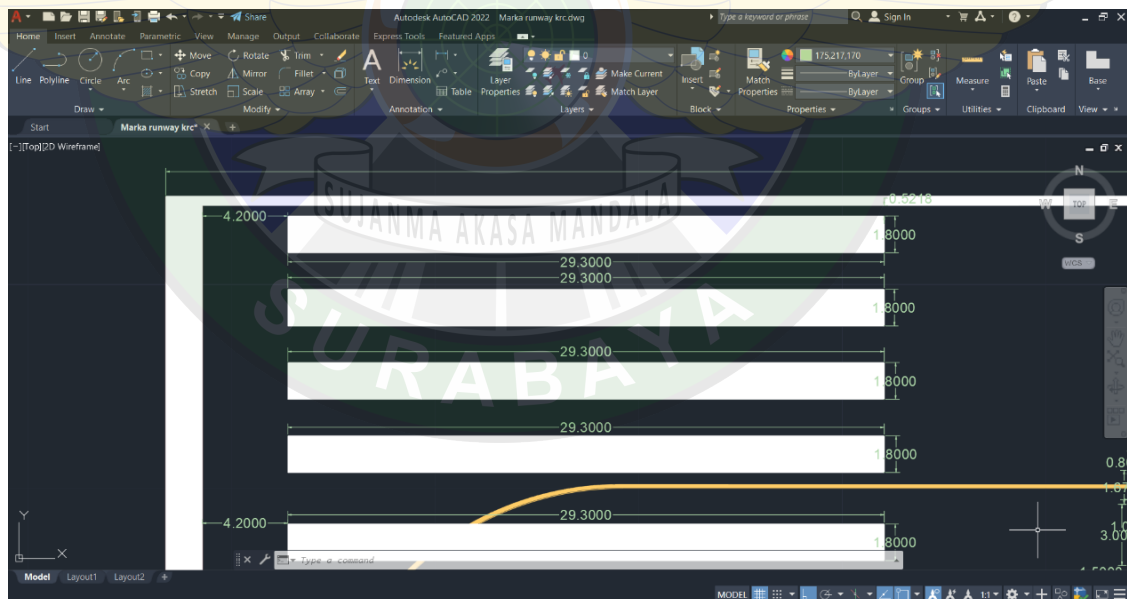
A. Threshold Marking Runway 12

- a. Panjang *threshold* : 3 meter
- b. Lebar *threshold* : 1,8 meter
- c. Jarak dari *runway side stripe* kanan : 0,65 meter

- d. Jarak dari *runway side stripe* kiri : 0,48 meter
- e. Jarak dari *runway end* : 4,2 meter



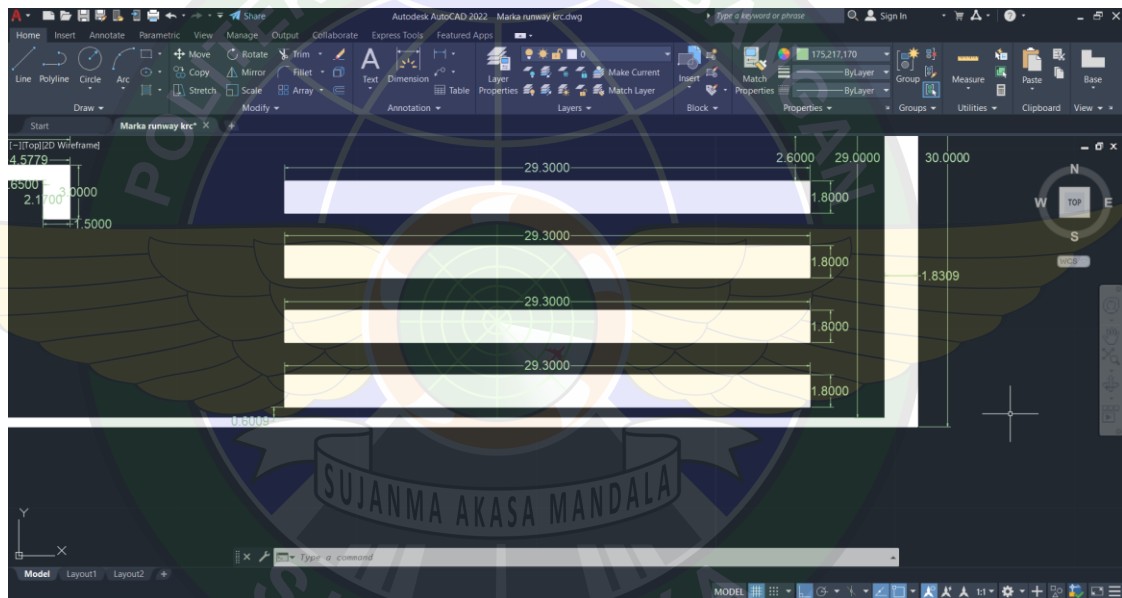
Gambar 4. 20 Perhitungan *Threshold 12* Bagian Kanan Menggunakan Software AutoCAD



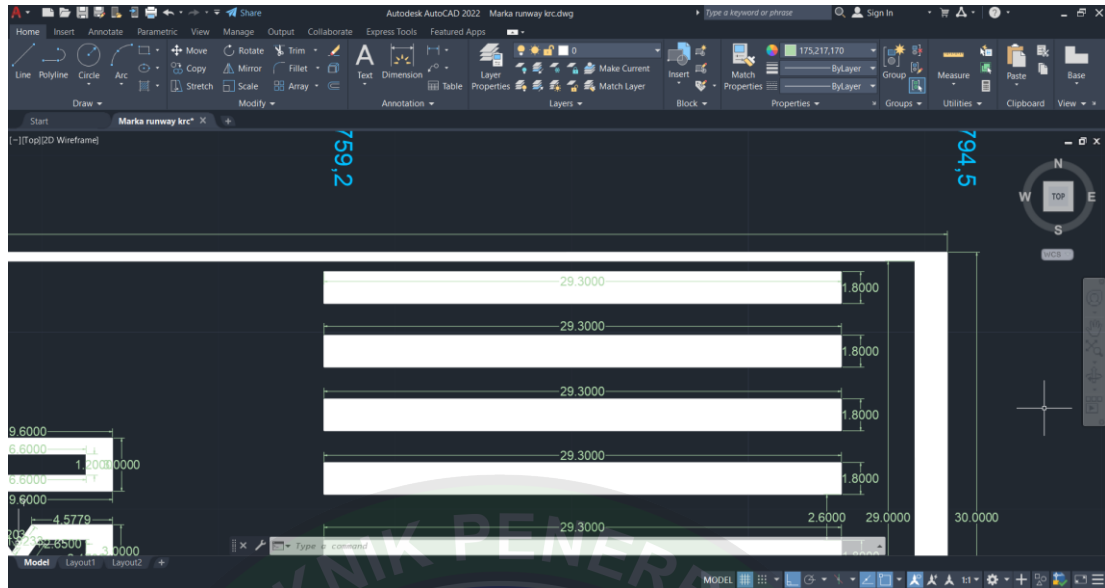
Gambar 4. 21 Perhitungan *Threshold 12* Bagian Kiri Menggunakan Software AutoCAD

B. *Threshold Marking Runway 30*

- a. Panjang *threshold* : 3
meter
- b. Lebar *threshold* : 1,8
meter
- c. Jarak dari *runway side stripe* kanan : 0,61
meter
- d. Jarak dari *runway side stripe* kiri : 0,63
meter
- e. Jarak dari *runway end* : 4,17
meter



Gambar 4. 22 Perhitungan *Threshold 30* Bagian Kanan Menggunakan Software AutoCAD

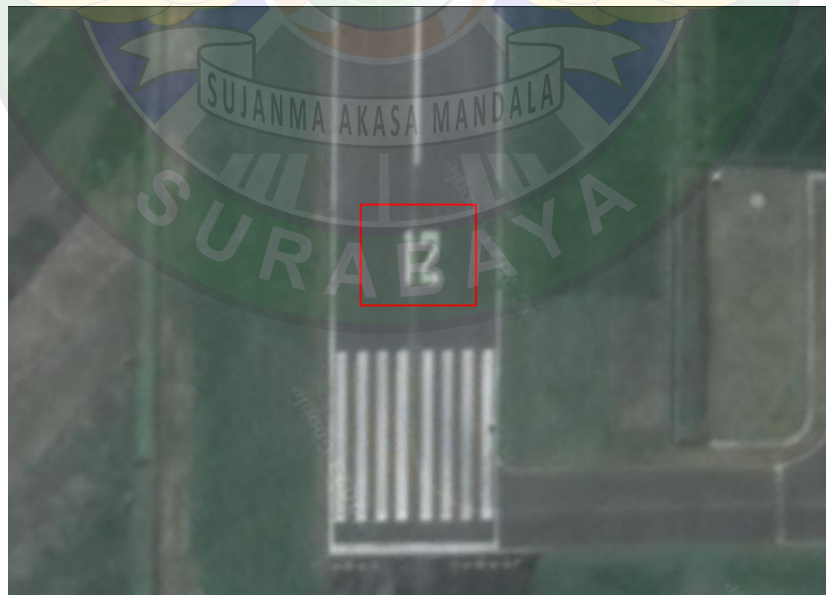


Gambar 4. 23 Perhitungan *Threshold 30* Bagian Kiri Menggunakan *Software AutoCAD*

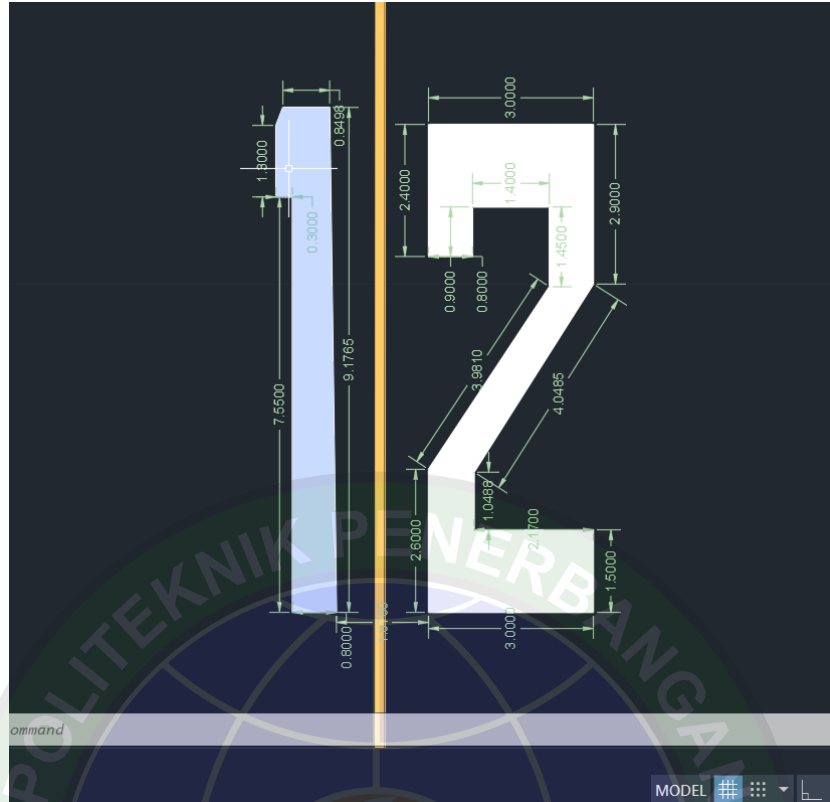
3. *Runway Designation Number Marking*

Runway Designation Number Marking pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci menggunakan *azimuth* 12 – 30, dikarenakan *runway* 12 menghadap ke arah tenggara dan *runway* 30 menghadap ke arah barat laut.

a. *Designation 12:*



Gambar 4. 24 *Runway Designation Number 12* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci (Sumber: *Google Earth*. Diakses tanggal 16 Juli 2023)



Gambar 4. 25 Perhitungan Runway Designation Number 12 Menggunakan Software AutoCAD

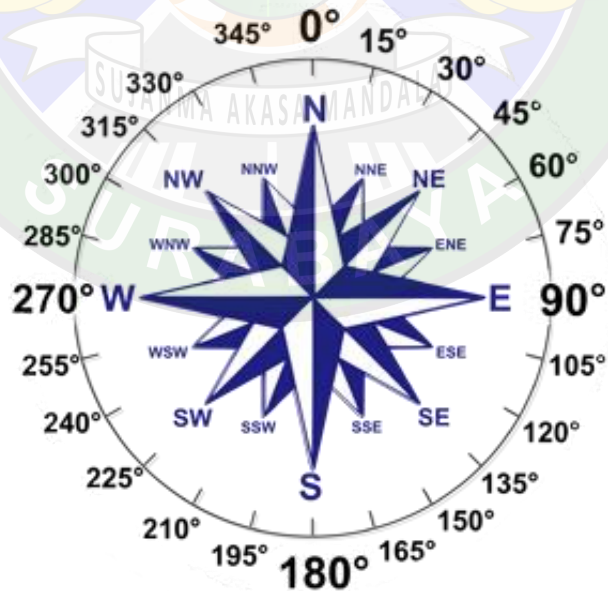
b. *Designation 30*



Gambar 4. 26 Runway Designation Number 30 Bandar Udara Depati Parbo Kerinci (Sumber: Google Earth. Diakses tanggal 16 Juli 2023)



Gambar 4. 27 Perhitungan *Runway Designation Number 30* Menggunakan Software AutoCAD

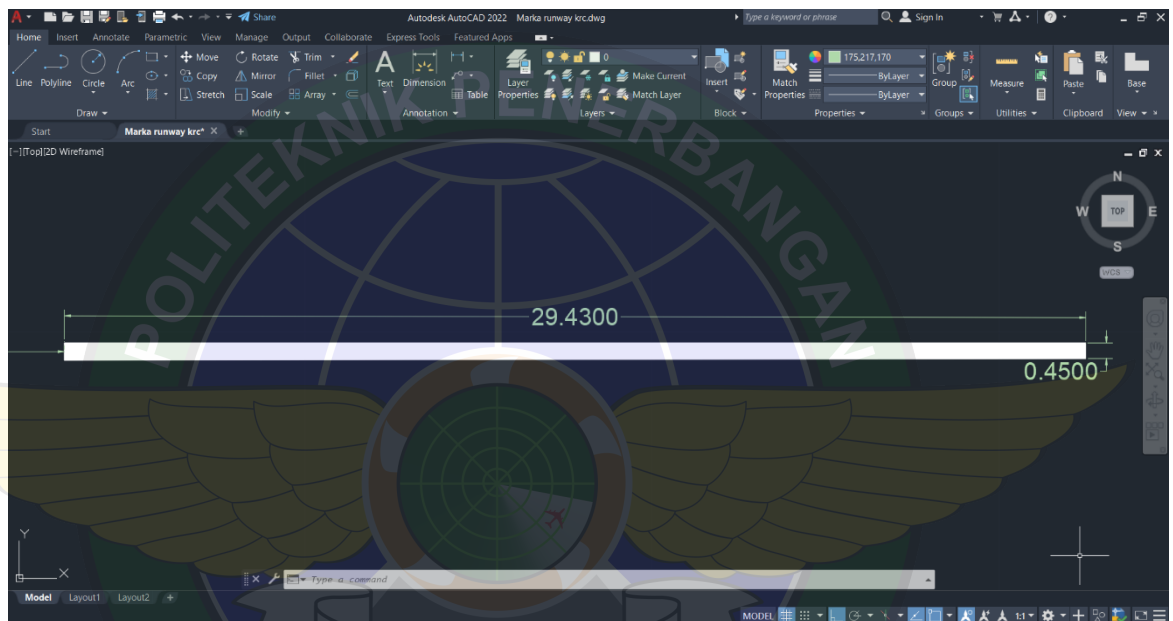


Gambar 4. 28 Arah Mata Angin dan Derajatnya (Sumber: <https://sasquatchstation.com/Wind.php>. Diakses tanggal 14 Juli 2023)

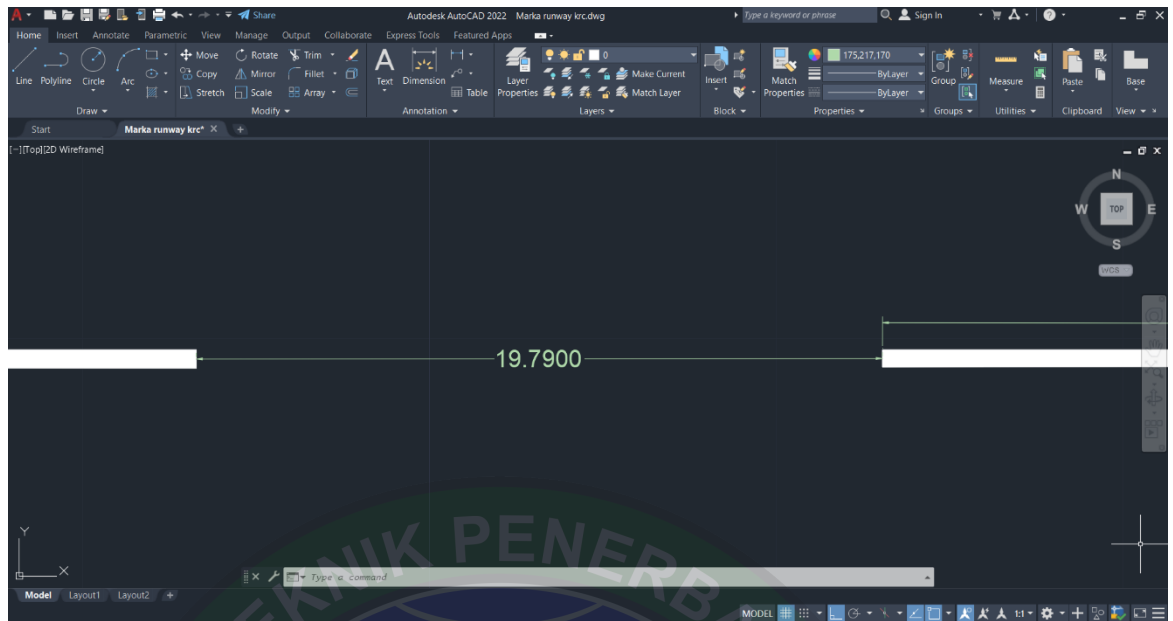
4. Runway Centerline Marking

Hasil perhitungan dengan *software* AutoCAD runway centerline marking pada Bandar Udara Depati Parbo Kerinci sebagai berikut:

- a. Panjang : 29,43 meter
- b. Lebar : 0,5 meter
- c. Jarak antar *centerline* : 19,79 meter



Gambar 4. 29 Perhitungan Panjang dan Lebar Runway Centerline Marking



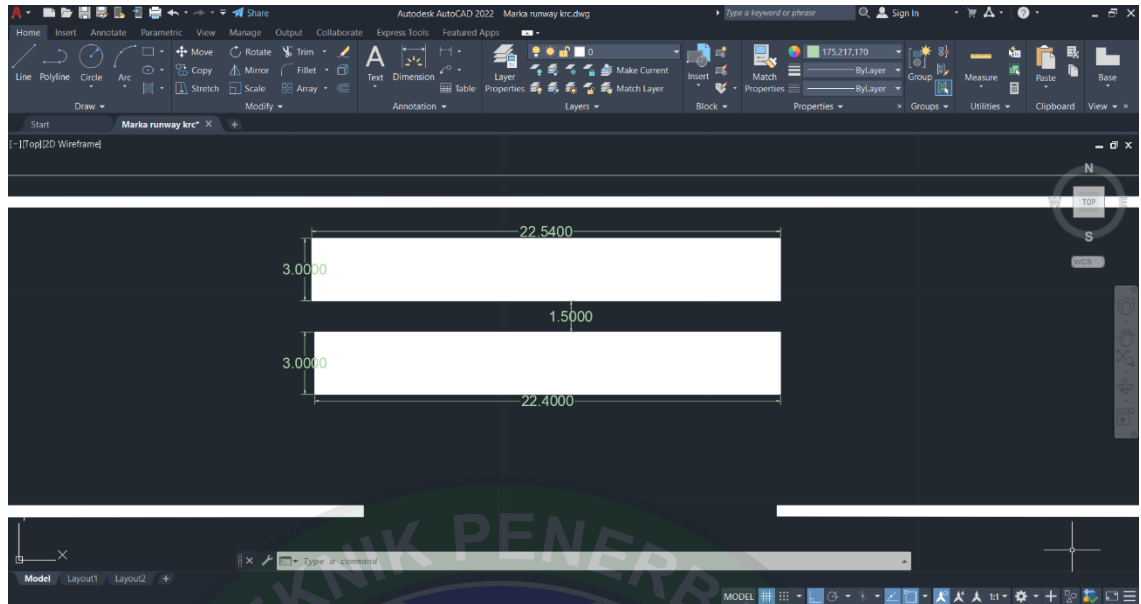
Gambar 4. 30 Perhitungan Jarak Antar *Runway Centerline Marking*

5. *Touchdown Zone Marking*

Panjang keseluruhan *runway* pada Bandar Udara Depati Parbo adalah 1.800 m, sesuai Peraturan Direktur Jenderal menggunakan empat pasangan *touchdown zone marking*. Berikut hasil perhitungan menggunakan *software* AutoCAD:

A. Marka *Touchdown Zone* Berpasangan

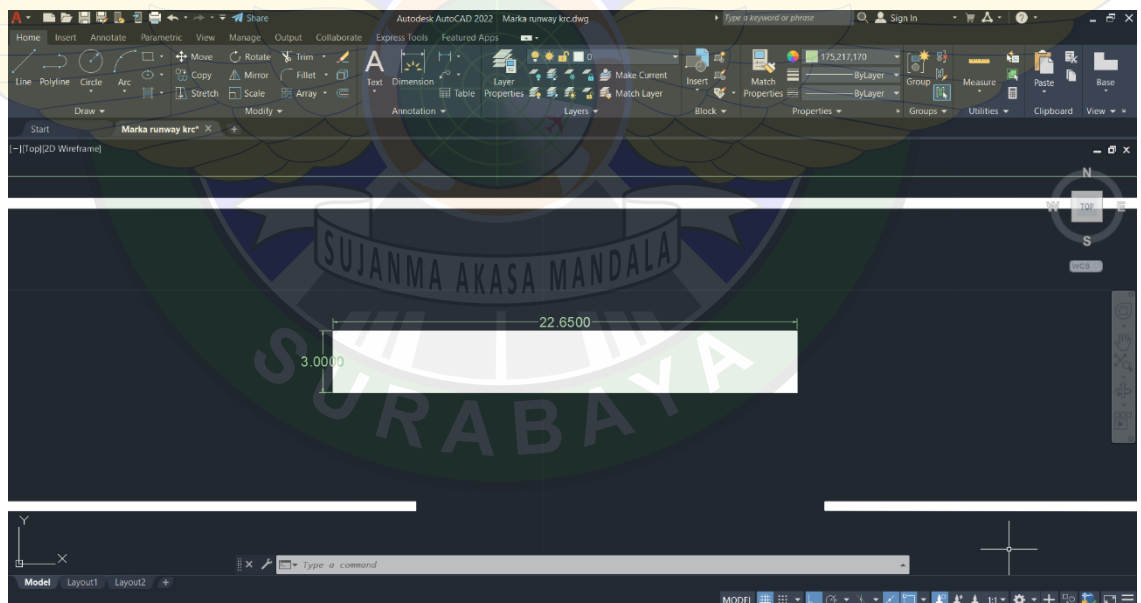
- a. Panjang : 22,54 m
- b. Lebar : 3 m
- c. Jarak antar marka : 1,5 m



Gambar 4. 31 Marka Touchdown Zone Berpasangan

B. Marka Touchdown Zone Tanpa Pasangan

- a. Panjang : 22,65 m
- b. Lebar : 3 m



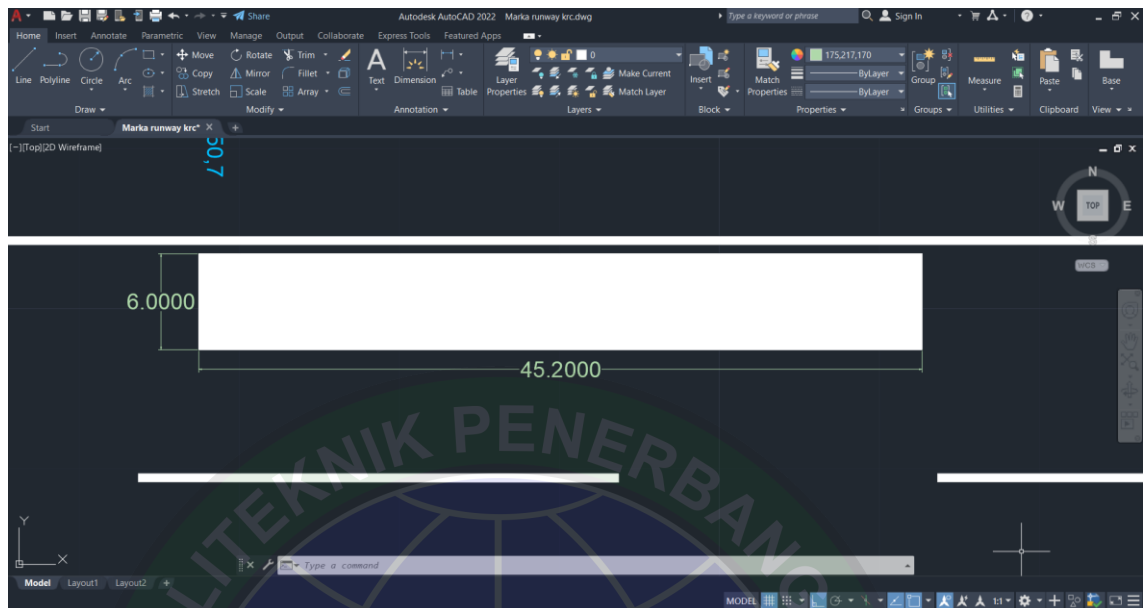
Gambar 4. 32 Marka Touchdown Zone Tanpa Pasangan

6. Aiming Point Marking

Untuk jarak pendaratan 1.200 m hingga 2.400 m, panjang garis marka *aiming point* adalah 45 – 60 m, sedangkan untuk lebar 6 – 10 m. Jarak marka dari ambang batas adalah 300 m.

- a. Panjang : 45,2 m

- b. Lebar : 6 m
- c. Jarak dari ambang batas : 298,59 m

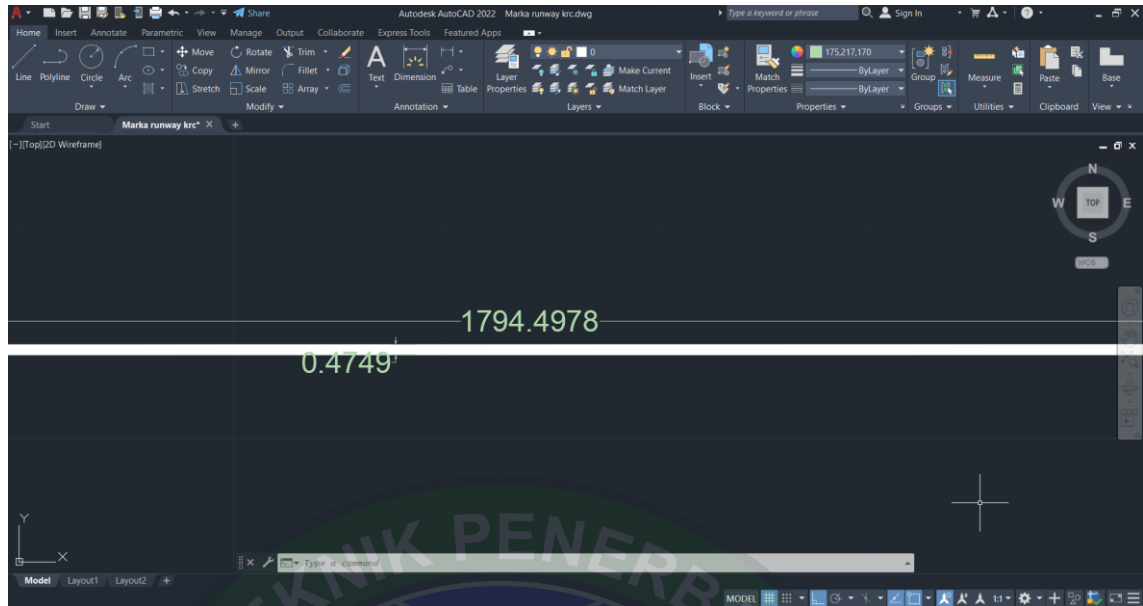


Gambar 4. 33 Perhitungan *Aiming Point Marking* Menggunakan Software AutoCAD

7. *Runway Side Stripe Marking*

Bandar Udara Depati Parbo Kerinci memiliki lebar seluas 30 m, sehingga marka *runway side stripe* menggunakan lebar dengan ukuran 0,45 m sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Nomor 326 Tahun 2019.

- a. Panjang : 1794,49 m
- b. Lebar : 0,4749 m



Gambar 4. 34 Perhitungan *Runway Side Stripe Marking* Menggunakan Software AutoCAD

B. Pembersihan *Rubber Deposit*

Ada 4 metode pembersihan endapan karet (*rubber removal*) yang dapat dilakukan, berikut diantaranya:

1. Menggunakan Air Bertekanan Tinggi

Menghilangkan endapan karet yang menempel di permukaan perkerasan dapat dilakukan dengan penyemprotan air bertekanan tinggi. Metode ini disebut juga *Hydrocleaning* dengan menggunakan alat bernama *High Water Pressure* yang memiliki prinsip untuk memecah endapan karet yang menempel di permukaan perkerasan.

2. Menggunakan Bahan Kimia

Bahan kimia baik juga digunakan untuk menghilangkan endapan karet yang terdapat di permukaan perkerasan aspal maupun beton. Sebagian dari bahan kimia ini mempunyai bahan dasar *cresylic acid* (suatu derivatif cairan pengawet kayu) dan suatu campuran *benzene* dengan *synthetic detergent* untuk memisahkan air dari *rubber removal* pada landasan beton, sedangkan pada landasan aspal digunakan bahan kimia yang bersifat *alkaline*.

3. Menghapus dengan Partikel Kecepatan Tinggi

Prinsip utama metode ini dilakukan dengan cara menekan bahan abrasif dengan kecepatan tinggi sehingga menghancurkan endapan karet yang terdapat di permukaan perkerasan. Abrasif merupakan material yang keras dan tajam yang digunakan untuk mengikis bagian yang lebih lunak di suatu permukaan perkerasan. Metode ini dapat digunakan juga untuk menghasilkan kerataan dari permukaan yang ingin dihasilkan.

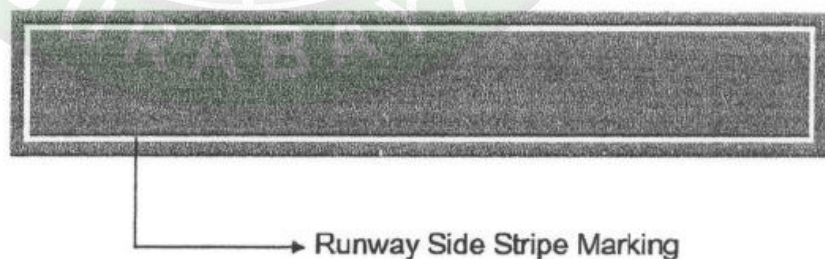
4. Pembersihan Secara Mekanis

Metode ini digunakan dengan memutar peralatan berupa gilingan kasar yang dapat menghilangkan endapan karet di permukaan perkerasan dan dapat digunakan untuk jenis permukaan perkerasan aspal maupun beton. Teknik ini dapat menghilangkan lapisan sisa-sisa karet di permukaan perkerasan antara 1/8 dan 3/16 inch (3.2 dan 4.8 mm) secara efektif.

C. Standarisasi Marka Pada *Runway*

1. *Runway Side Stripe Marking*

Garis berwarna putih di sepanjang tepi pada awal sampai dengan akhir landas pacu (*runway*). Marka ini berfungsi sebagai tanda batas tepi *runway*.



Gambar 1 *Runway side stripe marking*

Keterangan :

- Lebar garis

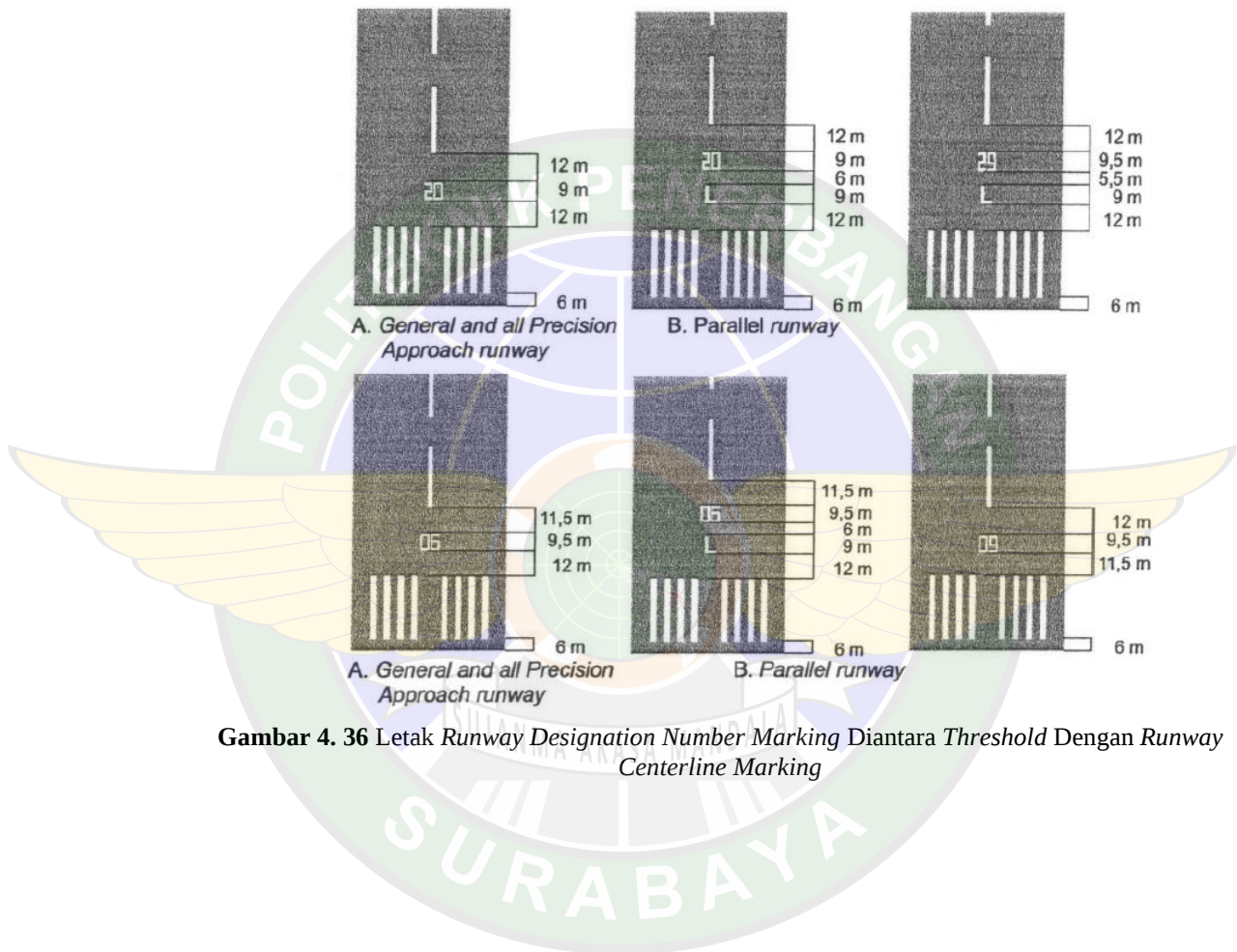
: 1) 0,9 m untuk *runway* dengan lebar ≥ 30 m

2) 0,45 m untuk *runway* dengan lebar < 30 m

Gambar 4. 35 *Runway Side Stripe Marking* (Sumber: KM 21 Tahun 2015)

2. Runway Designation Number Marking

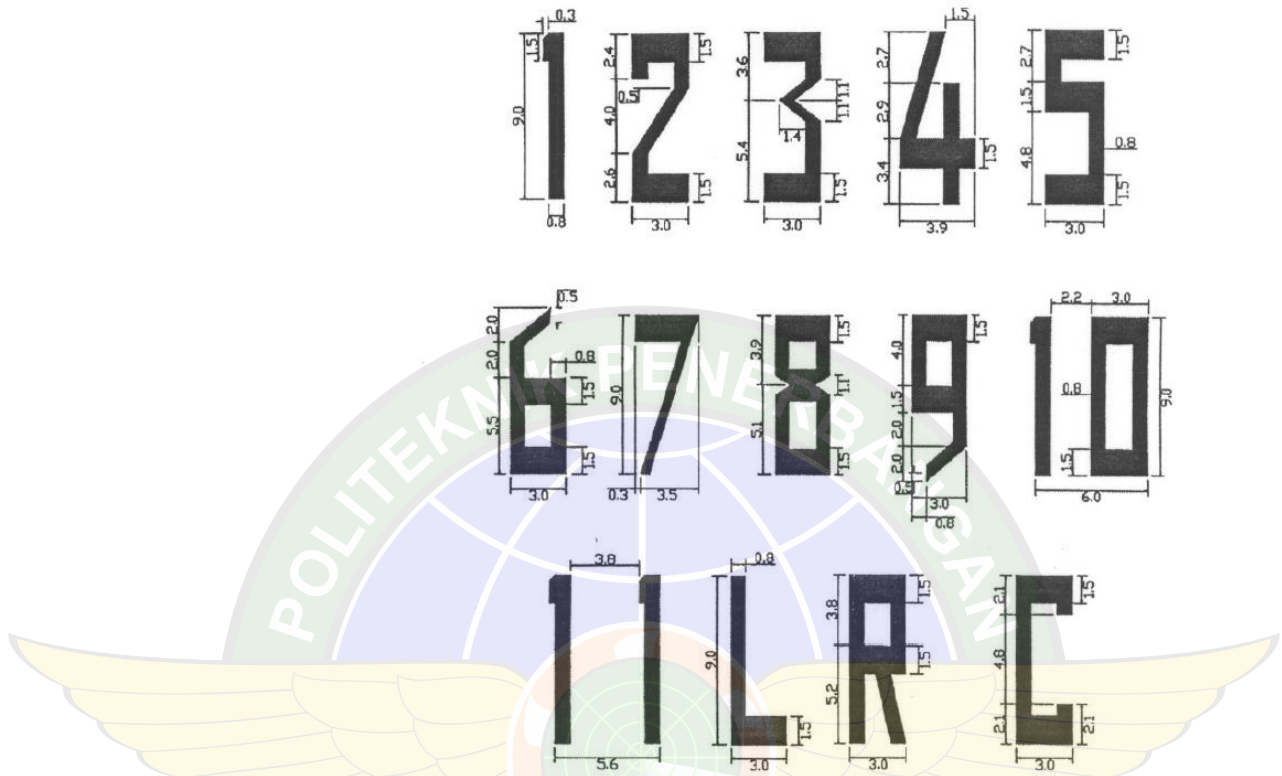
Tanda berwarna putih dalam bentuk 2 (dua) angka atau kombinasi 2 (dua) angka dan 1 (satu) huruf tertentu yang ditulis di *runway* sebagai identitas *runway*. Marka ini berfungsi petunjuk arah *runway* yang dipergunakan untuk *take off* dari/atau *landing*.



Gambar 4. 36 Letak Runway Designation Number Marking Diantara Threshold Dengan Runway Centerline Marking

2.1 Bentuk dan Ukuran *Runway Designation Number Marking*

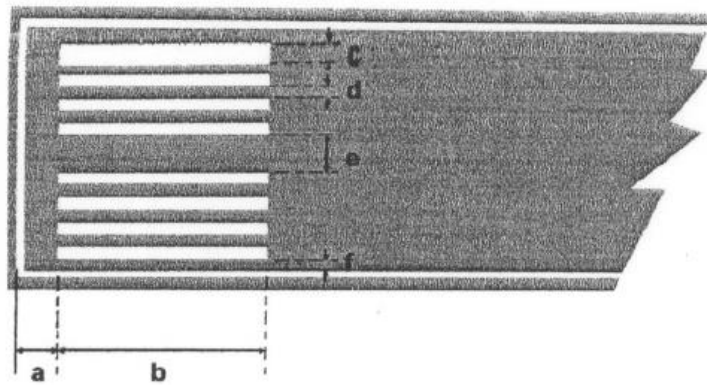
Runway designation number marking yang menggunakan angka 6 atau 9 ukuran tinggi angkanya 9,5 m.



Gambar 4. 37 Bentuk dan ukuran *Runway Designation Number Marking* (Seluruh Ukuran dalam Meter) (Sumber: KM 21 Tahun 2015)

3. *Runway Threshold Marking*

Tanda berupa garis-garis berwarna putih sejajar dengan arah *runway* yang terletak di permulaan *runway*. Marka ini berfungsi sebagai tanda permulaan yang digunakan untuk pendaratan.



Keterangan:

a : Jarak stripe dari awal runway

b : Panjang stripe

c : Lebar stripe threshold

d : Jarak antar stripe pada sisi stripe

e : Jarak (celah) kedua sisi stripe
(tidak kurang dari 2,6 m atau tidak lebih dari 3,6 m)

f : Jarak tepi luar stripe terhadap tepi dalam runway side stripe marking min 0,20 m

= 6 m

= 30 m

= 1,8 m

= 1,8 m

= 2,6 – 3,6 m

Gambar 4. 38 Bentuk Threshold Marking (Sumber: KM 21 Tahun 2015)

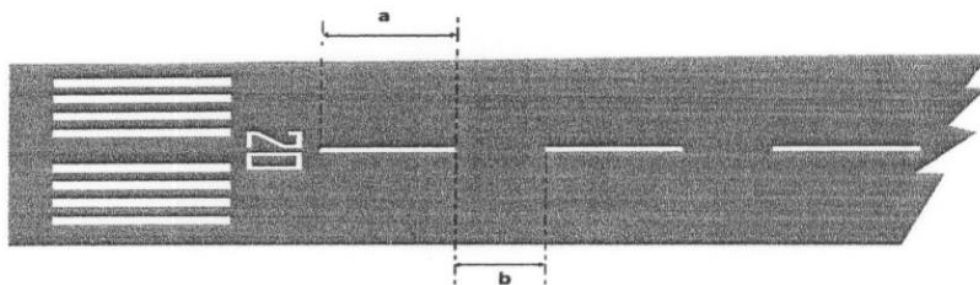
Tabel 4. 1 Ukuran Threshold Marking

No.	Lebar Runway	Banyaknya Stripe	Banyaknya Celah	F(m)	(m)
				e min.=2,6 m	e max. = 3,6 m
1.	18	4	2	1,85	1,35
2.	23	6	4	0,75	0,25
3.	30	8	6	0,5	-
4.	45	12	10	0,5	-
5.	60	16	12	0,8	0,3

(Sumber: KM 21 Tahun 2015)

4. Runway Centerline Marking

Tanda berupa garis putus-putus berwarna putih yang letaknya di tengah-tengah sepanjang runway. Berfungsi sebagai petunjuk garis tengah runway. Panjang setiap garis sekurang-kurangnya harus sama dengan panjang celah atau minimum 30 m, dipilih mana yang lebih panjang. Jumlah panjang stripe setiap garis dan celah tidak kurang dari 50 m dan tidak boleh lebih dari 75 m.



Keterangan:

- Panjang a + b : 50 m s/d 75 m
- Lebar garis :
 - 1). *Precision runway* : 0,9 m (*category ii & iii*).
 - 2). *Precision approach cat. 1* : 0,45 m
 - 3). *Non instrument* : 0,3 m
 - 4). *Non precision runway* : 0,45 m (*code 3 & 4*)
 - 5). *Non precision runway* : 0,3 m (*code 1 & 2*)

Gambar 4. 39 Garis putih pada Runway Centerline Marking (Sumber: KM 21 Tahun 2015)

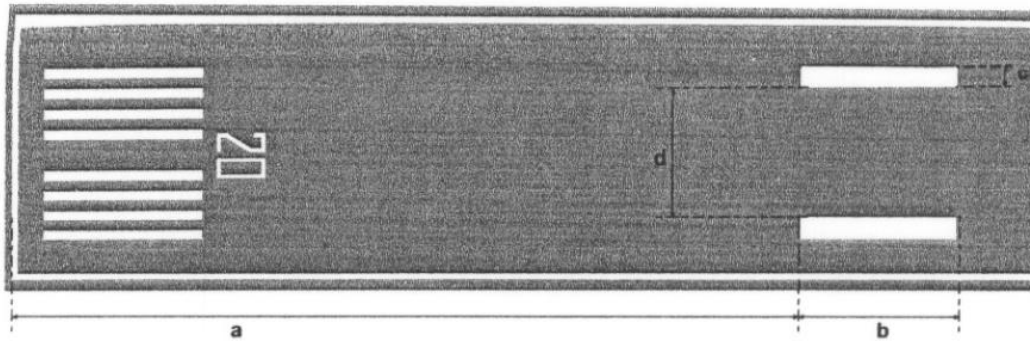
5. Aiming Point Marking

Tanda di *runway* yang terdiri dari 2 (dua) garis lebar yang berwarna putih. Marka ini berfungsi sebagai petunjuk tempat pertama *landing gear* pesawat diharapkan menyentuh *runway* saat mendarat.

Tabel 4. 2 Letak dan Ukuran Aiming Point Marking

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

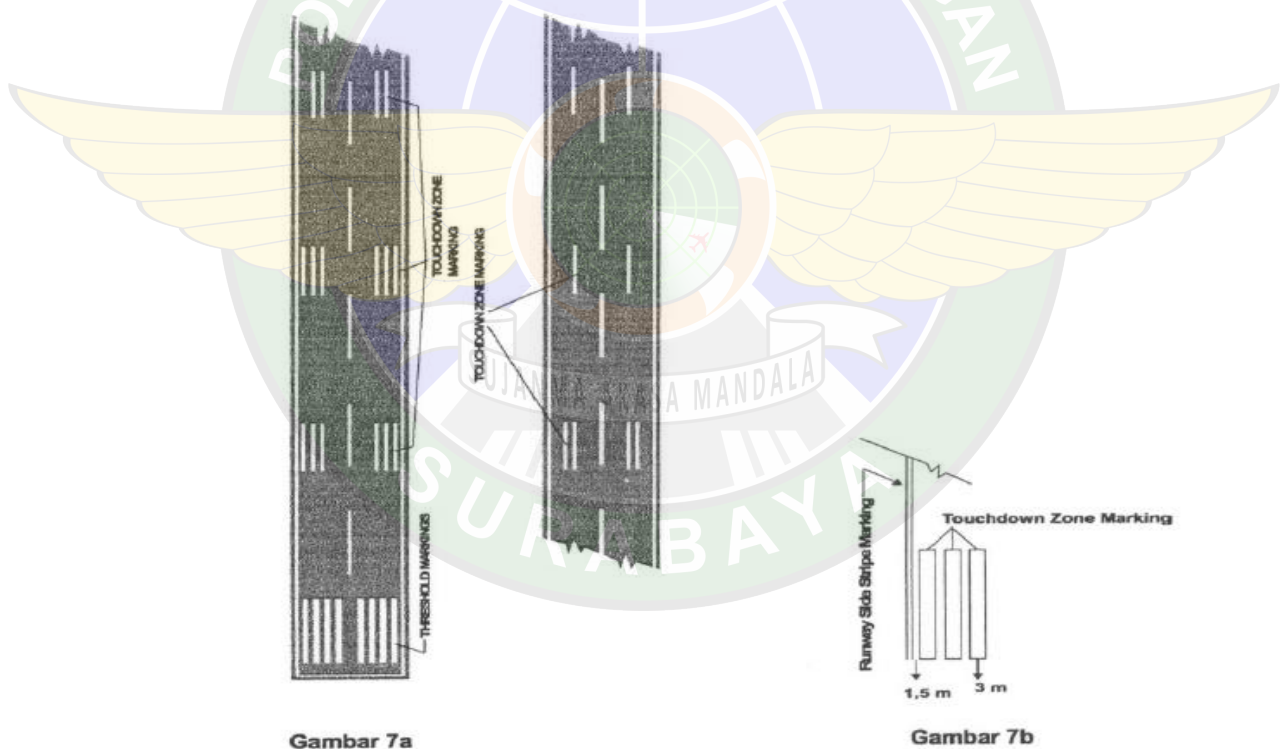
(Sumber: KM 21 Tahun 2015)



Gambar 4. 40 Bentuk Aiming Point Marking (Sumber: Km 21 Tahun 2015)

6. Touchdown Zone Marking

Tanda di *runway* yang terdiri dari garis-garis berwarna putih berpasangan, di kiri dan kanan garis tengah *runway*. Marka ini berfungsi menunjukkan panjang *runway* yang masih tersedia pada saat melakukan pendaratan.



- Gambar 7a**
- Gambar 7b**
- Keterangan :
- Panjang *stripe* : 22,5 m
 - Lebar *stripe* : 3 m
 - Jarak antar *stripe* : 1,5 m
 - Jarak dari *threshold* : 150 m
 - Jarak *stripe* dari pinggir *runway* : 1,5 m
 - Jarak antar *touchdown* : 150 m
 - *Touchdown zone marking* terdiri dari sepasang tanda yang jumlah masing-masing sesuai dengan tabel 3.

Gambar 4. 41 Bentuk dan Jarak Touchdown Zone Marking (Sumber: KM 21 Tahun 2015)

Tabel 4. 3 Jumlah Masing-masing *Touchdown Zone Marking*

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

(Sumber: KM 21 Tahun 2015)

D. *Standard Operating Procedure* Pengecatan Marka Sisi Udara

Maksud dilakukannya pekerjaan pengecatan ulang marka landasan, taxiway dan apron ini adalah agar marka terlihat dengan jelas, sesuai standar yang berlaku, dengan tujuan keselamatan operasional penerbangan.

A. Persyaratan Personil

Kegiatan pembersihan ini dilakukan operator penerbangan, dengan kriteria sebagai berikut:

- Memiliki persyaratan keahlian mengenai pengoperasian alat dan atau persyaratan keahlian lainnya sesuai bidang pekerjaan relevan;
- Mempunyai persyaratan memasuki daerah *air side*;
- Memiliki SIM A atau B;
- Memiliki tim.

B. Persyaratan Material

- Bahan cat berupa cat khusus jalan (*road marking paint*);
- Air untuk marka *based water*;
- Glassbit* (untuk marka *taxiway* dan *apron*).

C. Tahap Persiapan

- Menyiapkan personil, peralatan dan perlengkapan kerja, dengan dilengkapi cek list kesiapan kegiatan ini;
- Hal-hal yang perlu disiapkan sebagai berikut:

Tabel 4. 4 Tabel Kebutuhan Personil

No.	Nama Jabatan	Waktu Pelaksanaan	
		Siang Hari	Malam Hari
1.	Pengawas	1 orang	1 orang
2.	Sopir truk/pick up	Menyesuaikan	Menyesuaikan
3.	Operator <i>Flood Light</i>	-	Menyesuaikan
4.	Operator mesin cat	Menyesuaikan	Menyesuaikan
5.	Pekerja	Menyesuaikan	Menyesuaikan

(Sumber: <https://banglanppr.com/sop-pengecatan-marka-sisi-udara/>) (Diakses tanggal 22 Agustus 2023)

Tabel 4. 5 Tabel Kebutuhan Peralatan

No.	Nama Peralatan	Waktu Pelaksanaan	
		Siang Hari	Malam Hari
1.	<i>Handy Talky</i>	1 buah	1 buah
2.	<i>Mobil Pick up</i>	1 buah	1 buah
3.	<i>Flood light</i> /penerangan	-	1 buah
4.	Mesin cat	1 set	1 set
5.	<i>Traffic cone</i>	1 set	1 set
6.	Mal, majun dan alat bantu lain	1 set	1 set

(Sumber: <https://banglanppr.com/sop-pengecatan-marka-sisi-udara/>) (Diakses tanggal 22 Agustus 2023)

D. Tahap Pelaksanaan

1. Setelah tahap persiapan selesai dan check list diisi, dilanjutkan dengan menghubungi petugas *tower*/AFIS untuk izin masuk kawasan lokasi pekerjaan (*airside*), laporan kepada Kepala unit Banglan dan Kasubsi Teknik operasi keselamatan dan pelayanan darurat mengenai kegiatan, personil dan alat yang akan digunakan. *check* komunikasi radio HT (*radio check*) untuk keperluan koordinasi di lokasi pekerjaan dengan *tower*.
2. Batasi lokasi yang akan dicat dengan barikade atau *traffic-cone*. Kemudian dilanjutkan dengan pekerjaan persiapan berupa pembersihan permukaan yang akan dicat ulang. Pembersihan kotoran berupa debu digunakan kompresor, sedangkan pada permukaan yang terkontaminasi oleh minyak atau oli pembersihan menggunakan bahan kimia khusus. Pastikan permukaan sudah bebas kotoran dan kering baru dilakukan pengecatan.
3. Pasang acuan (*mal*) sesuai ukuran marka lama atau disesuaikan dengan ukuran yang baru bila ada perubahan termasuk pemakaian warna cat sesuai lokasi.
4. Pengecatan dapat memakai mesin cat atau *hand spray-gun*. Mekanisme pengecatan ulang dilakukan merata minimal 2 kali semprot untuk mencapai hasil cat marka yang terang dan tidak berbayang atau bisa juga menggunakan roll dan kuas .
5. Setelah permukaan cat cukup kering dan aman bagi kegiatan operasional di areal ini, maka barikade atau *traffic cone* dipindahkan kelokasi pengecatan ulang selanjutnya. Dan melaporkan kepada petugas *tower* bahwa pengecatan dilokasi tersebut sudah selesai dilaksanakan.

E. Pembersihan Alat

1. Peralatan yang dipergunakan harus dicuci dan dibersihkan agar tidak tersumbat, berkarat dan terawatt dengan baik;

2. Peralatan disimpan ditempat yang baik dan bersih.

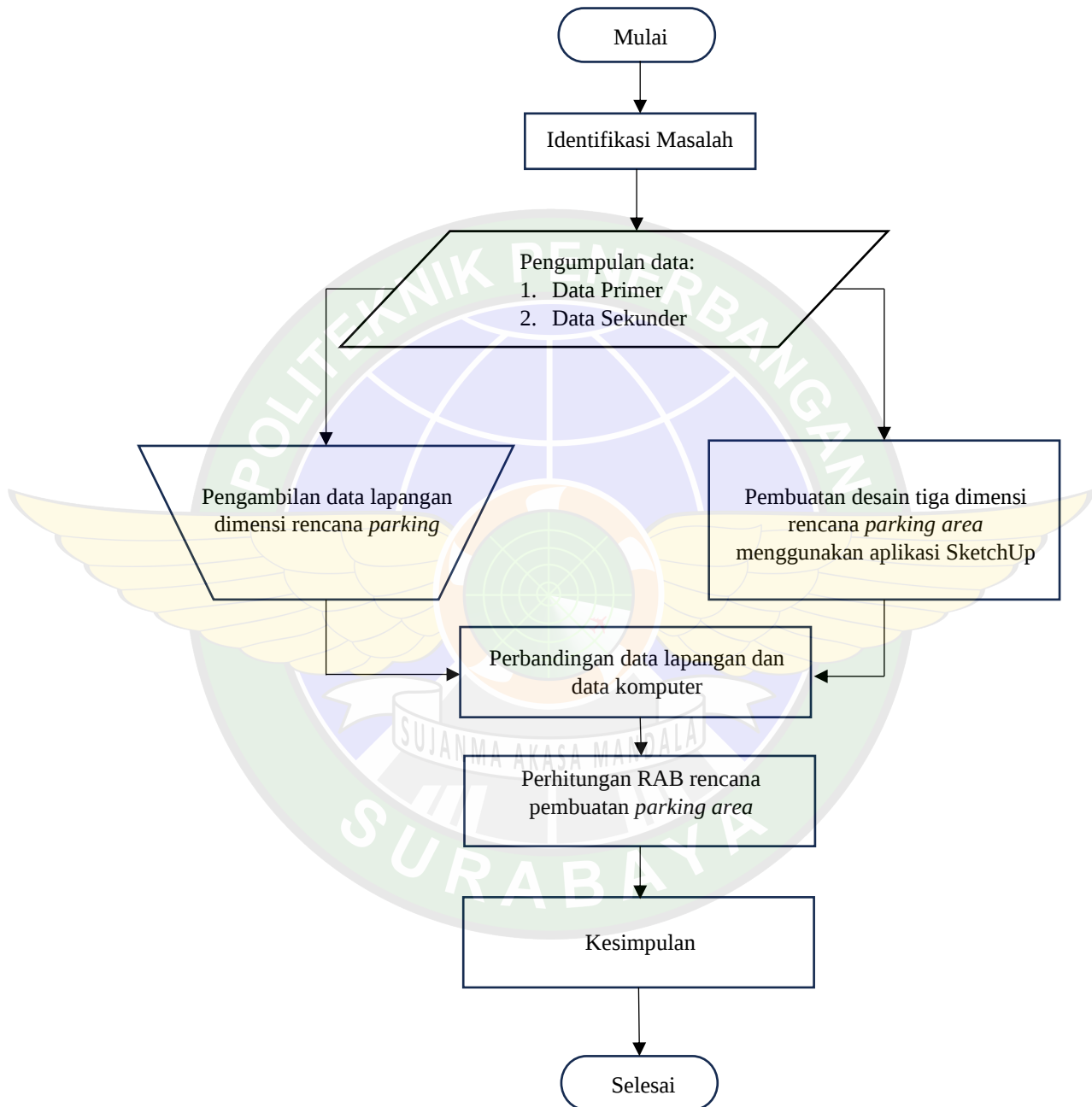
F. Pelaporan

1. Hasil kegiatan yang telah dilaksanakan dituangkan dalam format laporan;
2. Laporan dibuat dalam 3 rangkap yang ditujukan untuk:
 - a. Kasubsi Teknik, Operasi, Keselamatan dan Pelayanan Darurat;
 - b. Kepala Unit Bangunan dan Landasan, dan
 - c. Arsip



4.6 Bagan Alur Permasalahan *Parking Area*

Bagan alur adalah representasi *visual* yang digunakan untuk menunjukkan proses atau urutan langkah-langkah dalam permasalahan *parking area*.



Gambar 4. 42 Bagan Alur Permasalahan *Parking Area*

4.5.2 *Parking Area* Roda Dua

A. Tahap Persiapan

1. Menyiapkan personil, perlengkapan dan peralatan kerja. Pastikan semuanya dalam kondisi baik dan lengkap agar pelaksanaannya nanti berjalan lancar.
2. Hal yang perlu disiapkan sebagai, berikut:S
 - a. Personil
 - I. Pengawas
 - II. Pekerja
 - b. Perlengkapan Kerja
 - I. Helm
 - II. Rompi
 - III. Sepatu *Safety*
 - IV. Sarung Tangan
 - c. Peralatan dan Kendaraan

Tabel 4. 6 Daftar Alat dan Bahan yang Diperlukan

No.	Alat	No.	Bahan
1.	Sendok Semen	1.	Taso C75.65
2.	Palu	2.	Taso R32.45
3.	Sekop	3.	Spandex (180×80)
4.	Cangkul	4.	Semen Portland
5.	Ember	5.	Pasir Pasang
6.	Kertas Gosok	6.	Baut Baja Ringan
7.	Stamper		
8.	Bor		
9.	Pensil		
10.	Penggaris		

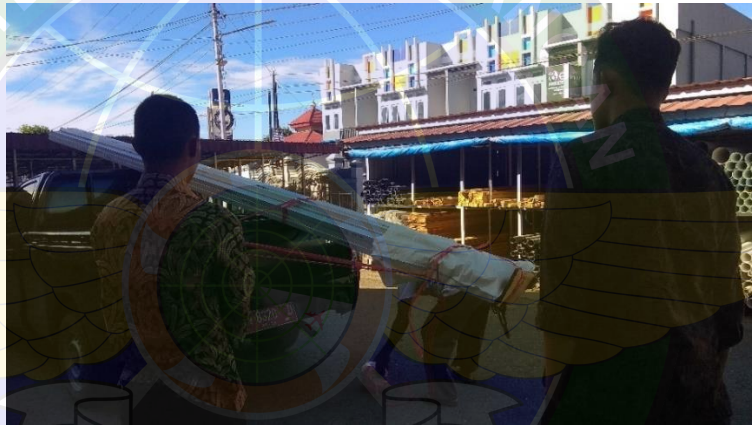
B. Tahap Pelaksanaan

1. Pembongkaran barang pada gudang lama untuk tempat pembuatan *parking area* baru.



Gambar 4. 43 Pembongkaran Gudang Lama

2. Pembelian material yang dibutuhkan untuk pembuatan *parking area* baru.



Gambar 4. 44 Pembelian Material yang Dibutuhkan

3. Pengukuran pada baja ringan taso C75.65 dan reng R32.45 sesuai rancangan untuk pembuatan *parking area* baru.



Gambar 4. 45 Pengukuran Baja Ringan Taso dan Reng

4. Pemotongan baja ringan taso dan reng menggunakan gerinda.

5. Penyambungan baja ringan dengan cara memasang baut dengan cara dibor.



Gambar 4. 46 Pembautan Baja Ringan

6. Pemasangan tiang utama baja ringan taso C75.65 pada lahan yang telah dibersihkan.



Gambar 4. 47 Pemasangan Tiang Utama

7. Pengecoran pondasi tiang utama baja ringan taso.



Gambar 4. 48 Pengecoran Pondasi Tiang

8. Pemasangan penyangga atap *spandex* dengan pembautan pada tiang utama.



Gambar 4. 49 Pemasangan Penyangga Atap

9. Pemasangan rangka atap reng R32.45 pada penyangga dan tiang utama.



Gambar 4. 50 Pemasangan Rangka Atap Reng

10. Pemasangan atap *spandex* pada rangka atap.



Gambar 4. 51 Pemasangan Atap *Spandex*

11. Penimbunan pasir guna meratakan tanah pada *parking area*.



Gambar 4. 52 Penimbunan Pasir Pada Tanah

12. Setelah menimbun tanah dengan pasir, dilakukan pemadatan pasir menggunakan *stamper*.



Gambar 4. 53 Pemadatan Tanah Menggunakan *Stamper*

13. Dilakukan plester di atas permukaan tanah guna memudahkan pemarkiran kendaraan roda dua.
14. Pemasangan instalasi kabel lampu pada tempat parkir.



Gambar 4. 54 Instalasi Kabel Lampu

15. Pemasangan lampu pada tempat parkir



Gambar 4. 55 Pemasangan Lampu

16. Hasil pembuatan *parking area* roda dua



Gambar 4. 56 Hasil Akhir Pembuatan Tempat Parkir Roda Dua

C. Perhitungan Rancangan Anggaran Biaya Untuk Pembuatan *Parking Area* Roda Dua Permanen

Pembuatan *parking area* roda dua yang telah dilaksanakan bersifat sementara, karena lokasi *parking area* roda dua eksisting dan yang telah dibangun tidak tercantum pada *Master Plan* bandar udara. Oleh karena itu, dilakukan perhitungan Rancangan Anggaran Biaya tempat parkir roda dua yang bersifat permanen. Tabel Rancangan Anggaran dan Biaya bisa dilihat pada lampiran 1.

D. Membuat Desain 2 Dimensi dan 3 Dimensi *Parking Area* Roda Dua

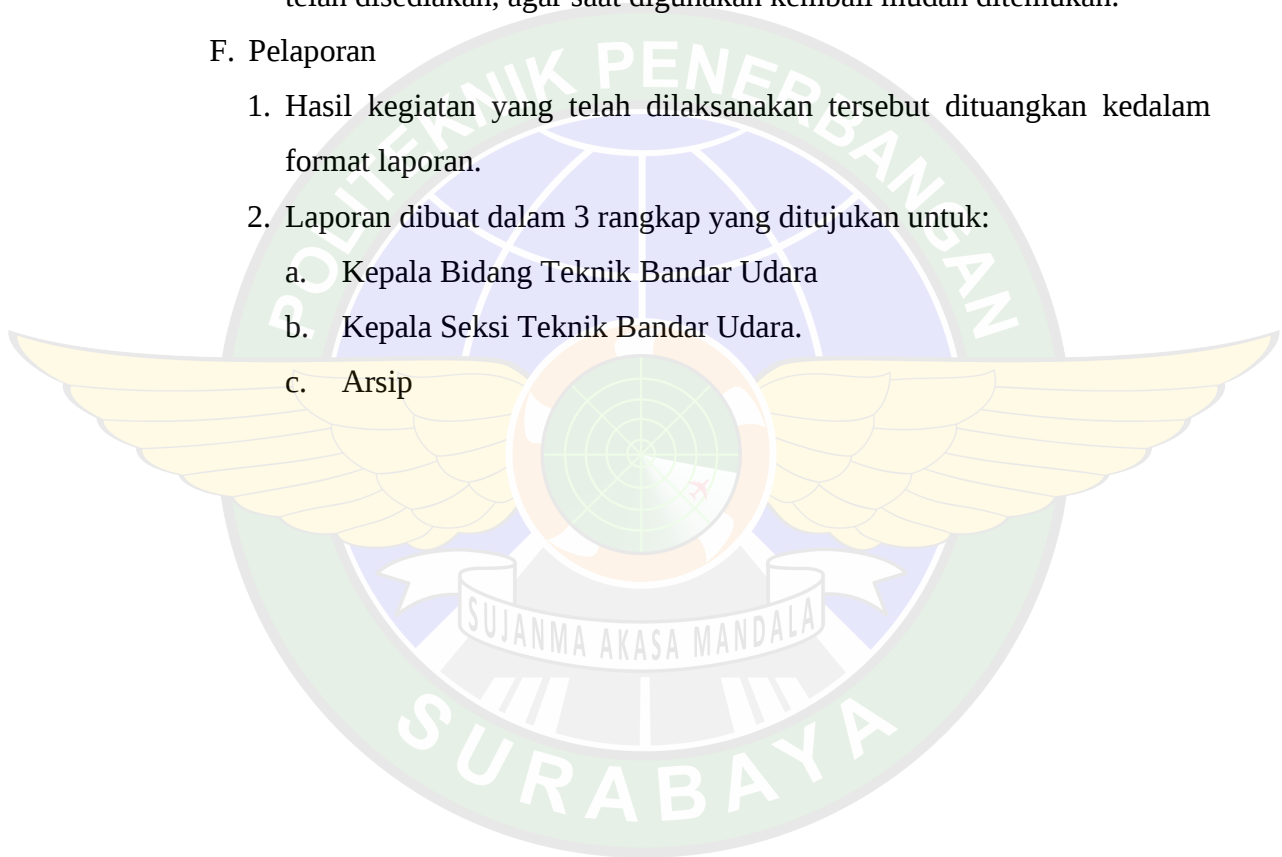
Desain dua dan tiga dimensi perlu dilakukan untuk perencanaan pembuatan *parking area* roda dua yang bersifat permanen. Gambar desain terlampir pada lampiran 1.

E. Pembersihan dan Penyimpanan Alat

1. Peralatan yang telah digunakan dicuci dan dibersihkan agar alat tersebut tidak berkarat dan peralatan dapat digunakan kembali.
2. Setelah selesai dicuci dan dibersihkan, alat di simpan pada tempat yang telah disediakan, agar saat digunakan kembali mudah ditemukan.

F. Pelaporan

1. Hasil kegiatan yang telah dilaksanakan tersebut dituangkan kedalam format laporan.
2. Laporan dibuat dalam 3 rangkap yang ditujukan untuk:
 - a. Kepala Bidang Teknik Bandar Udara
 - b. Kepala Seksi Teknik Bandar Udara.
 - c. Arsip



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*

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 rekan dan 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 peraturan yang ada bahwa setiap 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.

Oleh sebab itu bila ada kerusakan atau pun sesuatu yang dapat menimbulkan gangguan pada keamanan dan keselamatan penerbangan maka diperluka perbaikan maupun perawatan. Untuk itu, dilakukan analisa kondisi marka pada *runway* dan juga permasalahan kondisi *parking area*, maka dari kedua permasalahan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Hasil perhitungan marka pada *runway* Bandar Udara Depati Parbo Kerinci secara keseluruhan hampir memenuhi standar menurut regulasi yang ada, namun ada beberapa marka yang belum memenuhi kriteria tersebut. Berikut beberapa marka yang belum memenuhi standar:

- a. *Runway side stripe marking* dan *runway end*, karena panjang marka tersebut belum selaras dengan panjang keseluruhan *runway*;
 - b. *Aiming Point Marking*, karena jarak awal marka ke ambang batas landasan kurang dari 300 m;
 - c. *Runway threshold marking*, karena jarak antara kedua pasang *threshold* belum sesuai dengan KP Nomor 326 Tahun 2019;
 - d. *Runway Side Strip Marking*, karena lebar marka tersebut 0,47 m sedangkan kriteria untuk lebar *runway* selebar 30 m adalah 0,9 m.
2. Menanggulangi masalah *parking area* roda dua dengan dilakukan pembuatan tempat parkir roda dua yang baru. Selanjutnya dilakukan perawatan dan pengecekan secara berkala supaya kondisi tempat parkir selalu terjaga dan tidak mudah rusak.

5.2 Saran

Dalam peningkatan kualitas pelayanan penerbangan di Bandar Udara Depati Parbo, personel Teknisi Bangunan Landasan 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 supaya dalam perawatan dan pemeliharaan lebih optimal.
2. Pentingnya *crosscheck* terhadap peralatan sebelum melakukan pekerjaan dan setelah pekerjaan agar tidak ada yang tertinggal. Bila di sisi udara di khawatirkan 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 bila ada perubahan atau penambahan dalam pekerjaan untuk dilakukan pembaharuan secara berkala terhadap SOP yang ada di bandar udara.

5.2.2 Saran dan Solusi Permasalahan

1. Lebih teliti dalam perhitungan dan mengidentifikasi dimensi dan jenis setiap marka pada *runway* sehingga pengecatan marka lebih akurat dan tepat.

2. Untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan, pada fasilitas sisi udara (*runway*) maupun sisi darat (*landside*) setiap ada kerusakan ataupun tanda-tanda kerusakan untuk segera ditindak lanjuti.
3. Dilakukan pengecatan ulang pada *runway* dengan menggunakan pedoman yang ada sehingga memenuhi standar minimal.
4. Dilakukan pemeriksaan berkala *Standard Operating Procedure* (SOP) tentang marka *runway*.
5. Perawatan pada tempat parkir supaya selalu terjaga kebersihan dan kondisinya.



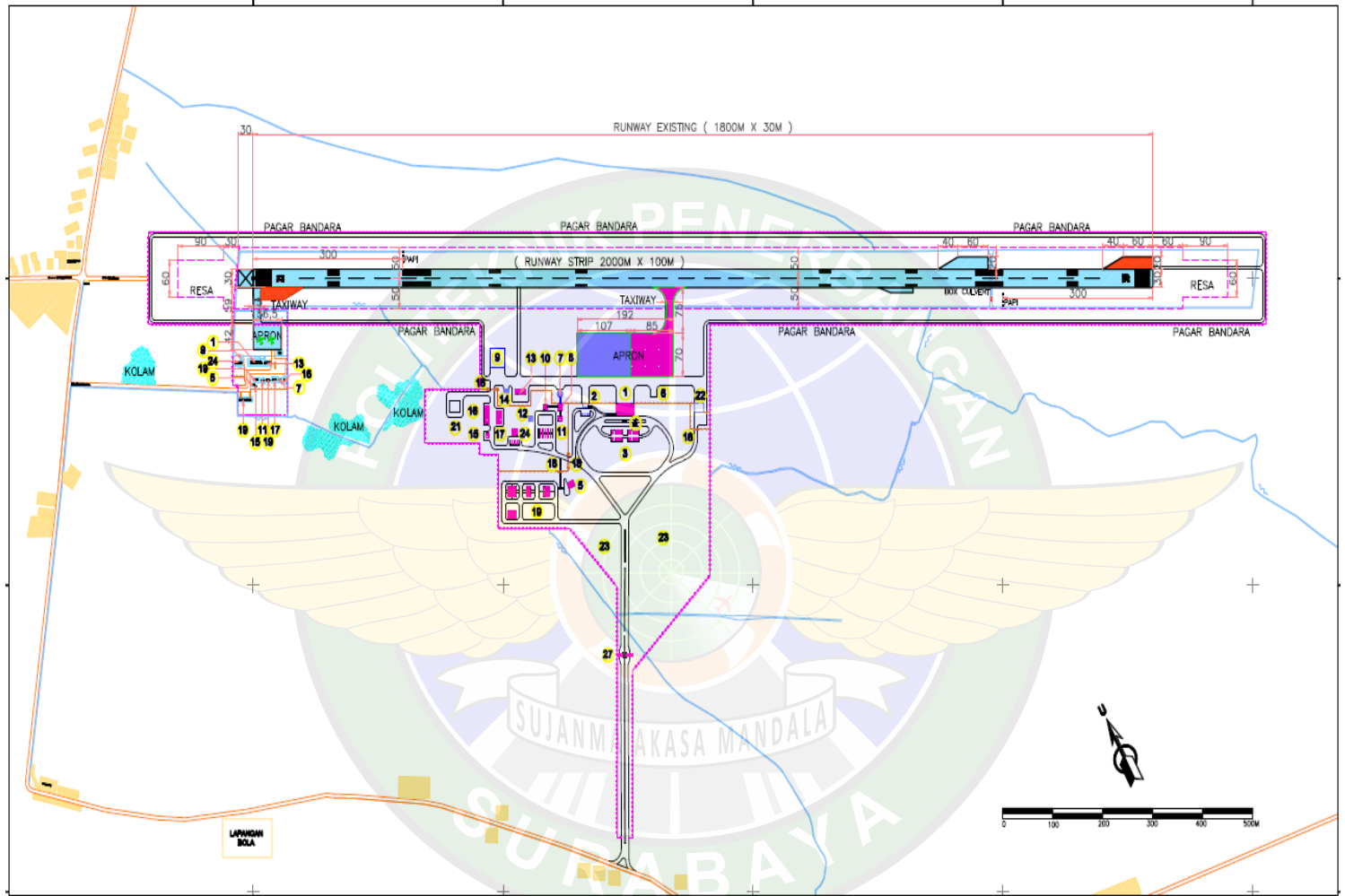
DAFTAR PUSTAKA

- 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: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Departemen Perhubungan. 2001. *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/11/I/2001 tentang Standar Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara*. Jakarta, Indonesia: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Menteri Perhubungan. 2002. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum*. Jakarta, Indonesia: Menteri Perhubungan.
- Menteri Perhubungan RI. 2005. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis 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.
- Kementrian Perhubungan. 2015. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR Part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System)*. Jakarta, Indonesia: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Departemen Perhubungan. 1996. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta, Indonesia: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Menteri Perhubungan, 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 21 Tahun 2005 Tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7095-2005 Mengenai Marka dan Rambu Pada Daerah Pergerakan Pesawat Udara di Bandar Udara Sebagai Standar Wajib*. Jakarta, Indonesia: Menteri Perhubungan.



LAMPIRAN I



Master Plan Bandar Udara Depati Parbo Kerinci

LAMPIRAN I

NO	Uraian	Satuan	Volume	Harga Satuan	Jumlah
I.	<u>PEKERJAAN PENDAHULUAN</u>				
1	Pek. Papan Nama Kegiatan	La	1,00	Rp 250.000,00	Rp 250.000,00
2	Pek. Penyiapan, Pengukuran dan Pembersihan Lokasi	La	1,00	Rp 2.500.000,00	Rp 2.500.000,00
3	<u>Pek. Dokumentasi dan Pelaporan</u>	La	1,00	Rp 5.000.000,00	Rp 5.000.000,00
	Sub Jumlah				Rp 7.750.000,00
II.	PEKERJAAN TANAH DAN PASIR				
1	Pek. Galian Tanah	m3	12,96	Rp 86.750,00	Rp 1.124.280,00
2	Urugan Tanah Kembali	m3	3,45	Rp 28.916,67	Rp 99.762,51
3	Urugan Pasir Bawah Pondasi dan Lantai	m3	4,80	Rp 274.700,00	Rp 1.318.560,00
4	Timbunan Tanah Dipadatkan	m3	19,20	Rp 175.750,00	Rp 3.374.400,00
	Sub Jumlah				Rp 5.917.002,51
III.	PEKERJAAN PONDASI DAN BETON				
1	Pek. Batu Kosong Aanstampang	m3	4,32	Rp 656.160,00	Rp 2.834.611,20
2	Pek. Pondasi Batu Kali 1:4	m3	12,30	Rp 1.095.500,00	Rp 13.474.650,00
3	Pek. Pondasi Beton Bertulang ad. 1 : 2 : 3	m3	2,00	Rp 5.651.242,00	Rp 11.302.484,00
4	Pek. Lantai Beton Bertulang ad. 1 : 2 : 3	m3	1,20	Rp 6.325.608,00	Rp 7.590.729,60
5	Pek. Plesteran 1 PC : 4 PP Tebal 15 mm	m3	32,00	Rp 73.560,00	Rp 2.353.920,00
	Sub Jumlah				Rp 37.556.394,80
IV.	PEKERJAAN LANTAI				
1	Pek. Rabat Beton	m3	12,18	Rp 1.384.145,00	Rp 16.858.886,10
2	Pek. Keramik 60 x 60	m2	4,80	Rp 238.380,00	Rp 1.144.224,00
	Sub Jumlah				Rp 18.003.110,10
V.	PEKERJAAN KONSTRUKSI				
1	Pek. Pemasangan Kerangka Kolom Besi H 200	kg	1257,90	Rp 35.365,00	Rp 44.485.633,50
2	Pek. Pemasangan Kerangka Atap Besi H 100	kg	453,20	Rp 35.365,00	Rp 16.027.418,00
3	Pek. Pemasangan Gording Atap Besi CNP 100	kg	528,00	Rp 33.640,00	Rp 17.761.920,00
4	Pek. Penutup Atap	kg	75,64	Rp 123.004,00	Rp 9.304.022,56
5	Pek. Besi Skor Pipa Galvanis 2,5"	m1	12,00	Rp 124.440,00	Rp 1.493.280,00
6	Pek. Besi Pembatas Pipa Galvanis 3"	m1	9,00	Rp 208.075,00	Rp 1.872.675,00
7	Pek. Pemasangan Besi Penutup Koridor Lengkap	m1	5,50	Rp 1.850.000,00	Rp 10.175.000,00
	Sub Jumlah				Rp 101.119.949,06
VI.	PEKERJAAN PENGECATAN DAN FINISHING				
1	Pek. Pengecatan (2 Kali Cat)	m2	96,00	Rp 88.899,00	Rp 8.534.304,00
	Sub Jumlah				Rp 8.534.304,00
VII.	PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK				
1	Pek. Instalasi Listrik (Termasuk Pipa dan Kabel) Terpasang	titik	6,00	Rp 150.000,00	Rp 900.000,00
2	Pek. Lampu	bh	5,00	Rp 250.000,00	Rp 1.250.000,00
3	Pek. Saklar Tunggal	bh	1,00	Rp 25.000,00	Rp 25.000,00
4	Pek. Saklar Ganda	bh	2,00	Rp 35.000,00	Rp 70.000,00
5	Pek. Stop Kontak	bh	2,00	Rp 22.300,00	Rp 44.600,00
	Sub Jumlah				Rp 2.289.600,00
	Jumlah				Rp 181.170.360,47
	PPn 10%				Rp 18.117.040,85
	Total				Rp 199.287.401,32
	Dibulatkan				Rp 199.287.000,00

Harga Satuan Perencanaan Pembuatan *Parking Area* Permanen

LAMPIRAN 1

No.	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH HARGA (Rp)
I.	PEKERJAAN PENDAHULUAN	Rp 7.750.000,00
II.	PEKERJAAN TANAH DAN PASIR	Rp 5.917.002,00
III.	PEKERJAAN PONDASI DAN BETON	Rp 37.556.394,80
IV.	PEKERJAAN LANTAI	Rp 18.003.110,10
V.	PEKERJAAN KONSTRUKSI	Rp 101.119.949,06
VI.	PEKERJAAN PENGECATAN DAN FINISHING	Rp 8.534.352,00
VII.	PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK	Rp 2.289.600,00
Jumlah		Rp 181.170.407,96
PPn 10%		Rp 18.117.040,85
Total		Rp 199.287.448,81
Dibulatkan		Rp 199.287.000,00
Terbilang : Seratus Sembilan Puluh Sembilan Juta Dua Ratus Delapan Puluh Tujuh Ribu Rupiah		

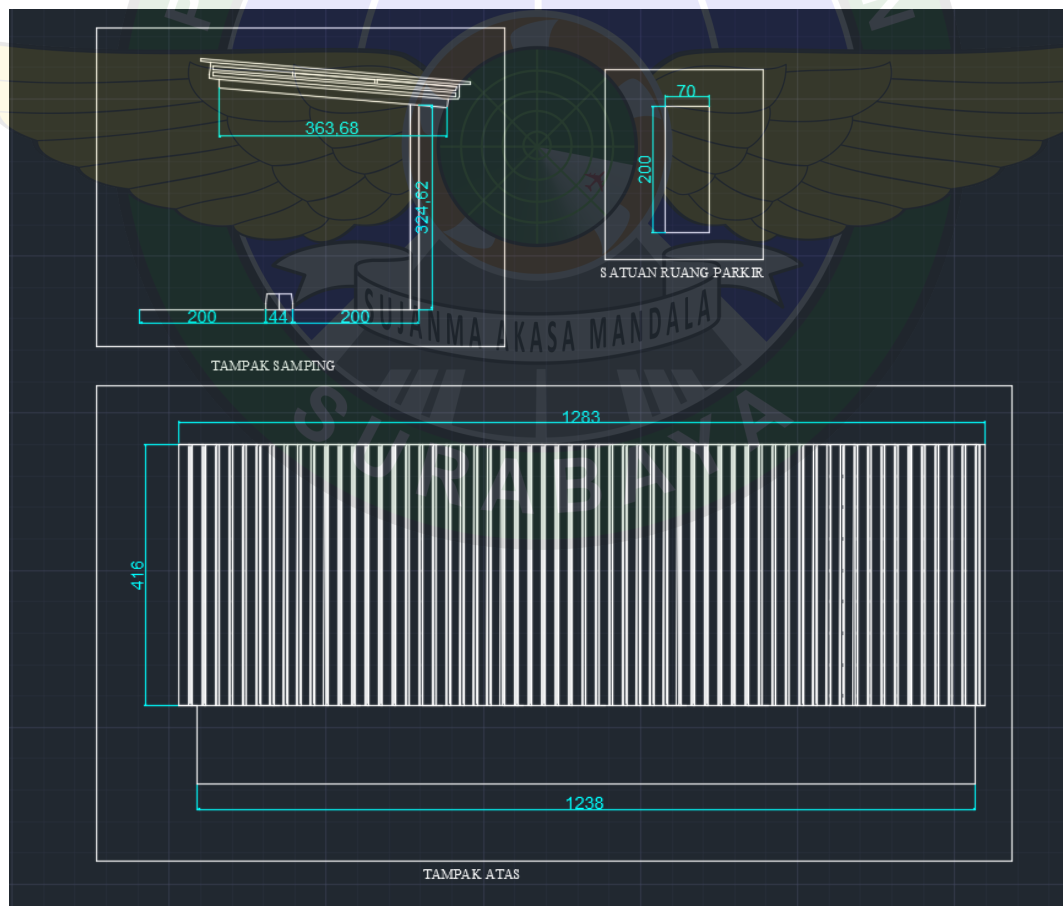
Rancangan Anggaran Biaya Perencanaan Pekerjaan Pembuatan *Parking Area* Roda Dua



LAMPIRAN 1



Desain Tiga Dimensi *Parking Area* Roda Dua Menggunakan *Software* SketchUp



Desain Dua Dimensi *Parking Area* Roda Dua Menggunakan *Software* AutoCAD

LAMPIRAN 1



Meninjau kerusakan *apron* akibat helikopter



Inspeksi harian *runway*



Menghitung Rancangan Anggaran Biaya Garasi John Deere



Mengukur luas area DVOR



Pengecoran tutup *septic tank*



Pengerjaan gambar *digital* denah bangunan sisi darat

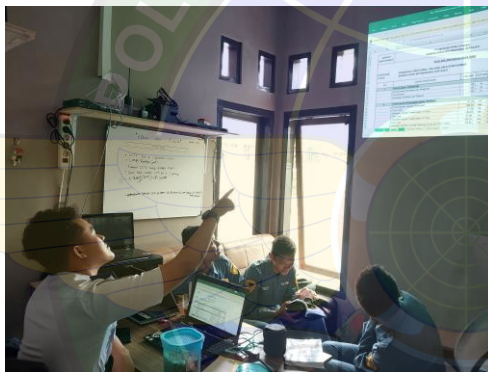
LAMPIRAN 1



Pengecekan pada *Airport Maintenance John Deere*



Penebangan pohon bersama pegawai bandara



Pengarahan oleh senior mengenai PCI



Pengarahan oleh *supervisor*



Zoom meeting pengantaran taruna OJT bersama *supervisor*



Gotong royong perbaikan pagar perimeter sisi darat

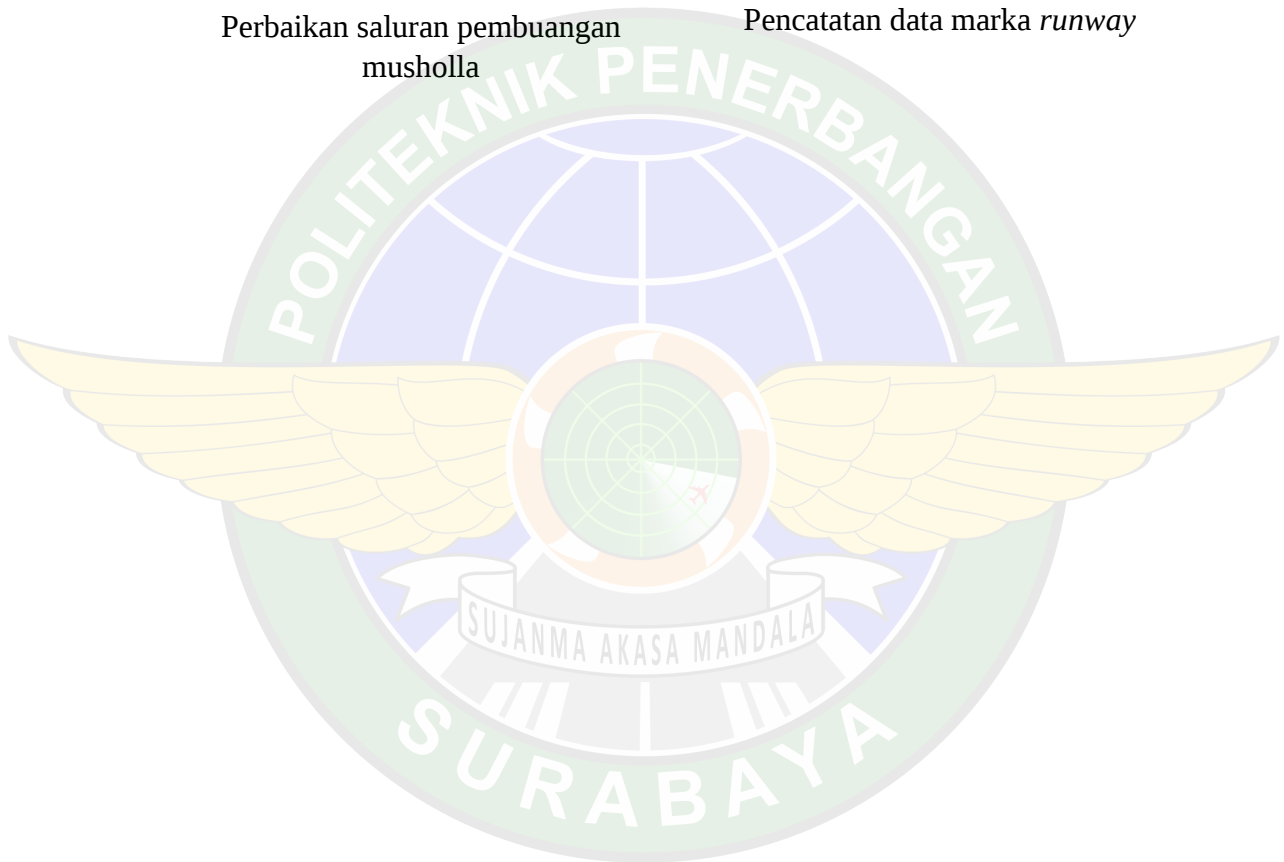
LAMPIRAN 1



Perbaikan saluran pembuangan
musholla



Pencatatan data marka *runway*



LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Wijdan Afwan Al Faruq

NIT : 30721046

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	- 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	- Inspeksi harian landasan - Meninjau kerusakan <i>apron</i> akibat helikopter
3.	Rabu, 5 April 2023	- Inspeksi harian landasan - Menghitung Rencana Anggaran Biaya gudang - Mengukur luas garasi John Deere
4.	Kamis, 6 April 2023	- Inspeksi harian landasan - Meninjau kerusakan pada tutup drainase sisi udara - Latihan pengoperasian <i>total station</i>
5.	Jumat, 7 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pembersihan pada <i>runway</i>
6.	Sabtu, 8 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pembersihan mobil dinas <i>Avsec</i>
7.	Minggu, 9 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
8.	Senin, 10 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pengukuran luas area DVOR

LAMPIRAN 2

9.	Selasa, 11 April 2023	- Mengukur luasan area DVOR - Inspeksi harian <i>runway</i>
10.	Rabu, 12 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melanjutkan pengukuran luasan DVOR
11.	Kamis, 13 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Mengukur seluruh luas bangunan sisi darat
12.	Jumat, 14 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Penggambaran denah bangunan sisi darat menggunakan <i>software</i> AutoCAD
13.	Sabtu, 15 April 2023	- Libur
14.	Minggu, 16 April 2023	- Libur
15.	Senin, 17 April 2023	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu melakukan perbaikan pada ban <i>foam tender</i> dan mengganti oli gardan
17	Rabu, 19 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
18	Kamis, 20 April 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pembersihan drainase sisi udara
19	Jumat, 21 April 2023	- Libur Idul Fitri
20	Sabtu, 22 April 2023	- Libur Idul Fitri
21	Minggu, 23 April 2023	- Libur Idul Fitri
22	Senin, 24 April 2023	- 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

Supervisor
Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama

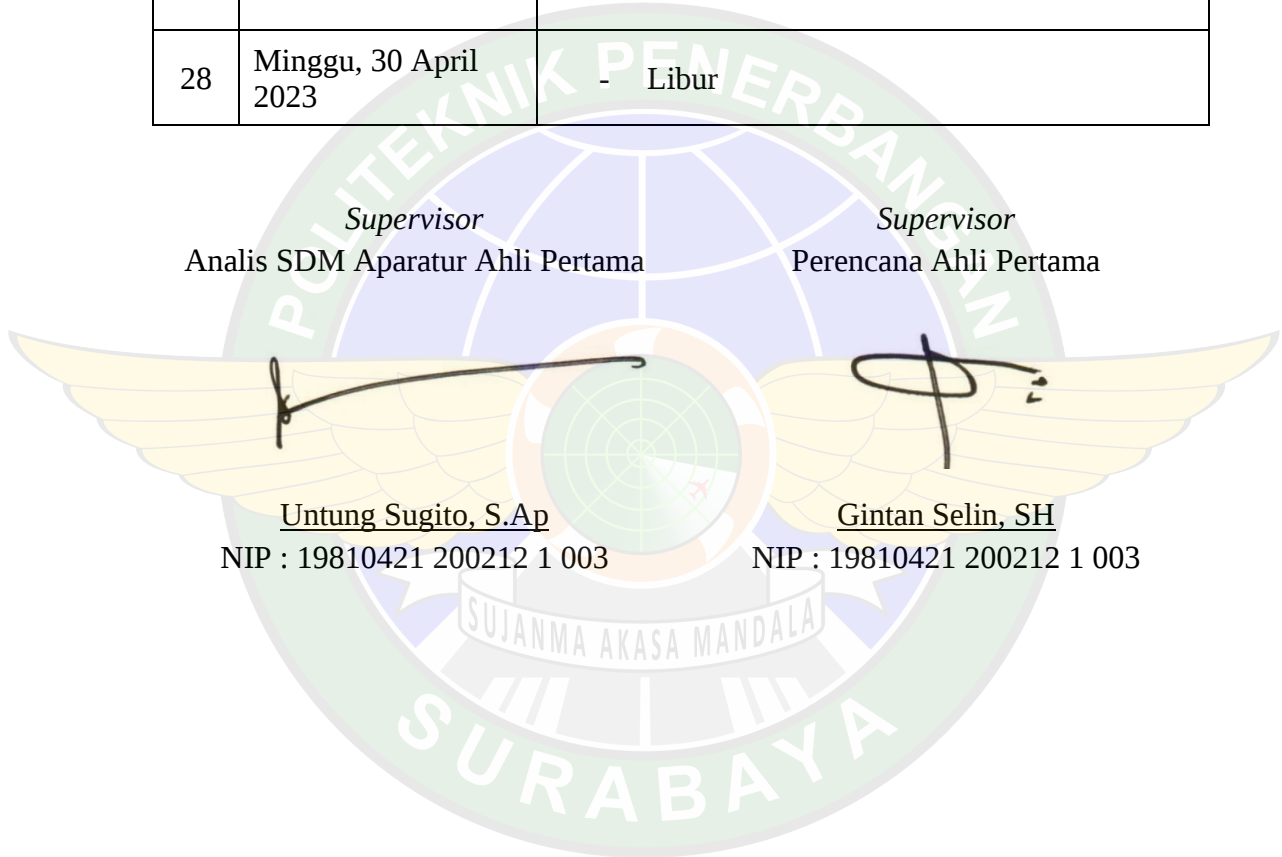
Supervisor
Perencana Ahli Pertama

Untung Sugito, S.Ap

NIP : 19810421 200212 1 003

Gintan Selin, SH

NIP : 19810421 200212 1 003



LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Wijdan Afwan Al Faruq

NIT : 30721046

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	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melanjutkan pembuatan RAB perbaikan kerusakan bronjong sisi udara - Melakukan pengecekan kerusakan pada John Deere
3.	Rabu, 3 Mei 2023	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengecekan kerusakan selang hidrolik pada John Deere
5.	Jumat, 5 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Inspeksi bangunan sisi darat
6.	Sabtu, 6 Mei 2023	- Libur
7.	Minggu, 7 Mei 2023	- Libur
8.	Senin, 8 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penebangan pohon di jalan masuk bandara

LAMPIRAN 2

9.	Selasa, 9 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penebangan pohon di jalan masuk bandara
10.	Rabu, 10 Mei 2023	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i>
12.	Jumat, 12 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melaksanakan gotong royong Bersama pegawai - Melakukan perbaikan pada John Deere
13.	Sabtu, 13 Mei 2023	- Libur
14.	Minggu, 14 Mei 2023	- Libur
15.	Senin, 15 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
16.	Selasa, 16 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran marka pada <i>runway</i> - Melakukan pemeriksaan saluran pembuangan pada rumah dinas
17.	Rabu, 17 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemotongan rumput sisi udara menggunakan John Deere
18.	Kamis, 18 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
19.	Jumat, 19 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
20.	Sabtu, 20 Mei 2023	- Libur
21.	Minggu, 21 Mei 2023	- Libur
22.	Senin, 22 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemotongan rumput sisi udara menggunakan John Deere

LAMPIRAN 2

		- Melakukan pengecoran dak atap pada Pos keamanan - Melakukan penggantian saluran pembuangan wastafel rumah dinas
23	Selasa, 23 Mei 2023	- 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	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penggambaran <i>digital</i> marka <i>runway</i>, <i>taxiway</i> dan <i>apron</i>
26	Jumat, 26 Mei 2023	- 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	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran <i>obstacle</i>
31	Rabu, 31 Mei 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran <i>obstacle</i>

Supervisor
Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama



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

Supervisor
Perencana Ahli Pertama



Gintan Selin, SH
NIP : 19810421 200212 1 003

LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Wijdan Afwan Al Faruq

NIT : 30721046

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 bersama 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 pengerjaan gambar desain plang selamat datang
21	Rabu, 21 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>

LAMPIRAN 2

22	Kamis, 22 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan penggambaran denah garasi John Deere menggunakan <i>software SketchUp</i>
23	Jumat, 23 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan gotong royong Bersama para pegawai
24	Sabtu, 24 juni 2023	- Libur
25	Minggu, 25 Juni 2023	- Libur
26	Senin, 26 Juni 2023	- 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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran terhadap marka sisi darat
28	Rabu, 28 Juni 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu pembuatan tempat parkir baru
29	Kamis, 29 Juni 2023	- Libur Idul Adha
30	Jumat, 30 Juni 2023	- Libur Idul Adha

Supervisor
Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama

Supervisor
Perencana Ahli Pertama



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



Gintan Selin, SH
NIP : 19810421 200212 1 003

LAMPIRAN 2

FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Wijdan Afwan Al Faruq

NIT : 30721046

PRODI : D.III TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN ANGKATAN
VI B

Lokasi OJT : UPBU Kelas III Depati Parbo, Kerinci

Juli 2023

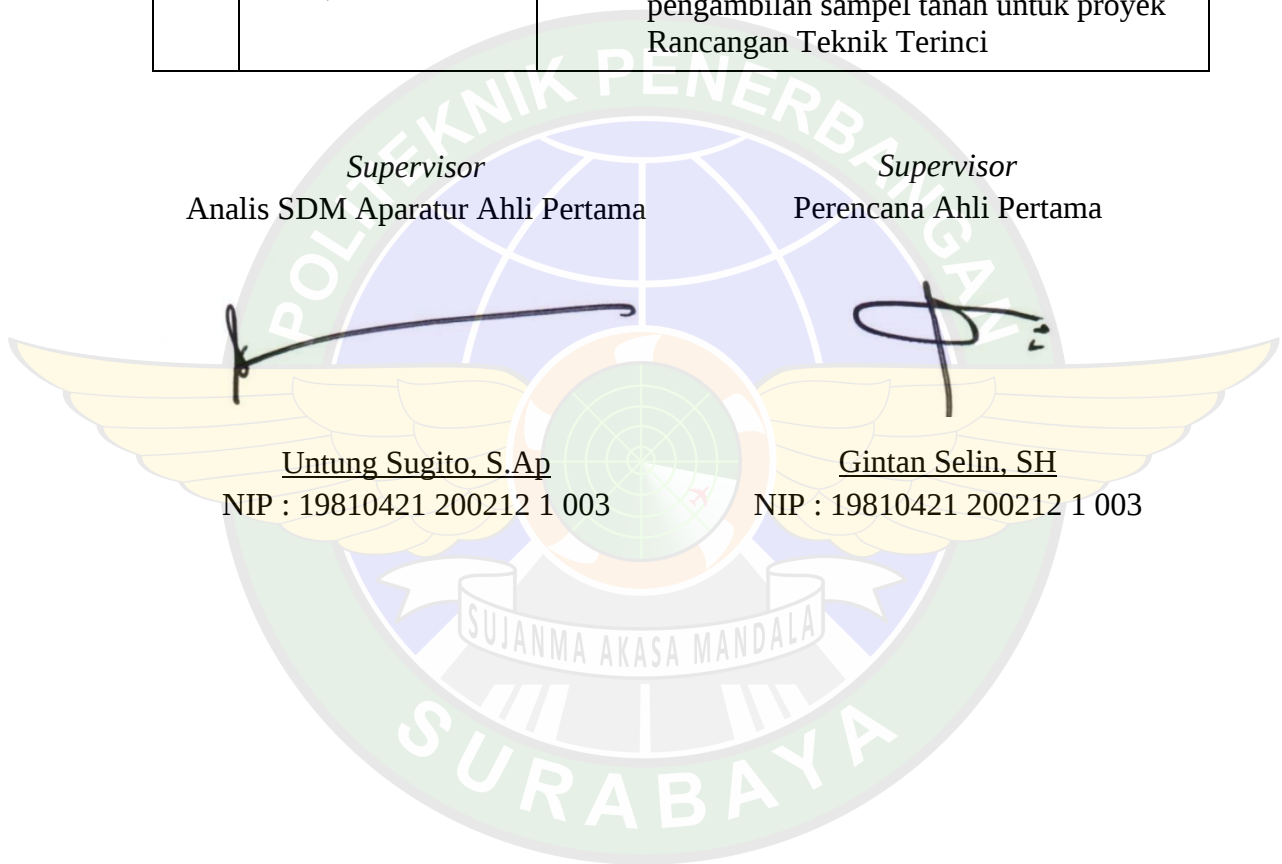
NO	HARI/ TANGGAL	URAIAN KEGIATAN
1.	Sabtu, 1 Juli 2023	- Libur
2.	Minggu, 2 Juli 2023	- Libur
3.	Senin, 3 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Membantu pembuatan tempat parkir baru
4.	Selasa, 4 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pengukuran marka sisi udara
5.	Rabu, 5 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemerataan 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> - Melakukan pengecatan lapis kedua pada plang selamat datang

LAMPIRAN 2

12.	Rabu, 12 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemasangan akrilik pada plang selamat datang - Melakukan pelapisan <i>waterproof</i> pada atap ruang bendahara
13.	Kamis, 13 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
14.	Jumat, 14 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
15.	Sabtu, 15 Juli 2023	- Libur
16.	Minggu, 16 Juli 2023	- Libur
17.	Senin, 17 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
18.	Selasa, 18 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
19.	Rabu, 19 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
20.	Kamis, 20 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
21.	Jumat, 21 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
22.	Sabtu, 22 Juli 2023	- Libur
23.	Minggu, 23 Juli 2023	- Libur
24.	Senin, 24 Juli 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
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>

LAMPIRAN 2

28.	Jumat, 28 Juli 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



FORM KEGIATAN HARIAN OJT

Nama : Wijdan Afwan Al Faruq

NIT : 30721046

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	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
2.	Rabu, 2 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
3.	Kamis, 3 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
4.	Jumat, 4 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
5.	Sabtu, 5 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
6.	Minggu, 6 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
7.	Senin, 7 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci

LAMPIRAN 2

8.	Selasa, 8 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
9.	Rabu, 9 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
10.	Kamis, 10 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
11.	Jumat, 11 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
12.	Sabtu, 12 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
13.	Minggu, 13 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melakukan pemetaan topografi dan pengambilan sampel tanah untuk proyek Rancangan Teknik Terinci
14.	Senin, 14 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
15.	Selasa, 15 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
16.	Rabu, 16 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melaksanakan gladi bersih persiapan upacara bendera
17.	Kamis, 17 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Melaksanakan upacara bendera memperingati kemerdekaan Indonesia yang ke-78
18.	Jumat, 18 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i>
19.	Sabtu, 19 Agustus 2023	- Libur
20.	Minggu, 20 Agustus 2023	- Libur

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> - Pengerjaan revisi laporan OJT
23.	Rabu, 23 Agustus 2023	- Inspeksi harian <i>runway</i> - Pengerjaan revisi laporan OJT
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

Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama



Untung Sugito, S.Ap

NIP : 19810421 200212 1 003

Supervisor

Perencana Ahli Pertama



Gintan Selin, SH

NIP : 19810421 200212 1 003