

**OPTIMALISASI PELAYANAN PENGGUNA JASA
PENYANDANG DISABILITAS
KHUSUSNYA DI AREA KEBERANGKATAN
BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO
SAMARINDA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal : 06 Januari - 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

**TJOKORDA DARMA PUTRA ANANDA KUSUMA
NIT. 30622072**

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
ANGKATAN VIII CHARLIE
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**OPTIMALISASI PELAYANAN PENGGUNA JASA
PENYANDANG DISABILITAS
KHUSUSNYA DI AREA KEBERANGKATAN
BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO
SAMARINDA**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*

Tanggal : 06 Januari - 28 Februari 2025



Disusun Oleh :

**TJOKORDA DARMA PUTRA ANANDA KUSUMA
NIT. 30622072**

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
ANGKATAN VIII CHARLIE
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

OPTIMALISASI PELAYANAN PENGGUNA JASA PENYANDANG
DISABILITAS KHUSUSNYA DI AREA KEBERANGKATAN
BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO
SAMARINDA

Oleh :

TJOKORDA DARMA PUTRA ANANDA KUSUMA

NIT. 30622072

Laporan *On The Job Training* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu
syarat penilaian *On The Job Training*



RORA ARDIAN, S.Si.T.
NIP. 19781208 200012 1 003

DEWI RATNA SARI, S.E., M.M.
NIP. 19690609 199303 2 002

Mengetahui,
Kepala BLU Kantor UPBU
Kelas I A.P.T. Pranoto-Samarinda

MAEKA RINDRA HARIYANTO, S.E., M.Si.
NIP. 19770511 199703 1 002

HALAMAN PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji
Pada tanggal 26 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat
sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

1. Ketua : **M. IKHSAN FADILAH, S.E.,M.M.Tr.**
NIP. 19811011 200212 1 002
2. Sekertaris : **RORA ARDIAN, S.Si.T.**
NIP. 19781208 200012 1 003
3. Anggota : **DEWI RATNA SARI, S.E., M.M.**
NIP. 19690609 199303 2 002



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan kegiatan *On the Job Training (OJT)*, di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training (OJT)* dengan judul “OPTIMALISASI PELAYANAN PENGGUNA JASA PENYANDANG DISABILITAS KHUSUSNYA DI AREA KEBERANGKATAN BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO SAMARINDA” disusun guna memenuhi salah satu persyaratan lulus pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan Ke-8 C, Politeknik Penerbangan Surabaya

Dalam penyusunan laporan ini penulis tidak terlepas dari bantuan, dukungan, dan kontribusi kepada semua pihak yang memberikan bimbingan, saran dan nasehat, serta sukarela memberikan waktu luang dan juga memberikan dorongan semangat dalam penyusunan laporan ini, untuk itu penulis tidak lupa menyampaikan ucapan terima kasih dan rasa Syukur kepada :

1. Ayahanda Tjokorda Made Surya Darma dan Ibunda Hery Wiyani Eny Purwanti yang selalu memberikan semangat, kasih sayang, dukungan, serta doa selama mengikuti kegiatan *On The Job Training*;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Maeka Rindra Hariyanto, S.E., M.Si. selaku Kepala BLU Kantor UPBU Kelas I Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda, Seluruh Pejabat Eselon IV dan Seluruh Pegawai Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda;
4. Bapak Rora Ardian, S.Si.T. selaku Supervisor OJT di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda;
5. Ibu Dewi Ratna Sari, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing;
6. Ibu Lady Slik Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi dan tim Manajemen Transportasi Udara;
7. Seluruh pendamping kegiatan yang bertugas di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda;
8. Seluruh dosen dan pegawai Politeknik Penerbangan Surabaya yang telah membantu dan memberi dukungan;
9. Rekan-rekan *On The Job Training (OJT)* dari Politeknik Penerbangan Indonesia Curug (PPIC) dan Politeknik Penerbangan Makassar yang telah bersama-sama melaksanakan kegiatan di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda;

10. Rekan-rekan taruna dan tauri Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan ke-8 atas kebersamaan dan kerjasamanya;
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu saya dalam menyelesaikan laporan *On The Job Training (OJT)* ini. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Samarinda, 27 Februari 2025



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB I PENDAHULUAN	12
1.1 Latar Belakang	12
1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On The Job Training	15
BAB II PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	16
2.1 Sejarah Singkat.....	16
2.2 Data Umum Bandar Udara.....	17
2.2.1 Data Umum Bandar Udara.....	18
2.2.2 Denah Bandar Udara.....	30
2.2.3 Layout Terminal.....	30
2.3 Struktur Organisasi	31
BAB III TINJAUAN TEORI	32
3.1 Bandar Udara	32
3.2 Optimalisasi	33
3.3 Fasilitas	33
3.4 Penunjang.....	34
3.5 Aksesibilitas	35
3.6 Pelayanan	36
3.7 Penumpang.....	37
3.8 Penyandang Disabilitas.....	38
3.9 Ruang Tunggu Keberangkatan.....	39
BAB IV PELAKSANAAN OJT	40
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	40
4.1.1 Unit Apron Movement Control (AMC)	40
4.1.2 Unit Aviation Security (AVSEC)	50

4.1.3 Unit Kargo dan Pergudangan (PT. Mitra Adira Utama)	60
4.1.4 Unit Terminal Inspection Service (TIS)	68
4.1.5 <i>Job Visit</i> Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK)	70
4.2 Jadwal	73
4.3 Permasalahan.....	74
4.3.1 Marka Penyandang Disabilitas di Area <i>Drop Zone</i> Tertimpak Marka Zona Parkir VIP Berbayar	77
4.3.2 Kurangnya Pengawasan pada Area <i>Priority Seat</i>	78
4.3.3 Kondisi Flight Information Display System (FIDS) Kurang Terlihat.....	78
4.3.4 Belum Tersedia Jalur Khusus Penyandang Disabilitas pada Tempat Ibadah.....	80
4.4 Penyelesaian Masalah.....	80
4.4.1 Area <i>Drop Zone</i> yang Diberikan Marka Khusus Disabilitas ...	81
4.4.2 Memperketat Pengawasan di <i>Priority Seat</i>	84
4.4.3 Memperjelas <i>Flight Information Display System (FIDS)</i>	86
4.4.4 Mempermudah Akses Menuju Tempat Beribadah.....	87
BAB V PENUTUP	89
5.1 Kesimpulan	89
5.1.1 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	89
5.1.2 Kesimpulan terhadap Permasalahan	89
5.1.3 Kesimpulan terhadap Penyelesaian Masalah.....	90
5.1 Saran	91
5.2.1 Saran Pelaksanaan <i>On the Job Training (OJT)</i>	91
5.2.2 Saran terhadap Permasalahan	91
5.2.3 Saran terhadap Penyelesaian Masalah	92
DAFTAR PUSTAKA.....	93
LAMPIRAN	94

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2. 1 Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda	17
Gambar 2. 2 <i>Layout</i> BLU Kelas I UPBU A.P.T Pranoto Samarinda.....	30
Gambar 2. 3 <i>Layout</i> Terminal Lantai 1 BLU Kelas 1 UPBU A.P.T Pranoto Samarinda.....	30
Gambar 2. 4 <i>Layout</i> Terminal Lantai 2 BLU Kelas 1 UPBU A.P.T Pranoto Samarinda.....	31
Gambar 2. 5 Struktur Organisasi BLU UPBU Kelas I A.P.T Pranoto Samarinda.....	31
Gambar 4. 1 SOP <i>Apron Movement Control</i>	41
Gambar 4. 2 Aktivitas <i>Docking</i> dan Pemarkiran Pesawat.....	42
Gambar 4. 3 Petugas AMC Melaksanakan Tugas	48
Gambar 4. 4 Ruang Kerja Unit AMC	48
Gambar 4. 5 Wilayah Kerja Sisi Udara AMC	49
Gambar 4. 6 <i>Logbook Unit Apron Movement Control</i>	49
Gambar 4. 7 <i>Crew Unit Apron Movement Control</i>	50
Gambar 4. 8 Pengoperasian <i>X-Ray</i> di Unit AVSEC.....	51
Gambar 4. 9 <i>Body Search</i> Penumpang di Unit AVSEC	51
Gambar 4. 10 Wilayah Kerja Unit AVSEC	52
Gambar 4. 11 Apel di Unit AVSEC.....	52
Gambar 4. 12 Ruang Kerja Unit AVSEC	53
Gambar 4. 13 <i>Logbook Unit AVSEC</i>	53
Gambar 4. 14 Petugas AVSEC Melaksanakan Tugas	54
Gambar 4. 15 SOP Unit AVSEC di SCP 1	54
Gambar 4. 16 SOP Unit AVSEC di SCP 2	55
Gambar 4. 17 Terminal Kargo dan Pergudangan	60
Gambar 4. 18 Aktivitas Pengangkatan Barang Kargo di <i>Area Incoming</i>	61
Gambar 4. 19 Petugas Melaksanakan Tugas di Unit Kargo dan Pergudangan	62
Gambar 4. 20 Wilayah Kerja Unit Kargo dan Pergudangan	62
Gambar 4. 21 Ruang Kerja Unit Kargo dan Pergudangan	63
Gambar 4. 22 SOP di Unit Kargo dan Pergudangan.....	63
Gambar 4. 23 Pembekalan Materi di Unit PKP-PK	72
Gambar 4. 24 Simulasi Pemancaran Air di Unit PKP-PK	73
Gambar 4. 25 Jadwal Kegiatan <i>On The Job Training (OJT)</i>	74
Gambar 4. 26 SOP Pelayan Disabilitas di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda	76
Gambar 4. 27 Kondisi Marka Disabilitas yang Tertimpa Marka <i>VIP</i> Berbayar....	77
Gambar 4. 28 Penumpang Biasa Duduk di <i>Priority Seat</i>	78
Gambar 4. 29 Kondisi <i>FIDS</i> di Area Keberangkatan	79
Gambar 4. 30 Kondisi Tempat Beribadah yang Tidak Tersedia Jalur Khusus Disabilitas.....	80
Gambar 4. 31 Kondisi <i>Area Drop Zone</i> Setelah Marka Disabilitas Tersedia.....	81

Gambar 4. 32 Kondisi <i>FIDS</i> Setelah Diperjelas.....	87
Gambar 4. 33 Kondisi Tempat Beribadah Setelah Tersedia Jalur Khusus Disabilitas	88



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Data Bandar Udara	19
Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Udara	19
Tabel 2. 3 Daftar Maskapai Yang Beroperasi Penerbangan Niaga Berjadwal	20
Tabel 2. 4 Daftar Maskapai yang Beroperasi Penerbangan Niaga Tidak Berjadwal	21
Tabel 2. 5 Fasilitas Terminal.....	23
Tabel 2. 6 Fasilitas PKP-PK Kategori 6.....	24
Tabel 2. 7 Fasilitas Terminal Kedatangan dan Keberangkatan	29
Tabel 4. 1 Data Personel <i>Apron Movement Control</i>	44
Tabel 4. 2 Kekuatan Personel <i>AMC</i>	44
Tabel 4. 3 Sistem Jam Kerja <i>AMC</i>	45
Tabel 4. 4 Peralatan Kerja <i>Apron Movement Control</i>	47
Tabel 4. 5 Kendaraan <i>Follow Me Car</i>	47
Tabel 4. 6 Pembagian <i>Shift</i> Kerja di Unit AVSEC	56
Tabel 4. 7 Data Personel <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	58
Tabel 4. 8 Fasilitas <i>Aviation Security (AVSEC)</i>	59
Tabel 4. 9 Jadwal <i>Shift</i> Kerja di Unit Kargo dan Pergudangan	64
Tabel 4. 10 Data Personel Unit Kargo dan Pergudangan	65
Tabel 4. 11 Data Peralatan Kerja Unit Kargo dan Pergudangan	67
Tabel 4. 12 Data Personel <i>Terminal Inspection Services</i>	69
Tabel 4. 13 Pembagian <i>Shift</i> Kerja Unit TIS	69
Tabel 4. 14 Data Peralatan Kerja Unit <i>Terminal Inspection Service</i>	70
Tabel 4. 15 Data Personel Unit PKP-PK.....	72

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dilihat dari perkembangan saat ini sarana transportasi khususnya pada transportasi udara mengalami suatu peningkatan yang sangat pesat, baik dari segi kualitas maupun dari segi kuantitas. Pada segi kualitas dapat dilihat dari semakin membaiknya pelayanan dan fasilitas di bandara yang diberikan kepada para penumpang. Dari segi kuantitas misalnya semakin bertambahnya armada pesawat dan rute rute penerbangan yang tersedia bagi para calon penumpang sehingga akan sebanding dengan banyaknya para penumpang yang akan menggunakan jasa transportasi udara tersebut. Bagi pengelola jasa Bandar Udara harus peka terhadap realita yang ada mengenai kebutuhan akan transportasi yang diinginkan oleh para calon penumpang.

Bidang penerbangan memiliki beberapa Unit Pelaksana Teknis (UPT) pada Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) dibawah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Politeknik Penerbangan Surabaya adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) memiliki tugas dan peranan mendidik, melatih, dan mencetak tenaga ahli di bidang penerbangan serta wadah pendidikan bagi calon tenaga ahli di dunia penerbangan. Politeknik Penerbangan (Poltekbang) Surabaya merupakan institusi pendidikan yang berfokus pada pengembangan sumber daya manusia di bidang penerbangan. Sebagai bagian dari kurikulum pendidikan, mahasiswa diwajibkan untuk mengikuti program On the Job Training (OJT) guna memperoleh pengalaman kerja nyata dan meningkatkan kompetensi dalam bidangnya. Salah satu lokasi pelaksanaan OJT adalah di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (APT Pranoto) Samarinda, yang merupakan bandara strategis di Kalimantan Timur dan memiliki peran penting dalam konektivitas udara di wilayah tersebut. Program Studi Manajemen Transportasi Udara (MTU) adalah salah

satu program studi yang terdapat di Politeknik Penerbangan Surabaya, dimana pada program studi ini para taruna diberikan pendidikan dan pelatihan mengenai penyelenggaraan Bandar Udara dan lulusannya dibekali dengan beberapa pengetahuan diantaranya adalah mengenai AVSEC, AMC, Kargo dan *Marshalling*.

Adapun dasar pelaksanaan *On The Job Training (OJT)*, sebagaimana tercantum dalam Surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor:SM.106/5/8/Poltekbang.Sby/2024 perihal Pelaksanaan Kegiatan *On The Job Training (OJT)* mahasiswa/i Program Studi Manajemen Transportasi Udara Angkatan 8. Dalam melaksanakan kegiatan tersebut mahasiswa/i dilengkapi dengan berbagai keterampilan dan pengetahuan baik dari segi teori dan praktikum agar dapat lebih menambah pengetahuan, baik keilmuan maupun keterampilan lapangan dalam melaksanakan *On The Job Training (OJT)*.

On The Job Training (OJT) adalah menerapkan pengetahuan dan keterampilan dari pendidikan baik teori maupun praktek ke lingkungan kerja yang sesungguhnya. Adanya program *On The Job Training (OJT)* ini juga sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu dimana pelatihan tidak hanya dilaksanakan di dalam ruang kelas, namun peserta diberi kesempatan untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan di lingkungan kerja yang sesungguhnya. Oleh karena itu, diharapkan bisa mengamalkan ilmu yang sudah didapatkan ke lingkungan kerja yang sesungguhnya. Selain itu, penulis berupaya semaksimal mungkin untuk dapat memanfaatkan kesempatan belajar langsung di lapangan untuk menambah pengetahuan dan wawasan di setiap unit kerja di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda. Selain itu, *On The Job Training (OJT)* dapat digunakan sebagai salah satu instrumen untuk mengukur dan mengetahui tingkat keberhasilan pendidikan dan pelatihan secara umum, dan mengukur tingkat keberhasilan taruna/i dalam melakukan proses pembelajaran.

Program *On The Job Training (OJT)* dilaksanakan sebagai persyaratan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara selama kurang lebih dua bulan yang

dimulai pada tanggal 06 Januari 2025 dan berakhir pada tanggal 28 Februari 2025. Dalam jangka waktu tersebut telah diberi pengalaman, pengetahuan, mengenai managemen pengorganisasian, perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan pada tiga kompetensi diantaranya:

1. Unit *Apron Movement Control (AMC)*
2. Unit *Aviation Security (AVSEC)*
3. Unit Kargo dan Pergudangan (PT. Mitra Adira Utama)
4. Unit *Terminal Inspection Services (TIS)*
5. *Job Visit* Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK)

Pada keempat unit tersebut terdapat beberapa masalah yang berbeda-beda, oleh karena itu kegiatan *On The Job Training (OJT)* berusaha memberikan gambaran kepada taruna agar dapat memecahkan masalah, serta memberi solusi, sehingga menemukan alternatif apa saja yang dapat memecahkan suatu masalah pada unit kerja yang disesuaikan dengan prosedur yang berlaku.

Dari kegiatan *On The Job Training* yang penulis laksanakan, selama melakukan pengamatan di Unit *Terminal Inspection Services (TIS)*. Ditemukan salah satu masalah ketika penumpang disabilitas membutuhkan kursi roda / *wheel chair* dikarenakan jumlah yang tersedia dari Unit *Airport Information Service (AIS)* terbatas sehingga menghambat pelayanan penumpang disabilitas.

Untuk itu, sebagai bahan pembuatan laporan kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda, penulis mengkaji permasalahan berdasarkan hasil observasi yang dituangkan dalam bentuk laporan *On The Job Training (OJT)* dengan judul “**OPTIMALISASI PELAYANAN PENGGUNA JASA PENYANDANG DISABILITAS KHUSUSNYA DI AREA KEBERANGKATAN BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO SAMARINDA**”

1.2 Maksud dan Manfaat Pelaksanaan On The Job Training

Maksud dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) oleh Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara adalah sebagai berikut :

1. Memberikan pengalaman kerja langsung dalam lingkungan operasional bandara;
2. Meningkatkan pemahaman praktis tentang prosedur dan standar keselamatan penerbangan sesuai dengan regulasi yang berlaku;
3. Membantu dalam mengaplikasikan teori yang telah dipelajari selama perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata;
4. Membentuk keterampilan teknis dan profesionalisme dalam industri penerbangan;
5. Mengetahui keadaan dunia kerja sesungguhnya yang dinamis dengan berpedoman pada pengetahuan dan pengalaman *On The Job Training* (OJT).

Adapun manfaat dilaksanakan *On The Job Training* (OJT) oleh Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara adalah sebagai berikut :

1. Memahami tugas dan tanggung jawab di bidang operasional penerbangan, termasuk di area ground handling, apron, terminal, dan keamanan penerbangan;
2. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya;
3. Mengembangkan keterampilan komunikasi, kerja sama tim, dan kedisiplinan sebagai calon tenaga kerja profesional;
4. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On The Job Training* (OJT), sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM);
5. Mendukung pengembangan tenaga kerja muda yang berkualitas dan siap kerja di sektor penerbangan.

BAB II

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Kelas 1 Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (kode IATA: AAP, kode ICAO: WALS) di Samarinda, Kalimantan Timur, yang terletak di Sungai Siring, mulai beroperasi pada 24 Mei 2018. Peresmiannya dilakukan oleh Gubernur Kalimantan Timur, Awang Faroek Ishak, menandai beroperasinya bandara baru ini untuk menggantikan Bandar Udara Temindung yang sudah tidak memenuhi syarat untuk dikembangkan lebih lanjut.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) secara resmi menerbitkan Sertifikat Bandar Udara (SBU) dengan nomor 145/SBUDBU/V/2018 pada tanggal 15 Mei 2018. Dengan penerbitan SBU ini, Bandar Udara Kelas I A.P.T. Pranoto secara resmi diizinkan untuk melayani penerbangan.

Bandar Udara Internasional Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda, terletak di koordinat $0^{\circ} 22' 32''$ S Lintang Selatan dan $117^{\circ} 15' 05''$ E Bujur Timur, memiliki posisi yang sangat strategis. Bandara ini juga memiliki potensi besar karena banyaknya perusahaan tambang dan gas yang beroperasi di wilayah tersebut. Selain itu, bandara ini juga akan menunjang rencana pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN).

Bandar Udara Kelas I A.P.T. Pranoto diresmikan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo pada 25 Oktober 2018. Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda atau Bandar Udara Kelas I Aji Pangueran Tumenggung Pranoto untuk menggantikan Bandar Udara Temindung Samarinda yang sudah tidak bisa dikembangkan lagi. Selain itu, Bandar Udara Temindung berada di lokasi padat penduduk sehingga rawan akan bahaya keamanan dan keselamatan penerbangan. Selain itu juga diharapkan dengan dibangunnya Bandar Udara Kelas I Aji Pangeran Tumenggung Pranoto ini untuk mempercepat perkembangan dan pemerataan ekonomi di wilayah Kalimantan Timur.



Gambar 2. 1 Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda
 (Sumber: Dokumentasi Penulis)

Setelah melakukan peningkatan pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara baik berupa sarana dan prasarana juga setelah dilakukan penilaian oleh pemerintah pusat dinyatakan bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 63/KMK.05/2023 (Keuangan, 2023) Tentang Penetapan Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda, Pada Kementerian Perhubungan Sebagai Instansi Pemerintah Yang Menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum menjadi Penyelenggara Bandar Udara Badan Layanan Umum (BLU) pada tanggal 22 Februari 2023.

2.2 Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda dilengkapi fasilitas pendukung untuk penerbangan dan peningkatan layanan bagi pengguna jasa transportasi udara. Sesuai dengan standar dalam *Annex 14* tentang “*Aerodrome*”, fasilitas sisi darat dan sisi udara bandara ini dibangun berdasarkan peraturan yang berlaku dan Standar Operasional Prosedur (SOP).

Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto, Samarinda,

merupakan Bandar Udara Kelas I yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara. Data umum aerodrome bandara ini mencakup informasi fasilitas sisi darat dan sisi udara, yang krusial untuk memastikan kelancaran operasional bandara.

2.2.1 Data Umum Bandar Udara

No	Data Informasi	Keterangan
1.	Nama Bandar Udara	Aji Pangerman Tumenggung Pranoto
2.	Kode IATA	AAP
3.	Kode ICAO	WALS
4.	Kabupaten / Kota	Samarinda
5.	Provinsi	Kalimantan Timur
6.	Sistem Shift Kerja	07.00 - 18.00 WITA
7.	Pengelolah	UPT Ditjen Perhubungan Udara
8.	Kelas Bandar Udara	BLU Kelas I
9.	Koordinat Titik Referensi Bandar Udara (ARP)	00° 22' 32" S 117° 15' 05" E
10.	Elevasi Bandar Udara	73 feet
11.	Dimensi Runway	2250 m x 45 m
12.	Nilai PCN Runway	50 F/C/X/T (Asphalt)
13.	Pesawat Udara Terbesar	Airbus 320 - Boeing 737 800
14.	Arah Landas Pacu	04 - 22
15.	Alamat Bandar Udara	Jalan Poros Samarinda-Bontang Kelurahan Sungai Siring, Kecamatan Samarinda Utara Kota Samarinda Kalimantan Timur - 75118
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah :		

a.	Karantina Hewan dan Tumbuhan	Strasiun Karantina Hewan dan Tumbuhan Tipe Kelas I
b.	Karantina Kesehatan	Tipe Kelas II Wilayah Kerja Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda
c.	Perum LPPNPI	Kantor Cabang Pembantu
d.	BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika)	Stasiun Meterologi Kelas III Wilayah Kerja Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda

Tabel 2. 1 Data Bandar Udara

(Sumber: Data Umum Bandar Udara A.P.T. Pranoto Tahun 2025)

1	Runway	Number	04 - 22				
		Dimensi	2250 m x 45 m				
		Kekuatan	PCN 50/F/C/X/T				
		Permukaan	Aspalt				
2	Taxiway	Taxiway	Dimensi	Kekuatan	Permukaan		
		A	173,5 m x 23 m	PCN 63/F/C/X/T	Concrete		
		B	148 m x 18 m	PCN 63/R/B/X/T	Concrete		
3	Apron	Paralel	527 m x 18 m	PCN 63/R/B/X/T	Concrete		
		Dimensi		300 m x 123 m			
		Kekuatan		PCN 58/R/B/X/T			
		Permukaan		Concrete			

Tabel 2. 2 Fasilitas Sisi Udara

(Sumber: Data Umum Bandar Udara A.P.T. Pranoto Tahun 2025)

NO	AIRLINES	FLIGHT NUMBER	TYPE	RUTE	ETA	ETD	DOS	PERIODE EFEKTIF	IJIN RUTE
1	CITILINK INDONESIA	QG 460	A320	SUB-AAP	10.05		DAILY	27 /10/2024 - 29/3/2025	AU.012 /37/3/D RJU-DAU-2024
2		QG 461	A320	AAP-SUB		10.40	DAILY		
3		QG 422	A320	CGK-AAP	07.15		DAILY	30 /12/2024 - 29/3/ 2025	AU.012 /60/18/ DRJU-DAU-2021
4		QG 423	A320	AAP-CGK		07.45	DAILY		
5	BATIK AIR	ID 6672	A320	CGK-AAP	08.05		DAILY	27 /10/2024 - 29/3/ 2025	AU.012 /49/8/D RJU-DAU-2024
6		ID 6673	A320	AAP-CGK		08.45	DAILY		
7		ID 6256	A320	CGK-AAP	12.50		DAILY		
8		ID 6257	A320	AAP-CGK		13.30	DAILY		
9		ID 6676	A320	CGK-AAP	16.50		DAILY		
10		ID 6677	A320	AAP-CGK		17.30	DAILY		
11	SUPER AIR JET	IU 640	A320	SUB-AAP	08.35		DAILY	27/10/2024 - 29/3/2025	AU.012 /49/8/D RJU-DAU-2024
12		IU 641	A30	AAP-SUB		09.20	DAILY		
13		IU 642	A320	SUB-AAP	13.20		DAILY		
14		IU 643	A320	AAP-SUB		14.00	DAILY		
15		IU 658	A320	YIA-AAP	12.40		DAILY	27/10/2024 - 29/3/2025	AU.012 /50/14/ DRJU-DAU-2024
16		IU 659	A320	AAP-YIA		14.10	DAILY		
17		IU 533	A320	UPG-AAP	09.30		1000000	27/10/2024 - 23/3/2025	AU.012 /52/13/ DRJU-DAU-2024
18		IU 532	A320	AAP-UPG		09.55	0000007		
19		IU 646	A320	DPS-AAP	10.20		0000007	27/10/2024 - 16/3/2025	AU.012 /24/50/2/ DRJU-DAU-2024
20		IU647	A320	AAP-DPS		13.40	0000007		
21	WINGS AIR	IW 1485	ATR 72	BEJ-AAP	11.20		DAILY	27/10/2024 - 29/3/2025	AU.012 /51/22/ DRJU-DAU-2024
22		IW 1484	ATR 72	AAP-BEJ		12.00	DAILY		

Tabel 2. 3 Daftar Maskapai Yang Beroperasi Penerbangan Niaga Berjadwal

(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

RODIG PERINTIS SAMARINDA TAHUN 2025									
DAY	FLT	ROUTE		ETD LT	ETA LT	GROUND TIME	FLT TIME	BASE REFUEL	KETERANGAN
SENIN	1	SAMARINDA	LONG APUNG	7:00	8:25	0:25	1:25	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
		LONG APUNG	SAMARINDA	8:50	10:15	0:25	1:25		
	2	SAMARINDA	DATAH DAWAI	10:40	12:05	0:25	1:20	AAP/WALS	
		DATAH DAWAI	SAMARINDA	12:30	13:50	0:25	1:20		
	3	SAMARINDA	MARATUA	14:15	15:25	0:25	1:10	BEJ/WAQ	
SELASA		MARATUA	SAMARINDA	15:50	17:00	0:25	1:10		
							7:50	4:45	
	1	SAMARINDA	DATAH DAWAI	7:00	8:20	0:25	1:20	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
		DATAH DAWAI	MELAK	8:45	9:30	0:25	0:45		
	2	MELAK	DATAH DAWAI	9:55	10:40	0:25	0:45	AAP/WALS	
RABU	3	DATAH DAWAI	SAMARINDA	11:05	12:25	0:25	1:20		
		SAMARINDA	LONG APUNG	12:50	14:15	0:25	1:25	AAP/WALS	
		LONG APUNG	SAMARINDA	14:40	16:05	0:25	1:25		
							7:00		
	1	SAMARINDA	LONG APUNG	7:00	8:25	0:25	1:25	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
KAMIS		LONG APUNG	SAMARINDA	8:50	10:15	0:25	1:25		
	2	SAMARINDA	DATAH DAWAI	10:40	12:00	0:25	1:20	AAP/WALS	
		DATAH DAWAI	SAMARINDA	12:25	13:45	0:25	1:20		
	3	SAMARINDA	MUARA WAHAI	14:10	14:55	0:25	0:45	MLK/WALE	
		MUARA WAHAI	SAMARINDA	15:20	16:05	0:25	0:45		
JUMAT							7:00		
	1	SAMARINDA	MARATUA	7:00	8:10	0:25	1:10	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
		MARATUA	BERAU	8:35	9:40	0:25	0:35		
	2	BERAU	MARATUA	9:35	10:10	0:25	0:35	AAP/WALS	
	3	MARATUA	SAMARINDA	10:35	11:45	0:25	1:10		
SABTU	1	SAMARINDA	LONG APUNG	9:20	10:45	0:25	1:25	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
		LONG APUNG	SAMARINDA	11:10	12:35	0:25	1:25		
							6:20		
	2	SAMARINDA	MUARA WAHAI	7:00	7:45	0:25	0:45	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
		MUARA WAHAI	SAMARINDA	8:10	8:55	0:25	0:45		
MINGGU	3	SAMARINDA	DATAH DAWAI	9:20	10:40	0:25	1:20	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
		DATAH DAWAI	MELAK	11:05	11:50	0:25	0:45		
	4	MELAK	DATAH DAWAI	12:15	13:00	0:25	0:45		
		DATAH DAWAI	SAMARINDA	13:25	14:45	0:25	1:20		
		SAMARINDA	MARATUA	15:15	16:00	0:25	1:10		
SENIN							6:50		
	1	MARATUA	SAMARINDA	10:00	11:10	0:25	1:10	AAP/WALS	PENERBANGAN PERINTIS
								MLK/WALE	
							1:10		

Tabel 2. 4 Daftar Maskapai yang Beroperasi Penerbangan Niaga Tidak Berjadwal

(Sumber: Data Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

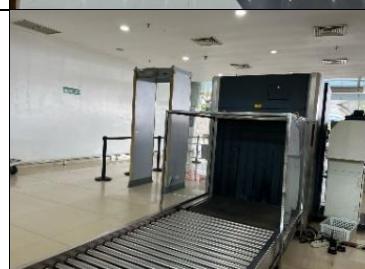
No.	Fasilitas	Luas (M ²)	Gambar
1.	Gedung Terminal Penumpang	12.700	
2.	Gedung Terminal Kargo	1.148	
3.	Gedung PKP-PK	455,52	
4.	ATC Office	412	
5.	ATC Tower	961,8	

6.	Gedung BMKG (Badan Meterologi Klimatologi Geofisika)	251,14	
7.	Gedung Power House (PH)	803	
8.	Hanggar	3.632,4	
9.	Ground Water Tank (GWT)	573,87	
10.	Water Treatment Plant (WTP)	420,4	
11.	Gedung AAB	311,70	
12.	Gedung Administrasi	1.253,11	

Tabel 2. 5 Fasilitas Terminal
 (Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

No.	Uraian	Type	Keterangan	Gambar
1.	<i>Foam Tender</i>	Type II	2 Unit	
2.	<i>Foam Tender</i>	Type III	1 Unit	
3.	<i>Foam Tender</i>	Type IV	1 Unit	
4.	<i>Commando Car</i>	-	1 Unit	
5.	<i>Tank Car</i>	-	1 Unit	

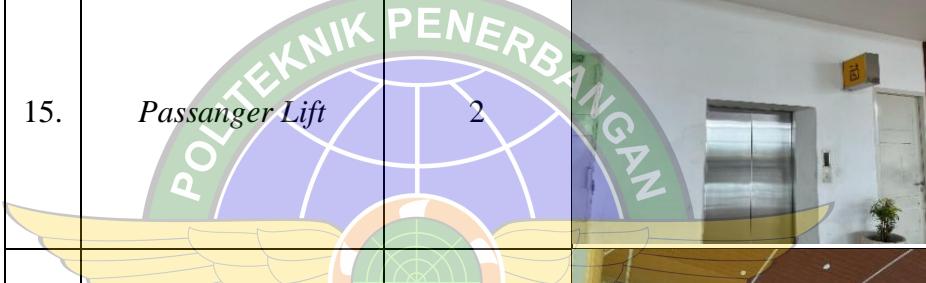
Tabel 2. 6 Fasilitas PKP-PK Kategori 6
(Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

No.	Uraian	Jumlah	Gambar
A. Pelayanan Pada Fasilitas Terminal Keberangkatan dan Kedatangan			
1.	<i>Check-in Counter</i>	16	
2.	<i>X-ray</i>	6	

3.	<i>Waltrough Metal Detector</i>	6	
4.	<i>Hendheld Metal Detector</i>	6	
5.	<i>Closed-Circuit Television (CCTV)</i>	22	
6.	<i>Passanger Seat</i> SUSANMAKASA MANDALA	452 seat	
7.	<i>Conveyor Belt</i>	5	
8.	<i>Baggage Claim Information</i>	3	
B. Pelayanan pada Fasilitas yang Memberikan Kenyamanan Terhadap Penumpang			

1.	<i>AC Central and Standing</i>	17	
2.	<i>Trolley</i>	166	
3.	<i>Public Information System (announcement)</i>	5	
4.	<i>Flight Information Display Sistem (FIDS)</i>	5	
5.	<i>Public Address Sistem (Signage)</i>	5	
6.	<i>Terminal Information Centre (Information Desk)</i>	1	

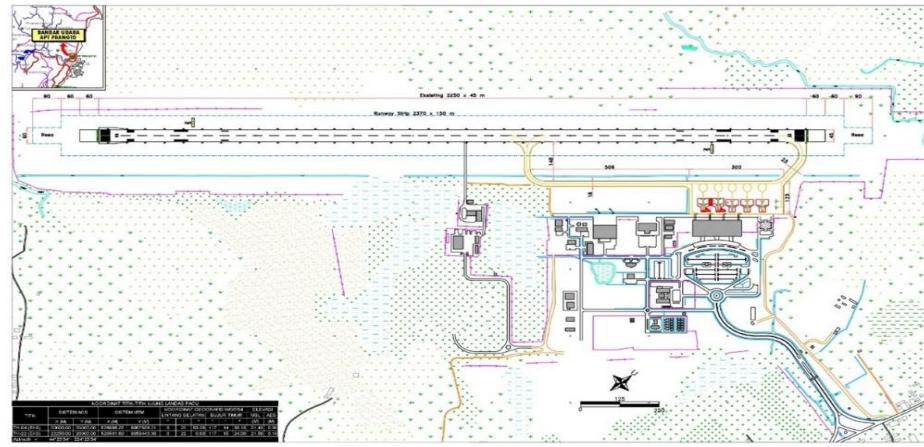
7.	<i>Advanced Transport Mode Information</i>	8	
8.	<i>Toilet</i>	48	
9.	<i>Hand Dryer</i>	12	
10.	<i>Mirror</i>	18	
11.	<i>Trash Bin</i>	70	
12.	<i>Air freshener</i>	18	

13.	<i>Janitor Room</i>	1	
14.	<i>Special Needs Toilets</i>	5	
15.	<i>Passanger Lift</i>	2	
16.	<i>Priority Seat</i>	20	
C. Pelayanan pada Fasilitas Yang Memberikan Nilai Tambah			
1.	<i>Prayer Room</i>	3	
2.	<i>Smoking Room</i>	1	

3.	<i>Playground</i>	1	
4.	<i>Working Space</i>	2	
5.	<i>Self Check-in</i>	2	
6.	<i>Charging Station</i>	10	
7.	<i>Nursery Room</i>	3	
8.	<i>Massage Chair</i>	6	

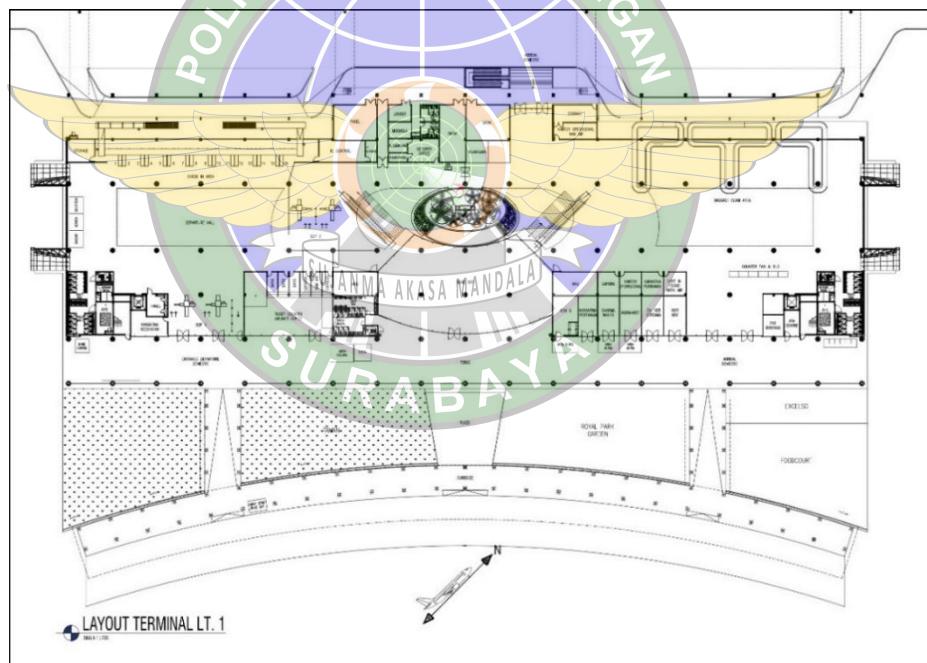
Tabel 2. 7 Fasilitas Terminal Kedatangan dan Keberangkatan
 (Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

2.2.2 Denah Bandar Udara

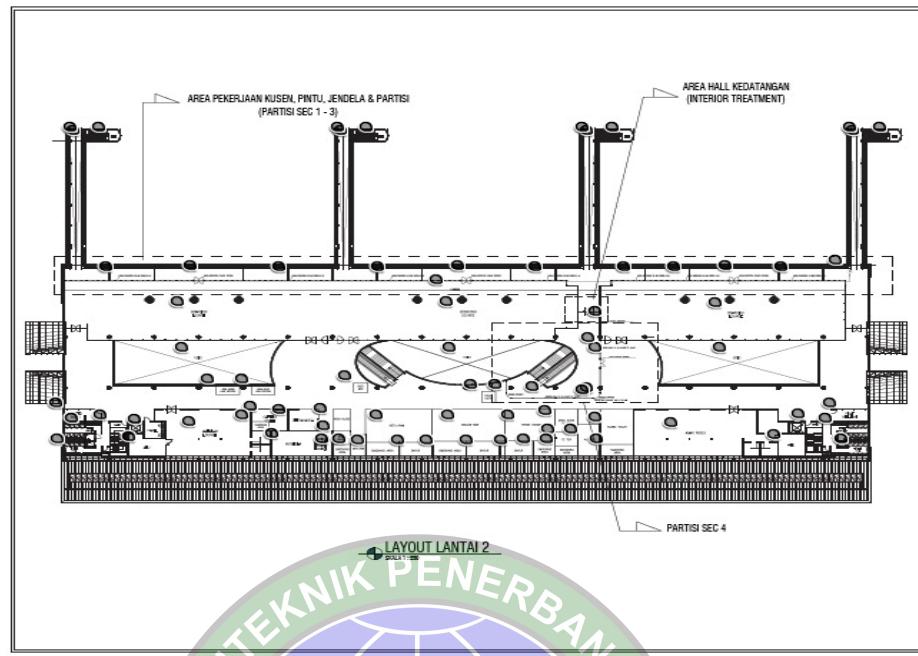


Gambar 2. 2 Layout BLU Kelas I UPBU A.P.T Pranoto Samarinda
 (Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

2.2.3 Layout Terminal



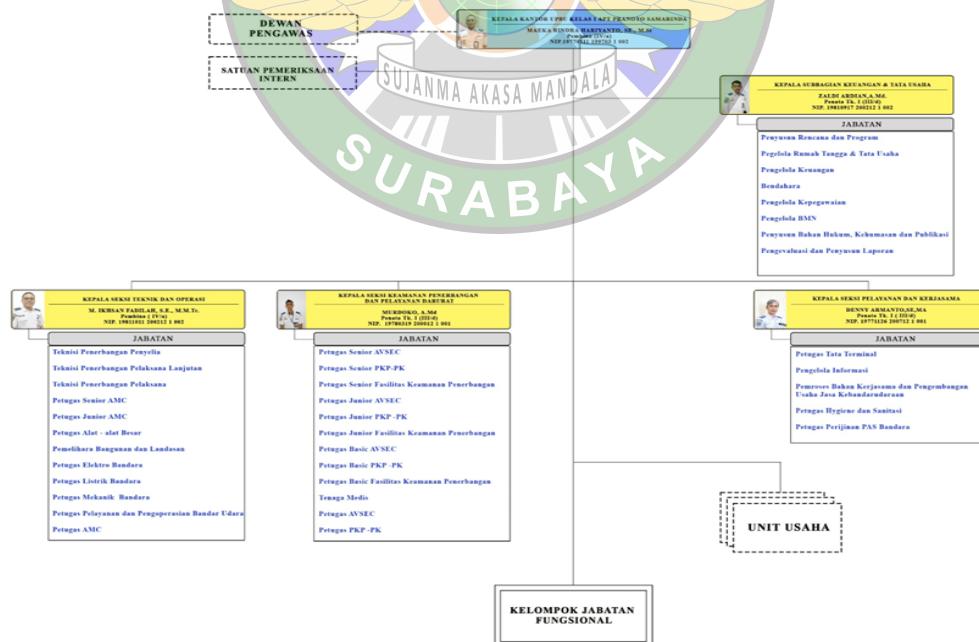
Gambar 2. 3 Layout Terminal Lantai 1 BLU Kelas 1 UPBU A.P.T Pranoto Samarinda
 (Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)



**Gambar 2. 4 Layout Terminal Lantai 2 BLU Kelas 1 UPBU A.P.T
Pranoto Samarinda**

(Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

2.3 Struktur Organisasi



**Gambar 2. 5 Struktur Organisasi BLU UPBU Kelas I A.P.T Pranoto
Samarinda**

(Sumber: Data Umum Bandar Udara A.P.T. Pranoto Tahun 2025)

BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Disebutkan dalam Annex 14 (ICAO, 2022) “*Aerodrome*” 4th edition, July 2004, chapter 1 dari ICAO (International Civil Aviation Organization) “*Bandar udara adalah area yang berfungsi untuk lepas landas dan mendarat penumpang, naik maupun turun penumpang, serta pengaturan barang dan/atau pos, serta mempunyai akomodasi untuk menjamin keselamatan pesawat udara*”.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 (Kementerian Perhubungan, 2019) Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 (Pemerintah Republik Indonesia, 2001) Tentang Kebandarudaraan menyebutkan bahwa “*Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi*”.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 (Kementerian Perhubungan, 2019), Peran Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi;

- d. Pendorong dan penunjang kegiatan industry dan/atau perdagangan;
- e. Pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; dan
- f. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

3.2 Optimalisasi

Menurut (Hidayat & Irvanda, 2022), Optimalisasi adalah suatu tahapan untuk mengoptimalkan agar dapat menemukan solusi terbaik dari berbagai kumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif tanpa melanggar aturan yang ada. Dengan terdapatnya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan efektifitasnya, yaitu meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya. Optimalisasi merupakan proses, cara atau perbuatan mengoptimalkan. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik, paling tinggi atau paling menguntungkan. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Optimalisasi juga dapat didefinisikan sebagai proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi.

3.3 Fasilitas

Fasilitas menurut (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah segala sesuatu yang dapat memudahkan dan melancarkan suatu kegiatan. Fasilitas dapat berupa tempat, bangunan, atau peralatan yang digunakan untuk tujuan tertentu. Fasilitas merupakan kewajiban yang harus disediakan oleh penyedia layanan. Dalam pelaksanaannya, fasilitas perlu mencakupi berbagai kebutuhan dari konsumen. Fasilitas sendiri berfungsi sebagai media atau penunjang guna mencapai tujuan dari inti layanan yang diberikan.

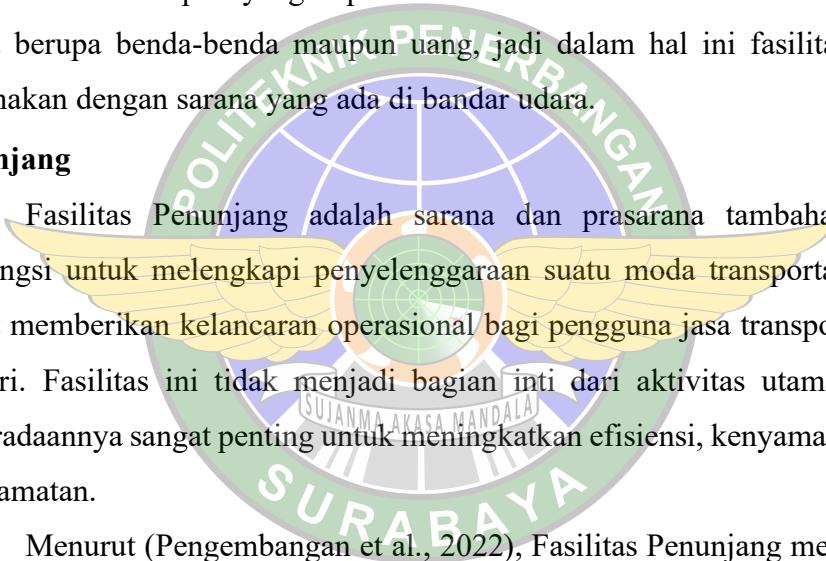
Fasilitas sangatlah berperan dalam pengembangan dunia penerbangan, dengan adanya fasilitas yang baik dan lengkap maka membawa nilai tambah bagi bandar udara tersebut. Setidaknya fasilitas ini dapat diakses oleh semua pengguna jasa termasuk juga dengan orang yang berkebutuhan khusus. Karena calon penumpang berkebutuhan khusus atau disabilitas selayaknya

mendapatkan perlakuan yang sama seperti calon penumpang biasa.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 (RI, 2016) dalam pasal 219 ayat 1 disebutkan 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.

Menurut (Habsyi, 2020), Fasilitas dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang dapat memudahkan dan memperlancar pelaksanaan segala susuatu usaha. Adapun yang dapat memudahkan dan melancarkan usaha ini dapat berupa benda-benda maupun uang, jadi dalam hal ini fasilitas dapat disamakan dengan sarana yang ada di bandar udara.

3.4 Penunjang



Fasilitas Penunjang adalah sarana dan prasarana tambahan yang berfungsi untuk melengkapi penyelenggaraan suatu moda transportasi yang dapat memberikan kelancaran operasional bagi pengguna jasa transportasi itu sendiri. Fasilitas ini tidak menjadi bagian inti dari aktivitas utama, tetapi keberadaannya sangat penting untuk meningkatkan efisiensi, kenyamanan, dan keselamatan.

Menurut (Pengembangan et al., 2022), Fasilitas Penunjang merupakan media yang diberikan oleh perusahaan yang bertujuan untuk mendukung proses perputaran suatu tujuan yang telah ditetapkan pimpinan, dimana fasilitas penunjang yang terdapat pada perusahaan memiliki dampak positif dalam meningkatkan kualitas pelayanan. Selain itu pengertian lain dari fasilitas penunjang adalah faktor yang mendukung perusahaan agar dapat produktif dalam meningkatkan kualitas pelayanan untuk mencapai kepuasan pengguna jasa layanan tersebut.

Dengan demikian, konsep penunjang pada fasilitas memiliki arti segala sesuatu yang diperlukan untuk mendukung operasi, kegiatan atau layanan yang disediakan oleh fasilitas tersebut. Ini termasuk infrastruktur fisik, teknologi, sumber daya manusia, kemanan, dan fasilitas pendukung lainnya. Kemudian

untuk penunjang sendiri perlu digaris bawahi bervariasi tergantung pada bidang atau konteksnya. Namun, secara umum penunjang merujuk pada faktor-faktor atau elemen-elemen yang memberikan dukungan atau memfasilitasi terjadinya suatu hasil atau proses. Berikut ini merupakan fungsi yang menyatakan fasilitas sebagai media penunjang, yaitu:

- a. Meningkatkan produktivitas suatu produk atau layanan, dimana dengan adanya fasilitas penunjang yang sudah tersedia, menjadikan pelayanan yang diperoleh menjadi lebih berkualitas dan terjamin;
- b. Memberikan rasa nyaman bagi penggunanya, sehingga akan lebih produktif.

3.5 Aksesibilitas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2017 (Perhubungan & Indonesia, 2017) Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus. Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk pengguna jasa berkebutuhan khusus guna mewujudkan kesamaan kesempatan. Secara umum aksesibilitas bisa diartikan sebagai tingkat kemudahan yang bisa dicapai seseorang terhadap sesuatu, baik itu berupa obyek benda, pelayanan, tempat, dan yang lainnya.

Dimana dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 (RI, 2016) Tentang Penyandang Disabilitas Pasal 18, hak aksesibilitas untuk penyandang disabilitas meliputi hak:

1. Mendapatkan aksesibilitas untuk memanfaatkan fasilitas publik;
2. Akomodasi yang layak sebagai bentuk aksesibilitas bagi individu.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2017 (Perhubungan & Indonesia, 2017) Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus, pada transportasi paling sedikit meliputi:

- a. Alat bantu untuk naik turun dari dan ke sarana transportasi;
- b. Pintu yang aman dan mudah diakses;
- c. Informasi audio/visual tentang perjalanan yang mudah diakses;
- d. Tanda/petunjuk khusus pada area pelayanan di sarana transportasi yang

- mudah diakses;
- e. Tempat duduk prioritas dan toilet yang mudah diakses; dan
 - f. Penyediaan fasilitas bantu yang mudah diakses, aman dan nyaman.

Menurut (Leylita Novita Rossadi & Endang Widayati, 2024), Aksesibilitas adalah suatu alat yang dapat memberikan kemudahan bagi seseorang yang akan melakukan perjalanan. Aksesibilitas memberikan kesempatan yang sama untuk menikmati layanan, kesempatan yang sama untuk memperoleh informasi, dan memberikan kemudahan penggunaan yang setara.

3.6 Pelayanan

Menurut (Hidayatullah, 2024) Pelayanan adalah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung, menolong menyediakan segala apa yang diperlukan orang lain seperti tamu atau pembeli. Selain itu pelayanan merupakan aktivitas atau hasil yang dapat ditawarkan oleh sebuah lembaga kepada pihak lain yang biasanya tidak kasat mata, dan hasilnya tidak dapat dimiliki oleh pihak lain tersebut, pelayanan juga merupakan aktivitas tambahan di luar tugas pokok (*job description*) yang diberikan kepada konsumen atau pelanggan, nasabah, dan sebagainya serta dirasakan baik sebagai penghargaan maupun penghormatan. Pelayanan yang diperlukan manusia pada dasarnya ada dua jenis, yaitu layanan fisik yang sifatnya pribadi sebagai manusia dan layanan administratif yang diberikan orang lain selaku anggota organisasi, baik itu organisasi massa atau negara. Jadi pelayanan adalah pemberian jasa, baik oleh pemerintah, pihak swasta atau nama pemerintah, ataupun pihak swasta kepada masyarakat, dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan atau kepentingan masyarakat. Dengan demikian, yang memberikan pelayanan terhadap masyarakat luas bukan hanya instansi pemerintah, melainkan juga pihak swasta. Pelayanan tersebut diberikan untuk memenuhi hak masyarakat, baik itu merupakan layanan *civil* maupun layanan publik. Artinya kegiatan pelayanan pada dasarnya menyangkut pemenuhan suatu hak. Ia melekat pada setiap orang, baik secara pribadi maupun berkelompok (organisasi), dan dilakukan secara universal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara.

Output pelayanan terhadap penumpang berupa:

1. Pelaporan keberangkatan penumpang;
2. Pemeriksaan penumpang dan bagasi;
3. Imigrasi keberangkatan, untuk bandar udara yang melayani penerbangan luar negeri;
4. Imigrasi kedatangan, untuk bandar udara yang melayani penerbangan luar negeri;
5. Pelayanan bea cukai, untuk bandar udara yang melayani penerbangan luar negeri;
6. Pelayanan bagasi pada terminal kedatangan;
7. Pelayanan informasi;
8. Kebersihan;
9. Kemudahan pengangkutan bagasi;

Menganut pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023 (PM 41 Tahun, 2023), bentuk pelayanan fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus mempunyai tolak ukur tersendiri yaitu sebagai berikut:

- a. *Ramp* untuk beda level ketinggian dengan kemiringan maksimum 20 derajat;
- b. Toilet bagi penumpang berkebutuhan khusus sesuai ketentuan;
- c. *Lift* penumpang yang dapat melayani penumpang berkebutuhan khusus untuk bangunan 2 lantai atau lebih;
- d. Ruang tunggu dengan kursi prioritas pada ruang tunggu keberangkatan.

3.7 Penumpang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 (Dairse, 2009), Penumpang ialah orang yang berada dalam sebuah kendaraan yang bukan merupakan pengemudi dan awak kendaraan yang bertugas memberikan pelayanan dengan melakukan perjanjian setelah melakukan transaksi dengan memberikan beberapa uang untuk membayar tiket angkutan

umum tersebut, dengan demikian maka seseorang telah sah sebagai salah satu penumpang angkutan umum tersebut.

Disebutkan juga di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2015 (Penerbangan, 2015), Penumpang merupakan seseorang yang memakai layanan jasa angkutan udara, memiliki tiket yang dilengkapi dengan dokumen data diri yang sah serta mempunyai boarding pass. Sedangkan untuk pengertian penumpang berkebutuhan khusus (*difiable*) merupakan penumpang yang wajib difasilitasi secara khusus karena kondisi fisik yang tidak memungkinkan atau permintaan khusus. Adapun yang tergolong ke dalam penumpang berkebutuhan khusus adalah penyandang disabilitas, lanjut usia, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. Pada umumnya penumpang dibagi menjadi 2 yaitu:

- a. Penumpang biasa yaitu penumpang yang dapat melakukan perjalanan dan melakukan proses keberangkatan sendiri tanpa membutuhkan bantuan siapapun;
- b. Penumpang khusus (*special passenger*) yaitu penumpang yang memiliki kondisi fisik dan mental, status ekonomi, kedudukan, jabatan sehingga penumpang tersebut membutuhkan pelayanan khusus.

3.8 Penyandang Disabilitas

Penyandang menurut (Kamus Besar Bahasa Indonesia) ialah orang yang menderita sesuatu, sedangkan disabilitas diartikan sebagai keadaan (seperti sakit atau cedera) yang merusak atau membatasi kemampuan mental dan fisik seseorang. Penyandang disabilitas dapat dikatakan sebagai kelompok rentan yang sering mendapatkan diskriminasi dan hak mereka sering tidak terpenuhi. Namun disabilitas juga merupakan kata serapan Bahasa Inggris, *disability*, yang berarti ketidakmampuan seseorang untuk melakukan berbagai hal dengan cara yang biasa.

Secara umum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2017, Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental dan atau sensorik dalam jangka waktu yang lama dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat

mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Terdapat 4 jenis disabilitas, yaitu:

- a. Disabilitas fisik yaitu adanya gangguan fungsi gerak pada tubuh, seperti amputasi, lumpuh, paraplegi, stroke, disabilitas akibat kusta;
- b. Disabilitas intelektual yaitu adanya gangguan fungsi pikir yang disebabkan oleh kecerdasan dibawah rata-rata, seperti *down syndrome*, kretinisme, mikrosefali, makrosefali, dan skafosefali;
- c. Disabilitas mental yaitu adanya gangguan fungsi pikir, emosi dan perilaku, seperti skizofrenia, demensia, afektif bipolar, retardasi mental;
- d. Disabilitas sensorik yaitu adanya gangguan fungsi panca indera, seperti disabilitas netra, disabilitas rungu, dan disabilitas wicara.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016, hak pelayanan publik untuk penyandang disabilitas meliputi hak:

1. Memperoleh akomodasi yang layak dalam pelayanan publik secara optimal, wajar, bermartabat tanpa diskriminasi dan;
2. Pendampingan, penerjemah, dan penyediaan fasilitas yang mudah diakses di tempat layanan publik tanpa tambahan biaya.

3.9 Ruang Tunggu Keberangkatan

Menurut (Oki Ananta Setyawan et al., 2022), Ruang Tunggu adalah fasilitas yang berfungsi sebagai daerah tunggu penumpang sebelum naik ke pesawat udara. Ruang tunggu memiliki standar kelayakan yaitu memiliki fasilitas pemeriksaan dan administratif (fiskal dan imigrasi) yang dilengkapi dengan beberapa orang personel berlisensi yang setiap saat harus siap dan berada pada tempat tersebut, diharuskan membuat loket 1 (satu) buah yang dapat mengakomodasi pengguna khusus misalnya penumpang yang memakai kursi roda, untuk fasilitas imigrasi jarak antar meja/counter imigrasi minimal 90cm agar dapat digunakan dengan mudah. Selain itu ruang tunggu bandar udara harus memiliki alat bantu pemeriksaan keamanan dan fasilitas ruang tunggu lainnya serta kebersihan fasilitas.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

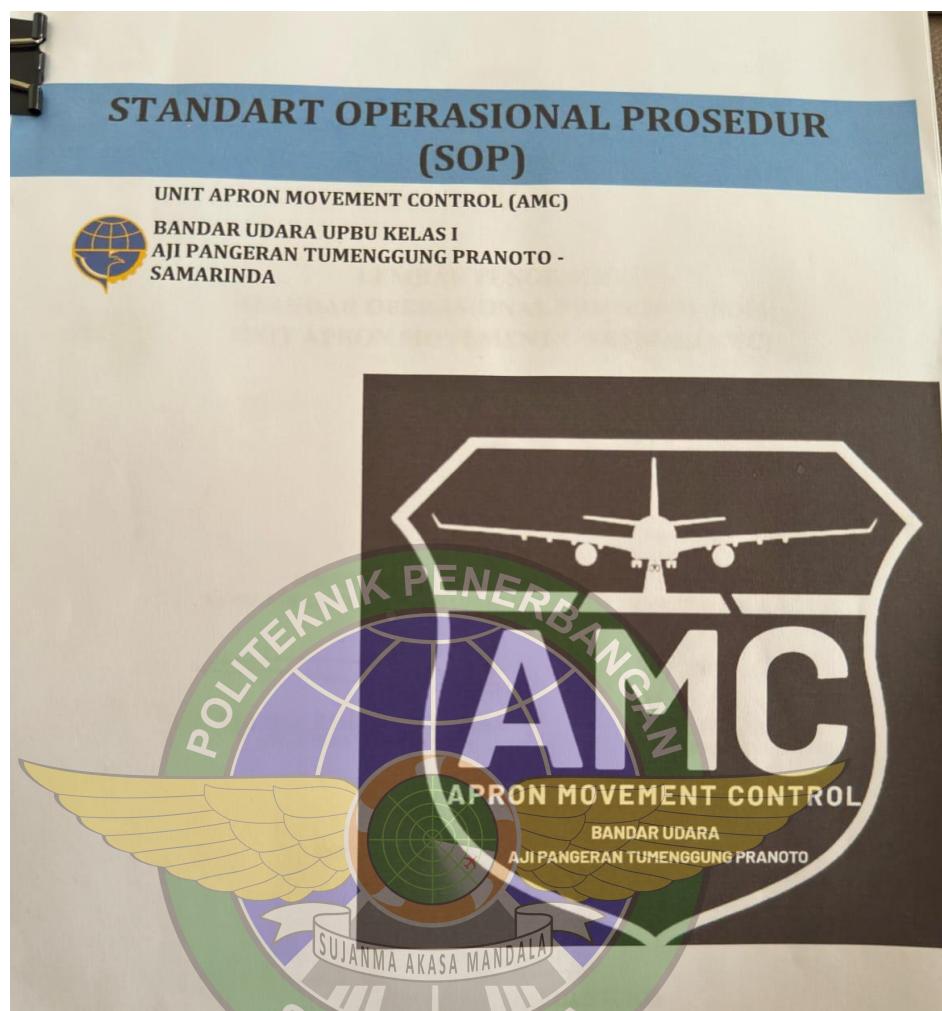
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Selama melaksanakan *On The Job Training (OJT)* taruna program studi D3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan 8 Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda. Berikut unit kerja yang kami dapat, meliputi:

1. Unit *Apron Movement Control (AMC)*
2. Unit *Aviation Security (AVSEC)*
3. Unit Kargo dan Pergudangan (PT. Mitra Adira Utama)
4. Unit *Terminal Inspection Service (TIS)*
5. *Job Visit* Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK)

4.1.1 Unit Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Teknik dan Operasi Bandar Udara. Kegiatan unit AMC dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Teknik dan Operasi Bandar Udara dan Kepala Unit AMC yang bertugas pada jam kantor serta Pelaksana Operasi (Petugas AMC) yang bertugas sesuai shift kerja. Unit Apron Movement Control (AMC) memegang peranan penting sesuai pedoman regulasi Annex 14 “Aerodome”, KP 38 Tahun 2017 “Apron Management Service”, PM 83 Tahun 2017 “Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) Tentang Bandar Udara (Aerodrome)”. Unit *Apron Movement Control (AMC)* juga membuat *boarding gate* dan ruang tunggu untuk penumpang walaupun hal tersebut bukan kewenangannya hal tersebut merupakan keunggulan dari Unit *Apron Movement Control (AMC)* di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda.



Gambar 4. 1 SOP Apron Movement Control
(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)



Gambar 4.2 Aktivitas Docking dan Pemarkiran Pesawat
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Selama menjalankan kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Unit *Apron Movement Control (AMC)* Taruna/I diharapkan:

1. Mampu melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di apron;
2. Mempelajari tugas dan tanggung jawab petugas AMC dalam mengatur pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel di apron;
3. Memahami prosedur komunikasi dengan *Air Traffic Control (ATC)*, maskapai, dan *ground handling*;
4. Melaporkan segala potensi bahaya (*hazard*) atau insiden yang terjadi di apron;
5. Memahami pengoperasian garbarata;
6. Menjamin fasilitas terawat dan berfungsi dengan baik;
7. Memahami prosedur *pushback*, *marshalling*, serta *towing* pesawat;
8. Mengkoordinasikan pergerakan pesawat, kendaraan, dan *ground handling* dengan aman dan efisien;
9. Memahami radio komunikasi dengan efektif untuk berkoordinasi dengan unit terkait.

- **Tugas Pokok Unit *Apron Movement Control (AMC)***

Unit *Apron Movement Control (AMC)* mempunyai tugas pokok mengawasi dan mengatur seluruh kegiatan di apron, baik pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di apron. Unit AMC juga memiliki tugas sebagai penanggung jawab atas kegiatan pelayanan operasi penerbangan. Untuk melaksanakan tugas tersebut, unit AMC mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Mengatur pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel di apron agar operasional berjalan lancar dan aman;
2. Memberikan informasi dan arahan kepada maskapai, *ground handling*, dan operator kendaraan terkait prosedur pergerakan di apron;
3. Menjamin kebersihan apron dengan melaksanakan dan menetapkan suatu program inspeksi;
4. Menyediakan pelayanan pemanduan parkir pesawat udara/*marshalling* dan pemanduan dengan *follow me car*;
5. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris (FOD)*;
6. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment (GSE)* yang beroperasi di sisi udara;
7. Mengawasi kegiatan *engine run up*, *start up clearance*, *aircraft towing* atau *pushback*;
8. Koordinasi dengan *Air Traffic Control (ATC)* terkait pergerakan pesawat di apron, termasuk parkir, *pushback*, dan *taxiing*;
9. Membantu penjadwalan dan alokasi parkir pesawat agar tidak terjadi kepadatan atau konflik pergerakan di apron.

• Nama Personel Unit *Apron Movement Control (AMC)*

NO	Nama	NIP	Jabatan
1	Rora Ardian, S.Si.T.	19781208 200012 1 003	Koordinator
2	Ummu Asma Rahmadhini, A.Md. Tra.	19990105 202210 2 001	Anggota
3	Muhammad Agam Z., A.Md.Tra.	20000121 202410 1 002	Anggota
4	Rere Effendy Gosnes	-	Anggota
5	Karlina Miranda Putri , A.Md	-	Anggota
6	Haries Nurcahya S.Tr.Tra	-	Anggota
7	Annisa Wulansari M. A.Md	-	Anggota

Tabel 4. 1 Data Personel *Apron Movement Control*
(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)

• Kekuatan Personel

Personel	Jumlah
Koordinator	1 Personel
Anggota Shift Pagi	2 Personel
Anggota Shift Siang	2 Personel
Anggota Off	2 Personel
Total	7

Tabel 4. 2 Kekuatan Personel AMC
(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

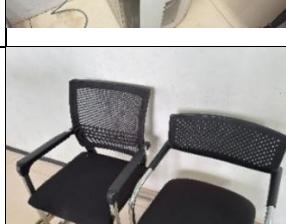
• Sistem Jam Kerja

Sistem	Jam Kerja	Keterangan
Jam Kantor	08.00-16.30	Senin-Kamis
	08.00-17.00	Jumat
Shift Pagi	05.00-13.00	-
Shift Siang	12.30-20.30	-
Shift Operasional	08.30-18.00	-

Tabel 4. 3 Sistem Jam Kerja AMC
(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

• Peralatan Kerja Kondisi Perlengkapan Unit *Apron Movement Control (AMC)*

No	Nama Barang	Kondisi	Jumlah	Gambar
1	Komputer	Baik	3	
2	Printer	Baik	2	
3	HT Alinco + Charger	Baik	3	
4	HT Airband + Charger	Baik	2	

5	<i>Radio Airband Becker</i>	Baik	1	
6	Jam Dinding	Baik	1	
7	<i>Air Conditioner (AC)</i>	Baik	1	
8	Lemari Arsip	Baik	1	
9	Dispenser	Baik	1	
10	Kursi	Baik	8	
11	<i>Speed Gun</i>	Baik	1	

12	<i>Binocular</i>	Baik	1	
13	Kursi Sofa	Baik	1 Set	
14	<i>World Clock</i>	Baik 1	1	

Tabel 4. 4 Peralatan Kerja Apron Movement Control
(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

• Laporan Kendaraan Operasional

NO	Jenis Kendaraan	Merk Kendaraan	No Polisi	Dokumentasi
1	Mobil	Toyota Rush	PLATFORM	

Tabel 4. 5 Kendaraan Follow Me Car
(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)



Gambar 4. 3 Petugas AMC Melaksanakan Tugas
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 4 Ruang Kerja Unit AMC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 5 Wilayah Kerja Sisi Udara AMC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Gambar 4. 6 *Logbook Unit Apron Movement Control*
 (Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 7 Crew Unit Apron Movement Control
(Sumber: Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

4.1.2 Unit Aviation Security (AVSEC)

Unit Aviation Security (AVSEC) berdasarkan regulai Annex 17 “Security”, KM 39 Tahun 2024 “Program Keamanan Penerbangan Nasional”, PM 09 Tahun 2024 “Keamanan Penerbangan Nasional” KM 155 Tahun 2019 “Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jendreal Perhubungan Udara” dan Standart Operasional Prosedur (SOP) SCP1 SCP2. Unit *Aviation Security* adalah serangkaian tindakan, prosedur, dan regulasi yang bertujuan untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum, seperti *sabotase*, pembajakan pesawat, ancaman bom, dan aktivitas teroris. Avsec mencakup berbagai aspek keamanan di bandara dan pesawat, termasuk pemeriksaan penumpang, bagasi, kargo, serta pengamanan area terbatas di bandara. Selain itu Avsec adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat. Kegiatan dinas pengamanan bandar udara dipimpin oleh seorang Kepala Seksi Keamanan Penerbangan dan dibantu oleh satu orang pelaksana administrasi yang

bertugas pada jam kerja staf dan administrasi. Keunggulan dari unit Avsec memiliki SOP disetiap pos seperti SOP SCP 1 dan SCP 2, pemeriksaan yang lebih ketat dilakukan daripada Bandar Udara Soekarno Hatta, menggunakan pakaian yang rapi, tidak menggunakan HP saat jam kerja dan bersikap ramah terhadap penumpang.



Gambar 4. 8 Pengoperasian X-Ray di Unit AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



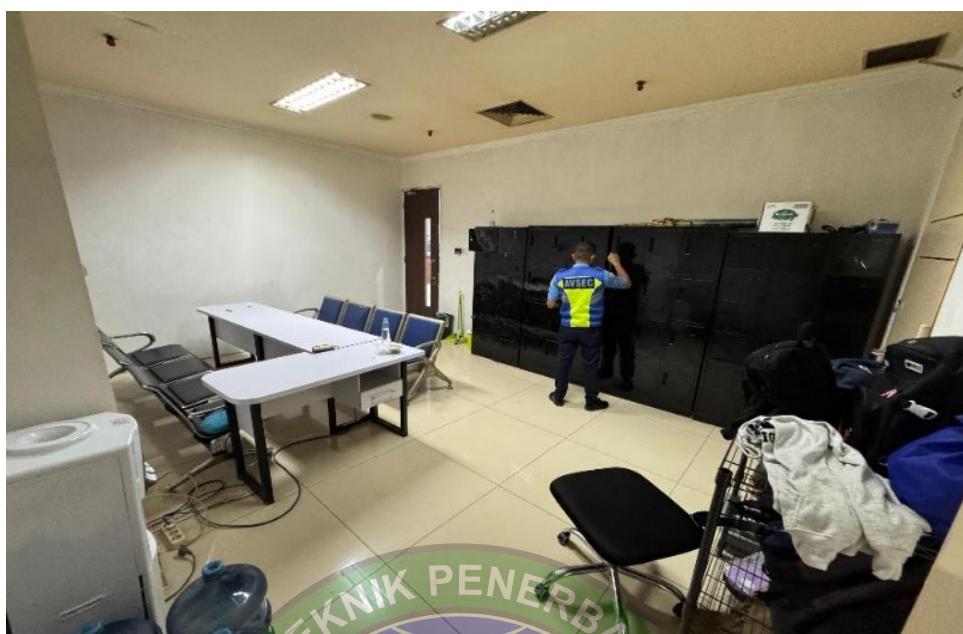
Gambar 4. 9 Body Search Penumpang di Unit AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



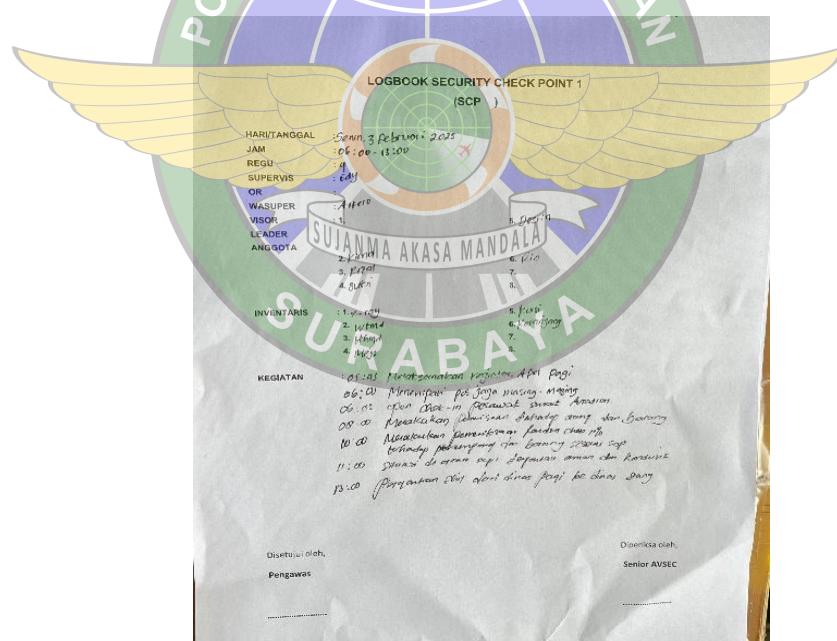
Gambar 4. 10 Wilayah Kerja Unit AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



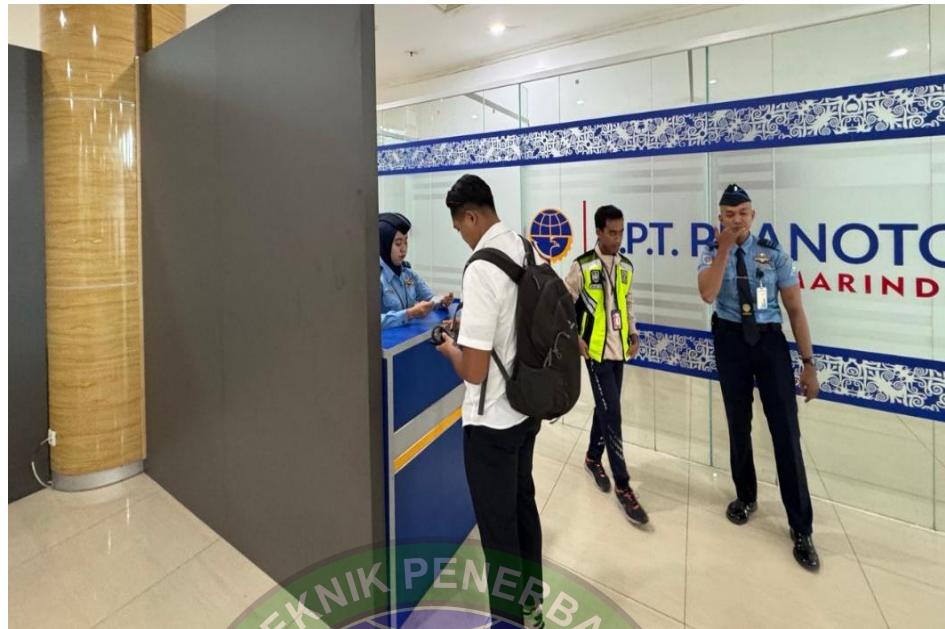
Gambar 4. 11 Apel di Unit AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



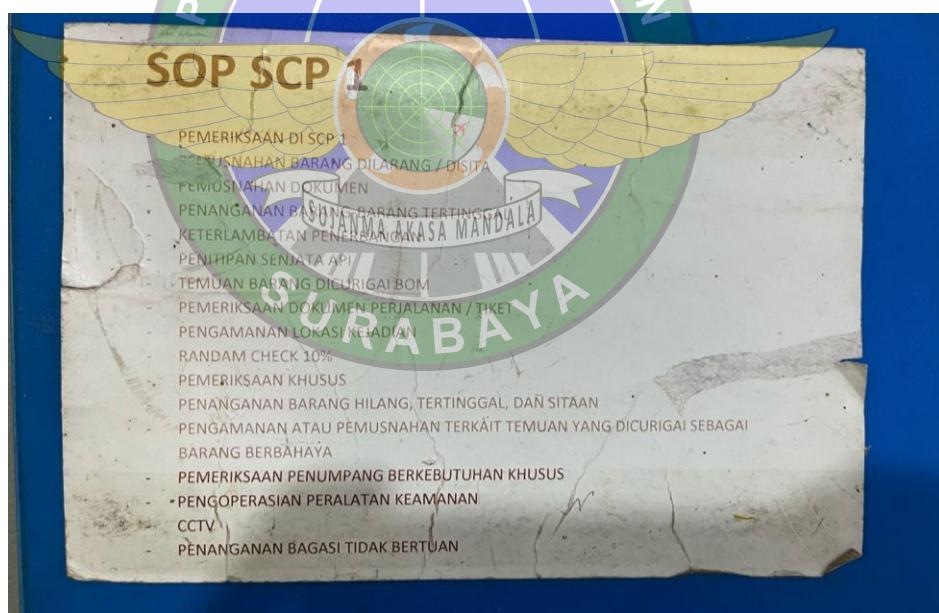
Gambar 4. 12 Ruang Kerja Unit AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



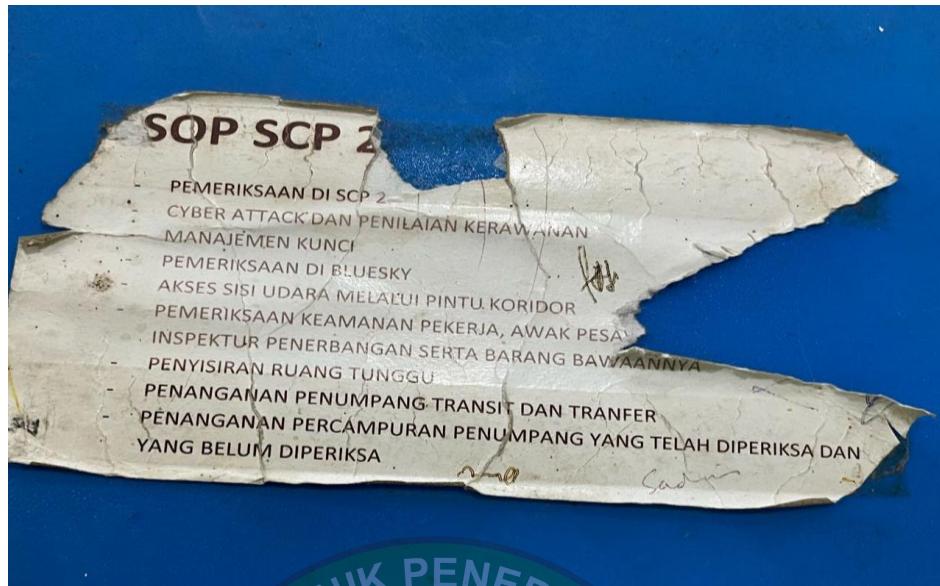
Gambar 4. 13 Logbook Unit AVSEC
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 14 Petugas AVSEC Melaksanakan Tugas
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 15 SOP Unit AVSEC di SCP 1
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 16 SOP Unit AVSEC di SCP 2

(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Selama menjalankan kegiatan *On The Job Training (OJT)* di Unit *Aviation Security* Taruna/I diharapkan:

1. Mempelajari penggunaan alat seperti *X-ray*, *Walk Through Metal Detector (WTMD)*, *Hand Held Metal Detector (HHMD)*;
2. Memahami dan mengamati pemeriksaan keamanan terhadap penumpang, bagasi, dan kargo;
3. Mengikuti prosedur patroli dan pengawasan area terbatas;

• **Tugas Pokok Unit *Aviation Security (AVSEC)***

Security bertindak untuk melindungi seseorang, organisasi, aset, atau sistem dari ancaman, risiko, atau bahaya yang dapat menyebabkan kerugian. Selain itu, unit *Aviation Security* sendiri mempunyai beberapa fungsi, yaitu:

1. Melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, barang bawaan, dan kargo menggunakan *X-ray*, *metal detector*, dan metode pemeriksaan lainnya;
2. Melakukan patroli di terminal, apron, gudang kargo, dan parimeter bandara untuk memastikan tidak ada ancaman keamanan;

3. Melakukan pengawasan pada pengendalian dan pengaturan orang dan kendaraan yang akan memasuki daerah keamanan terbatas dan daerah steril;
4. Menyusun laporan temuan bahan, alat, barang yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan serta laporan kegiatan bulanan keamanan di bandar udara;
5. Memeriksa dan mengawasi kargo serta barang pos sebelum dimuat ke pesawat;
6. Berkoordinasi dengan pihak berwenang seperti polisi atau TNI dalam situasi darurat;
7. Mengawasi penerbangan VIP, atau penerbangan dengan tingkat risiko tinggi;
8. Memastikan dokumen pengiriman sesuai dengan prosedur keamanan penerbangan.

• **Sistem Shift Kerja**

Sistem	Jam
Shift pagi	05.45 - 12.45 WITA
Shift siang	12.45 - 20.00 WITA
Shift malam	20.00 - 05.45 WITA

Tabel 4. 6 Pembagian Shift Kerja di Unit AVSEC
(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto)

• **Data Personel Unit *Aviation Security (AVSEC)***

NO	Nama Karyawan	Jabatan
1	Bambang Hermanto	Supervisor
2	Anjuwardini	Administrasi
3	Aang Sujatmiko	Junior
4	Abdul Rozak	Basic
5	Adel Rivani Abdillah	Basic
6	Adniya Rizqi Eka Fitrah	Basic
7	Agus Junaidi	Junior
8	Agus Wardani	Basic

9	Ahmad Rifal Hidayatullah	Basic
10	Ahmad Ryan Cahya Saputra	Junior
11	Ahmad Sukri Abdillah	Basic
12	Ainullah	Junior
13	Ajang Sagung	Basic
14	Angger S.A.P.Ta Permana	Junior
15	Ardas	Junior
16	Ary Sandi	Junior
17	Ayu Andira	Basic
18	Blawing	Basic
19	Darman	Junior
20	Debora Juniati Pasapan	Junior
21	Deby Priskila	Basic
22	Dedi Hermanto	Basic
23	Desrin Sinambela	Basic
24	Emil Son	Junior
25	Erwin Gunawan Simanjuntak	Basic
26	Fatimah	Junior
27	Firdaus Efendi	Junior
28	Fokas Harry	Non Licensi
29	Galuh Rahmawati	Basic
30	Helpin Nusiandar	Junior
31	Hendro Adi Saputra	Junior
32	Judsriany Layuk	Junior
33	Keren Jaenet Tupamahu	Basic
34	Kirna Yuniar	Junior
35	Kristono Manulang	Basic
36	Kulya	Non Licensi
37	Laing Ujang	Junior
38	Louis Duapadang	Basic
39	M. Irfan Riadi	Basic
40	Maulana Agus Yudi	Junior
41	Maulana Khoir	Non Licensi
42	Meixi Raga	Basic
43	Melati Ayu Lestari	Basic
44	Miskan	Non Licensi
45	Muh. Ridwan	Basic
46	Muhammad Alfero Ramadhan	Junior
47	Muhammad Ilham Kadafi	Junior



48	Muhammad Parhan	Junior
49	Muhammad Rasyid Ramandiko	Junior
50	Muhammad Rizky Aditia	Junior
51	Muhammad Ulil Amri	Basic
52	Murni Indah Handayani	Junior
53	Muthia Dwi Fadilla	Basic
54	Nadila Anita Putri	Basic
55	Norhadi Murdiansyah	Basic
56	Novi Aulia	Basic
57	Pajrol Roji	Non Licensi
58	Prasetyo Purwo Widodo	Basic
59	Puji Purnomo	Junior
60	Rahmadi	Junior
61	Ramang	Basic
62	Ray Juan Antonio Butar Butar	Junior
63	Rio Made Renaldi	Basic
64	Rizal Mahendra Putra Riyanto	Junior
65	Rizki Apriyanto Noors	Basic
66	Rosyid Iksan Jalil	Junior
67	Rudowanto	Junior
68	Saiful Lateno	Basic
69	Serianto	Non Licensi
70	Siti Syarifah	Basic
71	Sulfiani Saleh	Basic
72	Suwandi Rais	Non Licensi
73	Suwarno	Basic
74	Syaafriadi	Junior
75	Taufik Hidayat	Junior
76	Uluq	Non Licensi
77	Yanto	Junior
78	Zainal	Non Licensi

Tabel 4. 7 Data Personel Aviation Security (AVSEC)

(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto)

• Fasilitas Unit Aviation Security (AVSEC)

No	Nama barang	Jumlah	Gambar
1	Handy Talky	16	
2	X-Ray	5	
3	Motor Patroli	1	
4	Hand Held Metal Detector (HHMD)	5	
5	Walk Through Metal Detector (WTMD)	5	

Tabel 4. 8 Fasilitas Aviation Security (AVSEC)
(Sumber : Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)

4.1.3 Unit Kargo dan Pergudangan (PT. Mitra Adira Utama)



Gambar 4. 17 Terminal Kargo dan Pergudangan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Berdasarkan regulasi KP 63 Tahun 2018 “Etunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900- 2.2 (Staff Instruction 8900- 2.2) Tentang Petunjuk Teknis Program Bagasi Tercatat Dan Pengoperasian Kargo (*Carry On Bagage Program And Cargooperations*)”, PM 32 Tahun 2015 “Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara”, KM 29 Tahun 2005 “Pemberlakuan Standar Nasional Inddonesia (SNI) 03-7047-2004 Mengenai Termina Kargo Bandar Udara Sebagai Standar Wajib”. Dan *Standard Operating Procedure (SOP) Warehouse* Manual PT. Mitra Adira Utama. Keunggulan Unit Kargo dan Pergudangan di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda bekerjasama dengan Menzes Group yang sudah berstandar internasional dalam hal *Cargo and Warehousing*, dan dengan proses penginputan data yang sudah berbasis digital dengan data yang real.

Unit kargo dan pergudangan merupakan unit organisasi di bawah Seksri Pelayan dan Kerjasama. Untuk di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda, terminal kargo dan *Warehouseing* diselenggarakan oleh pihak ke-3 dalam hal ini yaitu PT. Mitra Adira Utama *member of* Menzies dipimpin oleh kepala cabang dan dibantu oleh

Supervisor dengan sistem shift kerja. Kargo di bandar udara adalah barang atau muatan yang dikirim melalui transportasi udara menggunakan pesawat kargo atau bagian kargo pesawat penumpang. Pengelolaan kargo di bandara melibatkan berbagai proses, seperti pemeriksaan keamanan oleh *Aviation Security (Avsec)*, pengemasan sesuai standar penerbangan, serta pengurusan dokumen pengiriman seperti *Airway Bill (AWB)*. Selain itu, kargo udara dapat berupa barang umum, barang berbahaya, barang mudah rusak, atau hewan hidup yang memerlukan penanganan khusus. Dengan sistem logistik yang efisien, pengelolaan kargo di bandara memastikan barang sampai ke tujuan dengan aman, cepat, dan sesuai regulasi penerbangan yang berlaku.



Gambar 4. 18 Aktivitas Pengangkatan Barang Kargo di *Area Incoming*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 19 Petugas Melaksanakan Tugas di Unit Kargo dan Pergudangan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 20 Wilayah Kerja Unit Kargo dan Pergudangan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 21 Ruang Kerja Unit Kargo dan Pergudangan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 22 SOP di Unit Kargo dan Pergudangan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

Selama menjalankan kegiatan *On The Job Training* di Unit Kargo dan Pergudangan Taruna/I diharapkan antara lain:

1. Mampu bertindak sebagai *acceptance staff* untuk *General Kargo* maupun *Special Kargo*;

2. Mampu memahami program pengamanan barang-barang kargo dan pos (*regulated agent*);
3. Memahami alur kerja di unit kargo, selain itu mempelajari prosedur keamanan dalam penyimpanan dan pengiriman kargo.

• **Tugas Pokok dan Fungsi Unit Kargo dan Pergudangan**

Unit kargo dan pergudangan memiliki tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

1. Melaksanakan kegiatan pengawasan dan koordinasi terhadap pelayanan terminal kargo dan gudang kargo untuk *incoming* dan *outgoing*, sesuai jadwal yang telah di susun oleh Kepala Seksi Pelayanan dan kerja sama dalam rangka menunjang keamanan dan kenyamanan pengguna jasa;
2. Memastikan kargo bebas dari barang terlarang atau berbahaya yang tidak sesuai regulasi penerbangan;
3. Mencatat setiap barang yang masuk dan keluar dari gudang;
4. Melakukan pengecekan dokumen dan kondisi fisik kargo sebelum disimpan;
5. Mengatur pengiriman barang ke maskapai penerbangan sesuai jadwal penerbangan.

• **Sistem Shift Kerja**

Sistem Kerja	Waktu Kerja
Shift pagi	05.00 - 13.00 WITA
Shift siang	13.00 - penerbangan terakhir
Shift malam	19.00 - 05.00 WITA

Tabel 4. 9 Jadwal Shift Kerja di Unit Kargo dan Pergudangan
(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)

• **Data Personel**

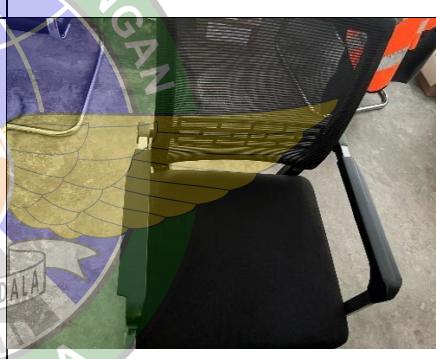
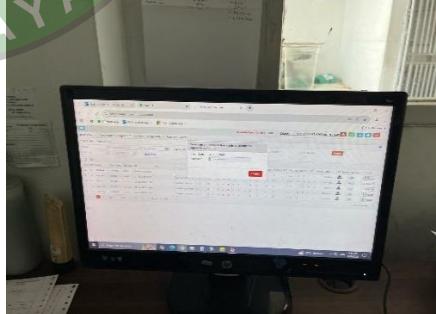
No	Nama	Jabatan
1	Luluk Andriani	Cashier
2	Lia Susenawati	Cashier
3	Aisyah Nur Rahmah	Cashier

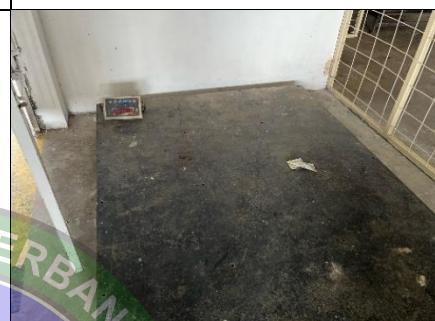
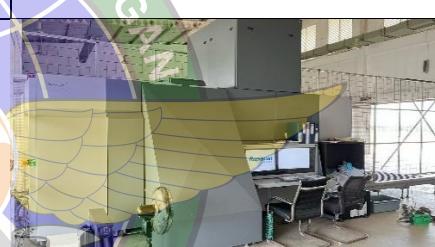
4	Dian Utami	Cashier
5	Ach. Jamil Hidayat	Operasional
6	Wahyu Aditya Saputra	Operasional
7	Sangkar Ronanda	Operasional
8	Rahmat Hidayat	Operasional
9	M. Tinton Aviliantara	Operasional
10	Alfian Catur Prasetyo	Operasional
11	Denni Kurniawan	Avsec
12	Rachmad Satrio Hadi	Avsec
13	Fiqrullah Irzyam Tauziyah	Avsec

Tabel 4. 10 Data Personel Unit Kargo dan Pergudangan
 (Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)

• Peralatan Kargo

No	Nama	Jumlah	Gambar
1	<i>Hand pallet</i>	10	
2	<i>Hand Pallet Heavy Cargo</i>	1	

3	Pallet	100	
4	Meja	5	
5	Kursi	7	
6	Komputer	5	
7	Air Conditioner (AC)	4	

8	Dispenser	2	
9	Mesin Timbang	1	
10	Mesin X-Ray	1	
11	Alat Pemadam Api ringan	7	
12	<i>Shower</i> <i>Damgerous</i> <i>Good (DG)</i>	2	

Tabel 4. 11 Data Peralatan Kerja Unit Kargo dan Pergudangan
(Sumber : Unit Kargo Bandar Udara A.P.T. Pranoto)

4.1.4 Unit Terminal Inspection Service (TIS)

Unit *Terminal Inspection Service (TIS)* adalah bagian struktural dalam bandar udara yang tergabung di bawah Seksi Pelayanan dan Kerjasama. Kegiatan unit *Terminal Inspection Service (TIS)* dipimpin oleh kepala unit, dibantu petugas pelaksana yang bertugas dengan metode shift kerja. Mempunyai tugas untuk melaksanakan inspeksi secara berkala pada area sisi darat dan sisi udara khususnya area terminal penumpang dan terminal kargo dan melakukan pengawasan terhadap seluruh peralatan/fasilitas penunjang yang berada di area Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda. Keunggulan Unit Terminal Inspection Service di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda yaitu teliti dan peduli terhadap fasilitas di bandar udara dan melaporkannya secara rutin.

Saat bertugas di unit *Terminal Inspection Service (TIS)* diharapkan taruna/i antara lain:

1. Mampu mengidentifikasi kebutuhan fasilitas dan sarana pelayanan pengguna jasa penerbangan;
2. Mampu berkoordinasi dengan unit terkait terhadap kebutuhan fasilitas pelayanan pengguna jasa penerbangan;
3. Mampu melaksanakan pengawasan fasilitas dan sarana pelayanan pengguna.

Terminal Inspection Service memiliki tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

1. Koordinasi dengan pihak AVSEC apabila dicurigai akan terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akibat adanya keterlambatan/pembatalan penerbangan ;
2. Koordinasi dengan pihak airline apabila ada keterlambatan/pembatalan penerbangan;
3. Melakukan pengawasan terhadap konsesioner yang melakukan kegiatan di terminal bandar udara, sesuai dengan kontrak yang dilakukan;

4. Melakukan koordinasi dengan *Cleaning Service* untuk masalah kebersihan terminal bandar udara;
5. Melaporkan apabila ditemukan ada kerusakan pada fasilitas Bandar Udara, seperti suhu ruangan tidak normal, fasilitas FIDS rusak, *public address* rusak, air tidak mengalir, dan lain-lain untuk mendapatkan tindak lanjut perbaikan;
6. Melaksanakan evaluasi terhadap fasilitas terminal bandar udara agar dapat digunakan secara optimal dan melaporkannya untuk menjadi masukan serta ditindaklunjuti;
7. Melaksanakan penataan fasilitas terminal agar tercapai kenyamanan bagi pengguna jasa bandar udara;
8. Membuat laporan harian.

• **Data Personel**

No	Nama	Jabatan
1	Anang Masdari	Tata Terminal Hygiene
2	Ripaldi Suwandi	Tata Terminal
3	M. Kemal Hikma	Tata Terminal
4	Muhamad Ali	Hygiene sanitasi

Tabel 4. 12 Data Personel Terminal Inspection Services

(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)

• **Sistem Shift Kerja**

Unit *Terminal Inspection Services (TIS)* Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda melaksanakan kegiatan pengawasan terhadap fasilitas Bandar secara bergilir (*shift*):

Sistem Kerja	Jam
Shift pagi	06.00 - 01.30 WITA
Shift siang	10.30 - 06.00 WITA

Tabel 4. 13 Pembagian Shift Kerja Unit TIS

(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)

• **Fasilitas**

No	Nama	Jumlah	Dokumentasi
1	Toolbox	1	
2	Handy-Talky (HT)	3	
3	Komputer	4	
4	Alat Pengukur Suhu	1	

Tabel 4. 14 Data Peralatan Kerja Unit *Terminal Inspection Service*
(Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto)

4.1.5 *Job Visit* Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP- PK)

Menurut KP 14 Tahun 2015, Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran atau yang disingkat PKP-PK merupakan unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat di Bandar Udara dan Personel PKP-PK merupakan personel yang bertanggung jawab untuk mengoperasikan dan melakukan pemeliharaan / perawatan kendaraan PKP-PK serta melakukan penanggulangan keadaan darurat di Bandar Udara dan sekitarnya.

Unit PKP-PK bekerja dengan berpatokan pada regulasi, seperti PR No.30 Tahun 2022 tentang Pelayanan PKP-PK, KP No. 90 Tahun 2016 Tentang Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat, KP No. 605 Tahun 2015 tentang Pemeriksaan dan Pengujian Kinerja Fasilitas Keadaan Darurat di Bandar Udara, KP No. 381 Tahun 2018 tentang Kendaraan PKP-PK, KP No. 002 Tahun 2012 tentang Lisensi dan Standar Kompetensi Personil PKP-PK, *Document Airport Emergency Plan (AEP)*, *Document 9137-AN/898* tentang *Airport Service Manual BAB I Rescue and Firefighting*, *Document 9137 part 5 Aircraft Disable Remove All and Recovery Salvage*, Permenaker Nomor 4 tahun 1980 tentang Syarat-Syarat Pemasangan dan Pemeliharaan APAR. Keunggulan Unit PKP-PK di Bandar Udara Aji Pangiran Tumenggung Pranoto Samarinda yaitu, dengan kualifikasi kendaraan/*Foam Tender* serta volume air yang dimiliki unit PKP-PK di Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda sudah memenuhi standar untuk PKP-PK kategori 7.

Adapun *Standard Operating Procedure (SOP)* dari bandar udara sendiri adalah :

1. Perawatan kendaraan utama
2. Pencegahan dan perlindungan bahaya kebakaran pada gedung
3. Penanganan daerah sulit
4. Penanggulangan keadaan darurat
5. Pengoperasian kendaraan *form tender*
6. Pelatihan personil PKP-PK

• Data Personel

No	Nama	Jabatan
1.	Sigit Subandoro	Koordinator
2.	M. Taufikkurachman	Senior
3.	Imam Heru Subagio	Senior
4.	Iswoyo Jati	Senior

5.	Eko Susanto	Senior
6.	Andre Ramadhan Putra	Junior
7.	Vernaldy Revimaputra S.L	Junior
8.	Arif Rahman	Junior
9.	Kana Wahyu Abdillah	Basic
10	Rahmat Tjipto Wibowo	Petugas
11.	Aditya Kurniawan K.	Basic
12.	Adityawarman A.M	Basic
13.	Febrianur Eaton D.	Basic
14.	Jumadi	Basic
15.	Wahyu Utomo	Basic
16.	Sur Safi'i	Petugas

Tabel 4. 15 Data Personel Unit PKP-PK
 (Sumber: Bandar Udara A.P.T Pranoto Samarinda)



Gambar 4. 23 Pembekalan Materi di Unit PKP-PK
 (Sumber: Dokumentasi Penulis)



**Gambar 4. 24 Simulasi Pemancaran Air di Unit PKP-PK
(Dokumentasi Penulis)**

4.2 Jadwal

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* Taruna/I di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda dilaksanakan dari tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 kurang lebih dilaksanakan 2 bulan. Diberikan jadwal 2 hari kerja dan 1 hari libur, untuk hari kerja dibagi menjadi 2 shift, yaitu shift pagi yang dimulai dari pukul 05.00 sampai dengan pukul 13.00 WITA, sedangkan shift siang dimulai dari pukul 12.30 sampai dengan pukul 20.30 WITA. Berikut terlampir jadwal dinas

NO	NAMA	TANGGAL																																			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					
1	IRITA FAITHIA ABBIDE	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S			
2	INTUCHI SELVIA SULISTYAWATI	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S			
3	CANDIA BAYU ARDIANSYAH	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	I	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	
4	ULH KHOT IRRI MAWARANI	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	O	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S		
5	TUDISORDA DAWRAH PUTRA	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	O	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S		
6	GIOVANNI SARAH SUYANI	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	O	L	F	I	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S

KETERANGAN:

- P : PAGI (06.00 - 12.00) wkt
- S : SIANG (13.00 - 18.00) wkt
- O : DINER (19.00 - 21.00) wkt
- L : LIBUR (waktu intervensi)

Keterangan Absensi OJT MTM :

- jika tidak hadir pada hari kerja maka absen
- jika absen selama satu atau dua hari maka absen telus
- jika absen selama tiga hari atau setelahnya secara otomatis dikategorikan sebagai telus
- jika absen selama tiga hari atau setelahnya secara otomatis dikategorikan sebagai telus
- absen telus dapat diklasifikasikan sebagai telus

**MENYETUWI
KEPALA SEKRETARIAK DAN OPERASI**
[Signature]
NRP. 18811021 200212 1 082

SAMARINDA, 31 DESEMBER 2024
PENANGGUNG JAWAB
SUPERVISOR OJT
[Signature]
NRP. 19781028 200012 1 003

On The Job Training (OJT) pada setiap unit kerja di bandar udara antara lain sebagai berikut:

JADWAL DINAS PESERTA OJT - DIII MITU B. A/B/C/D - POLTEKBANG SURABAYA
BANDAR UDARA AIR PANGERAN TUNGGONG PRANOTO - SAMARINDA

BULAN : FEBRUARI 2005

NO	NAMA	TANGGAL																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
1	MIRZA FAHDUL ABBOR	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P		
2	NI LILI SILVA SULISTYAWATI	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	
3	CANDRA BAYU ARDIANSYAH	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P
4	LUH GDE SRI MANGRANI	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S
5	TIDOKORDA DAWNA PUTRA	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L
6	GIOVANNI SARAH SURYANI	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	

SETIAPMINGGU :

P : PAGI (06.00 - 15.00) wktm
S : SIANG (12.00 - 18.00) wktm
O : OPERASI (09.00 - 16.30) wktm
E : UNAR (waktu melayani)

Kesekalian Peserta OJT MITU, catatan khusus:
 - memastikan catatan hasil pelajaran dan mendatangnya tidak superlu
 - memungkinkan data dikenal dengan baik untuk memudahkan pelajaran
 - dilakukan dengan superlu, bisa auto perbaikan atau terekspos oleh peserta
 - mendekomposisi kebutuhan teknis, mendekomposisi pelajaran untuk ojt
 - berperintah atau tidak adil sebagi alasan mengikuti pelajaran bersamaan udara

MINFATUH
KEPALA SEKSI TEKNIK DAN OPERASI

NURHISAN FADILAH
NIP. 19811011 200212 1 002

SAMARINDA, 31 JANUARI 2005
PENANGGUNG JAWAB
SUPERVISOR OJT

NIP. 15781208 200012 1 003

JADWAL DINAS PESERTA OJT - DIII MITU B. A/B/C/D - POLTEKBANG SURABAYA
BANDAR UDARA AIR PANGERAN TUNGGONG PRANOTO - SAMARINDA

BULAN : MARET 2005

NO	NAMA	TANGGAL																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	MIRZA FAHDUL ABBOR	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S
2	NI LILI SILVA SULISTYAWATI	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	
3	CANDRA BAYU ARDIANSYAH	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L		
4	LUH GDE SRI MANGRANI	E	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L			
5	TIDOKORDA DAWNA PUTRA	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L			
6	GIOVANNI SARAH SURYANI	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P	L	S	P			

SETIAPMINGGU :

P : PAGI (06.00 - 15.00) wktm
S : SIANG (12.00 - 18.00) wktm
O : OPERASI (09.00 - 16.30) wktm
E : UNAR (waktu melayani)

Kesekalian Peserta OJT MITU, catatan khusus:
 - memastikan catatan hasil pelajaran dan mendatangnya tidak superlu
 - memungkinkan data dikenal dengan baik untuk memudahkan pelajaran
 - dilakukan dengan superlu, bisa auto perbaikan atau terekspos oleh peserta
 - mendekomposisi kebutuhan teknis, mendekomposisi pelajaran untuk ojt
 - berperintah atau tidak adil sebagi alasan mengikuti pelajaran bersamaan udara

MINFATUH
KEPALA SEKSI TEKNIK DAN OPERASI

NURHISAN FADILAH
NIP. 19811011 200212 1 002

SAMARINDA, 20 FEBRUARI 2005
PENANGGUNG JAWAB
SUPERVISOR OJT

NIP. 15781208 200012 1 003

Gambar 4. 25 Jadwal Kegiatan On the Job Training (OJT)
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3 Permasalahan

Sesuai dengan mata kuliah *Customer Service* di Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya, pelayanan merupakan hal yang paling penting dalam sebuah organisasi. Setiap staff yang bertanggung jawab melayani pelanggan harus bisa dan berani untuk menggunakan kompetensi mereka untuk melayani dan memenuhi keperluan pelanggan itu sendiri. Setiap pelanggan pasti akan memiliki keinginan, ditambah dengan sikap yang berbeda. Ada lima prinsip dasar dalam melayani pelanggan, yaitu menciptakan kesan pertama yang positif, keramahan dan kesopanan, menunjukkan sikap yang baik, integritas, dan melayani dengan hati.

Salah satu pelayanan di Bandar Udara Aji Pangemanan Pranoto yaitu pelayanan bagi penyandang disabilitas. Pelayanan bagi penyandang disabilitas di sektor transportasi udara, terdapat kendala yang menghambat aksesibilitas dan kenyamanan pengguna layanan. Meskipun telah ada regulasi yang mengatur fasilitas dan pelayanan khusus bagi penyandang disabilitas, implementasi di lapangan sering kali belum optimal. Beberapa permasalahan yang umum terjadi meliputi kurangnya fasilitas pendukung seperti jalur khusus, layanan informasi yang mudah diakses, serta keterbatasan fasilitas penunjang penyandang disabilitas. Selain itu, koordinasi antara pihak bandara, maskapai, dan penyedia layanan darat masih belum maksimal, sehingga mengakibatkan ketidakefisienan dalam pelayanan.

Kurangnya sosialisasi dan pemahaman mengenai hak-hak penyandang disabilitas dalam menggunakan transportasi udara juga menjadi tantangan tersendiri. Banyak penyandang disabilitas yang masih merasa kesulitan dalam mengakses informasi terkait prosedur keberangkatan, bantuan yang tersedia, dan mekanisme pengaduan jika terjadi kendala dalam pelayanan. Oleh karena itu, perlu dilakukan optimalisasi pelayanan bagi penyandang disabilitas di bandara guna meningkatkan aksesibilitas, kenyamanan, dan efisiensi layanan. Optimalisasi ini dapat mencakup perbaikan infrastruktur, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta perbaikan sistem dan prosedur pelayanan yang lebih inklusif.

Di bandar udara sendiri terdapat beberapa penyandang disabilitas yang ditemui yaitu,

1. Tunanetra adalah kondisi seseorang yang mengalami gangguan atau hambatan dalam indra penglihatannya. Berdasarkan tingkat gangguannya, tunanetra dibagi dua yaitu buta total (*total blind*) dan yang masih mempunyai sisa penglihatan (*low vision*);
2. Tunarungu adalah kondisi fisik yang ditandai dengan penurunan atau ketidakmampuan seseorang untuk mendengarkan suara;
3. Tunawicara adalah ketidakmampuan seseorang untuk berbicara;

4. Tunaganda adalah seseorang yang memiliki kelainan pada fisik dan mentalnya;

5. Tunadaksa adalah kelainan atau kerusakan pada fisik dan kesehatan;

Pelayanan bagi penyandang disabilitas di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto sudah banyak tersedia, yaitu kursi roda milik unit informasi sebanyak tiga buah, kursi roda milik maskapai lion sebanyak empat buah, kursi roda milik maskapai citilink sebanyak lima buah, *priority seat*, toilet khusus bagi penyandang disabilitas, marka khusus di area *drop zone*, ubin pemandu berwarna kuning atau *guiding block*.

 STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BANDAR UDARA TUMENGGUNG A.P. PRANOTO SAMARINDA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA TUMENGGUNG A.P. PRANOTO SAMARINDA		Nomor SOP: BA-SOP/CAPR/AMPR/2021-1 Tanggal Dibuat: 21 JULI 2021 Tanggal Diubah: 10 AGUSTUS 2021 DILAKUKAN DI: KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA TUMENGGUNG A.P. PRANOTO SAMARINDA MALAKA JURUWAH & LANDING PERUBAHAN TERKAIT: PERUBAHAN SISTEM PEMERINTAHAN		
SOP PELAYANAN PERUMAHAN SEMERU PERTIWIAN KHASUS Cara Mengatasi : 1. Jika pasien tidak dapat mengakses gedung maka pasien akan diberikan layanan di luar gedung. 2. Jika pasien tidak dapat mengakses gedung maka pasien akan diberikan layanan di luar gedung.				
Ketentuan : 1. SOP Pengawasan Tata Terminal 2. Peringatan : Jika SOP ini tidak dilaksanakan dengan baik dapat mengganggu pelayanan khasus perumahan jawa timur bandar udara				
Pendekatan / Penitipan Kepada : 1. Kursi roda / Wheel chair 2. Tongkat lidi kaki 3. Alat bantu gerak manusia 4. Tongkat kaki kruk				
 SULAWESI AKASA MANDALA SURABAYA				
No.	Uraian Jenis Kegiatan	Pelaksana Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama Koordinator Pengelola Informasi	Pengambil Pengelola Informasi Kelengkapan Waktu (Menit) Output	Keterangan
1	Menyerahkannya kepada dinas pengelola informasi memerlukan program kerja untuk pengelola informasi dan mendukung pelayanan terhadap pemungutan berkebutuhan khusus		Kelengkapan Reputasi Menteri Perhubungan Nomor 100 Tahun 2019 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 Waktu (Menit) 5 Output Arahan	Data yang dibutuhkan meliputi Nama, Umur, Alis yang digunakan dan Nomor Penerbangannya
2	Menyerahkannya kepada unit pengelola informasi dan berkoordinasi dengan makodops terkait data pemungutan berkebutuhan khusus		Kelengkapan Arahan Waktu (Menit) 120 Output Program kerja dan data pemungutan berkebutuhan khusus	Data yang dibutuhkan meliputi Nama, Umur, Alis yang digunakan dan Nomor Penerbangannya
3	Melakukan pelayanan terhadap pemungutan berkebutuhan khusus dan melaporkan data pemungutan dan pendampingan disabilitas		Kelengkapan Program kerja dan data pemungutan berkebutuhan khusus Waktu (Menit) 15 Output Melakukan pelayanan terhadap pemungutan berkebutuhan khusus	Melakukan pelayanan terhadap pemungutan berkebutuhan khusus sesuai dengan Permenhub No 30 Tahun 2021 Pasal 9 ayat 1 1. Pendampingan yang dilakukan adalah menghindari mendorong 2. Pendampingan yang dilakukan adalah menghindari pemungutan berkebutuhan khusus tidak ada pendamping 3. Pendampingan yang dilakukan benar-benar kembali dari check in counter Estimasi waktu pelayanan per pemungutan berkebutuhan khusus adalah 15 menit
4	Menyerahkan laporan data pemungutan dan berkebutuhan khusus dan menyertai ijin operasi tersebut		Kelengkapan laporan pelayanan terhadap pemungutan berkebutuhan khusus Waktu (Menit) 10 Output laporan hasil pelayanan terhadap pemungutan berkebutuhan khusus dan RPK	
Total Waktu 145				

Gambar 4. 26 SOP Pelayan Disabilitas di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda
 (Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.1 Marka Penyandang Disabilitas di Area *Drop Zone* Tertimpa Marka Zona Parkir VIP Berbayar

Area *Drop Zone* khusus penumpang penyandang disabilitas di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda telah tersedia. Namun untuk marka khusus penumpang disabilitas tersebut diberi cat berwarna merah sehingga seolah-olah tidak terdapat area *drop zone* khusus penumpang penyandang disabilitas. Akibatnya penumpang disabilitas mungkin harus turun di tempat yang tidak sesuai, misalnya terlalu jauh dari pintu masuk terminal atau di area yang tidak aman. Selain itu tanpa marka khusus, kendaraan yang mengantar penumpang disabilitas mungkin terpaksa berhenti di tempat yang kurang tepat, menghambat arus lalu lintas di area *drop zone* umum.



Gambar 4. 27 Kondisi Marka Disabilitas yang
Tertimpa Marka VIP Berbayar
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.2 Kurangnya Pengawasan pada Area *Priority Seat*

Priority Seat atau kursi prioritas di bandar udara deperuntukkan bagi penumpang disabilitas, lansia, ibu hamil, dan penumpang dengan kebutuhan khusus. Namun, jika pengawasannya kurang, kursi ini sering disalahgunakan oleh penumpang biasa. Dampaknya penumpang prioritas mungkin merasa tidak dihargai dan terabaikan oleh pihak bandara, dan penumpang disabilitas kesulitan saat menunggu penerbangan.



Gambar 4. 28 Penumpang Biasa Duduk di *Priority Seat*
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.3 Kondisi Flight Information Display System (FIDS) Kurang Terlihat

Flight Information Display System (FIDS) di bandar udara berperan penting dalam memberikan informasi penerbangan kepada penumpang. Namun, bagi penyandang disabilitas, terutama mereka yang memiliki gangguan penglihatan atau keterbatasan mobilitas, FIDS yang tidak dirancang dengan aksesibilitas dapat menyulitkan mereka dalam memperoleh informasi. Beberapa masalah yang sering terjadi antara lain ukuran font yang terlalu kecil, kontras warna yang kurang jelas, serta penempatan layar yang terlalu tinggi atau jauh dari area tempat duduk prioritas. Hal ini membuat penyandang disabilitas kesulitan membaca jadwal penerbangan, nomor gate, atau informasi penting lainnya, sehingga

berisiko mengalami keterlambatan atau kebingungan dalam perjalanan mereka.

Kurangnya fitur aksesibilitas pada FIDS juga dapat menghambat pengalaman perjalanan yang inklusif di bandara. Tanpa adanya alternatif seperti, layar dengan fitur teks yang lebih besar, atau teknologi pendukung seperti aplikasi bandara dengan aksesibilitas tinggi, penyandang disabilitas khususnya tunarungu (sesorang yang mengalami gangguan pendengaran) sering kali harus bergantung pada bantuan staf atau penumpang lain. Hal ini tidak hanya mengurangi kemandirian mereka tetapi juga dapat memperlambat arus penumpang di area keberangkatan. Oleh karena itu, sangat penting bagi pengelola bandara untuk memastikan bahwa FIDS dirancang dengan mempertimbangkan kebutuhan semua penumpang, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik, guna menciptakan lingkungan yang lebih ramah dan inklusif bagi semua pengguna.



Gambar 4. 29 Kondisi FIDS di Area Keberangkatan
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.3.4 Belum Tersedia Jalur Khusus Penyandang Disabilitas pada Tempat Ibadah

Tempat beribadah di bandara seharusnya dirancang agar mudah diakses oleh semua penumpang, termasuk penyandang disabilitas. Namun, jika aksesibilitasnya kurang diperhatikan, seperti tidak adanya jalur landai atau *ramp* bagi pengguna kursi roda, maka hal ini bisa menyulitkan mereka untuk masuk ke dalam area ibadah. Dengan adanya fasilitas yang lebih inklusif, penumpang berkebutuhan khusus dapat menjalankan ibadah mereka dengan lebih tenang dan tanpa hambatan selama berada di bandara.



Gambar 4. 30 Kondisi Tempat Beribadah yang Tidak Tersedia Jalur Khusus Disabilitas
 (Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk penyelesaian permasalahan dapat dimulai dengan peningkatan fasilitas yang sesuai standar aksesibilitas. Selain itu layanan dari petugas harus disediakan agar penumpang disabilitas dapat melakukan proses keberangkatan dengan lebih mudah dan nyaman. Dan juga pengawasan yang ketat juga harus diterapkan untuk memastikan bahwa seluruh kebijakan pelayanan bagi penyandang disabilitas berjalan dengan optimal. Dengan upaya yang

berkelanjutan kedepannya menjadi lebih ramah dan inklusif bagi semua penumpang, termasuk penyandang disabilitas.

4.4.1 Area *Drop Zone* yang Diberikan Marka Khusus Disabilitas

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 25. Setiap jalan yang digunakan untuk lau lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk penyandang disabilitas. Oleh karena itu perlu solusi yang dapat diterapkan, yaitu:

1. Pengecatan ulang dengan cat reflektif agar marka lebih tahan lama dan terlihat jelas di berbagai kondisi cuaca;
2. Peningkatan pengawasan oleh petugas bandara, memastikan area tersebut tidak disalahgunakan oleh kendaraan lain;
3. Sosialisasi dan edukasi kepada pengguna tentang pentingnya fasilitas ini bagi penyandang disabilitas.



Gambar 4. 31 Kondisi Area *Drop Zone* Setelah Marka Disabilitas Tersedia
 (Sumber: Dokumentasi Penulis)

Hasil wawancara dengan pihak Teknik Bangunan dan Landasan atas nama Bapak Ujang selaku Kepala Unit, sebenarnya marka khusus bagi penyandang disabilitas tersebut memang di cat berwarna merah karena dijadikan marka khusus parkir berbayar VIP, tetapi saat ini marka yang baru untuk penyandang disabilitas masih dalam proses penggerjaan dan posisi marka yang baru dikerjakan tersebut jaraknya tidak berdekatan dengan marka yang lama. Marka tersebut untuk saat ini masih dalam penggerjaan setengah jalan, namun desain dari marka tersebut sudah terlihat karena sudah diarsir.



Gambar 4. 32 Dokumentasi Wawancara dengan Pihak Teknik Bangunan dan Landasan

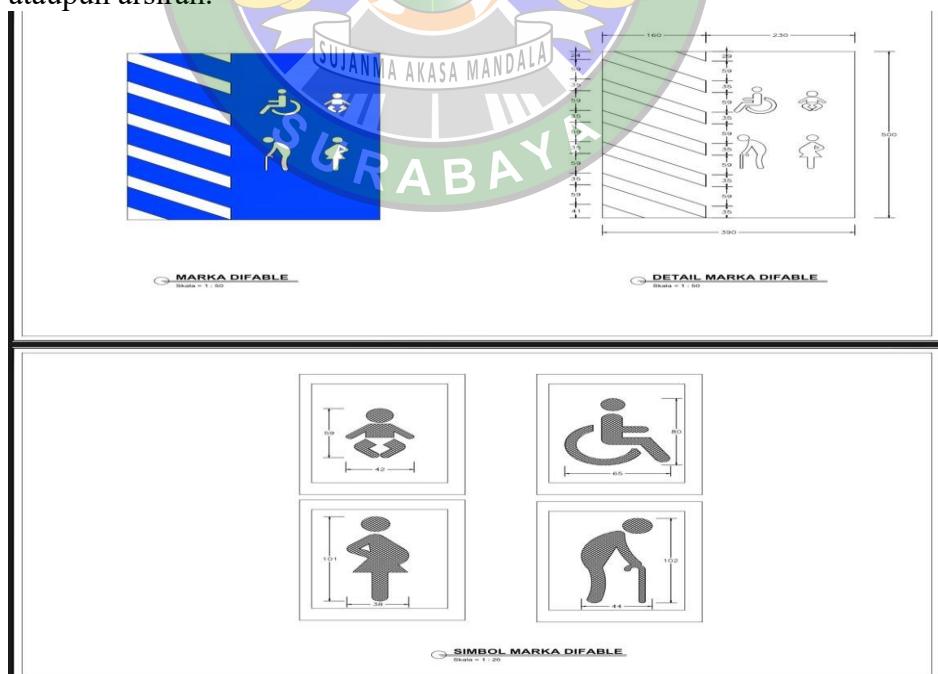
(Sumber: Dokumentasi Penulis)



Gambar 4. 33 Proses Pengerjaan Marka Khusus Disabilitas di Area Drop Zone

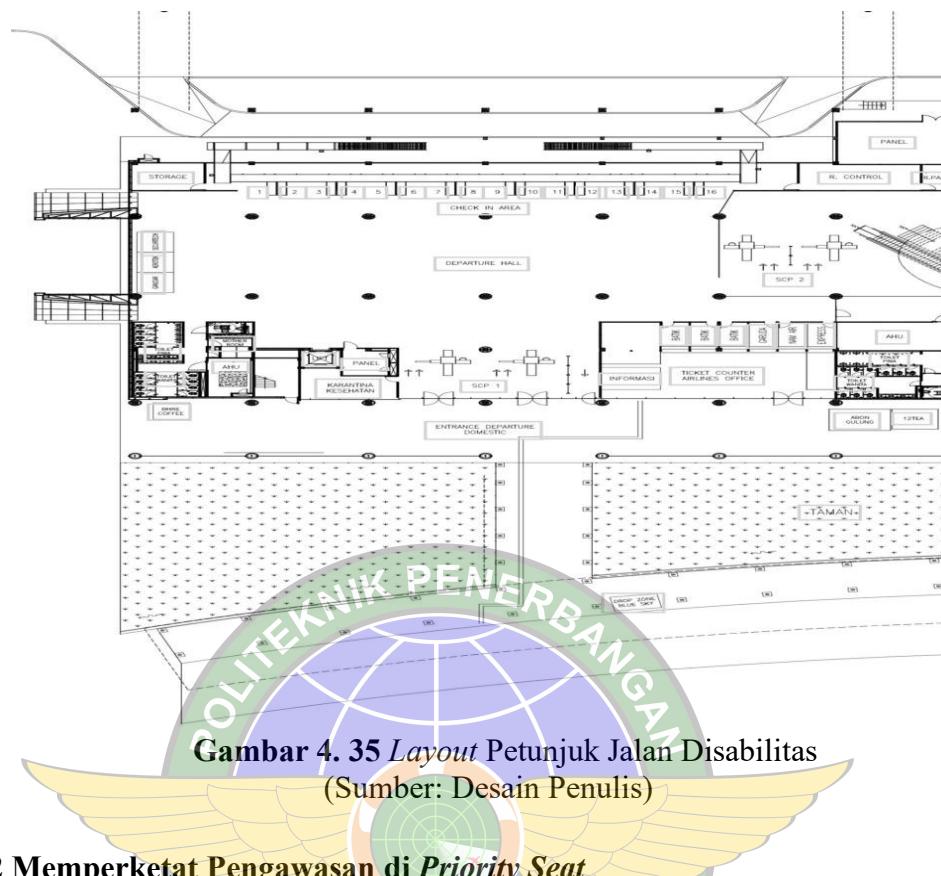
(Sumber: Dokumentasi Teknik Bangunan dan Landasan)

Oleh karena itu, solusi jangka pendek yang dilakukan yaitu dengan membuat marka khusus penyandang disabilitas walaupun hanya dalam pengerjaan yang diberhentikan dipertengahan tetapi sudah ada desain ataupun arsiran.



Gambar 4. 34 Marka yang Seharusnya Tersedia di Bandar Udara Aji Pangemanan

(Sumber: Pihak Teknik Bangunan dan Landasan Bandar Udara A.P.T. Pranoto Samarinda)



4.4.2 Memperketat Pengawasan di *Priority Seat*

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023. Bentuk pelayanan fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus mempunyai tolak ukur tersendiri yaitu ruang tunggu dengan kursi prioritas pada ruang tunggu keberangkatan. Oleh karena itu perlu solusi yang dapat diterapkan, diantaranya:

1. Sosialisasi melalui poster, layar digital, dan pengumuman audio untuk mengingatkan pentingnya *priority seat* bagi yang membutuhkan;
2. Petugas *avsec* di area tunggu keberangkatan dapat memastikan hanya yang berhak menggunakan kursi tersebut;
3. Menerapkan sistem teguran atau peringatan bagi yang melanggar;
4. Menerapkan sistem denda ringan bagi penumpang yang tidak mengindahkan aturan;
5. Penumpang yang berhak menggunakan *priority seat* bisa diberikan sticker, kartu prioritas saat *check-in* atau di pintu masuk terminal, agar

petugas lebih mudah mengidentifikasi mereka yang berhak duduk di *priority seat*.

6. Mengubah rambu atau petunjuk penggunaan *priority seat* yang sebelumnya bahasa inggris menjadi bahasa indonesia.



Gambar 4. 36 Papan Petunjuk Penggunaan *Priority Seat* Menjadi Bahasa Indonesia
(Sumber: Desain Penulis)

Dari hasil wawancara dengan Bapak Budi, sebagai penumpang maskapai citilink, selama beliau di ruang tunggu khususnya di *Area Counter Check-In*, beliau merasa *priority seat* yang seharusnya bisa digunakan olehnya dan keluarganya di Area Counter Check-In tidak seharusnya digunakan orang biasa karena tempat duduk biasa selain *priority seat* masih banyak yang tersedia.



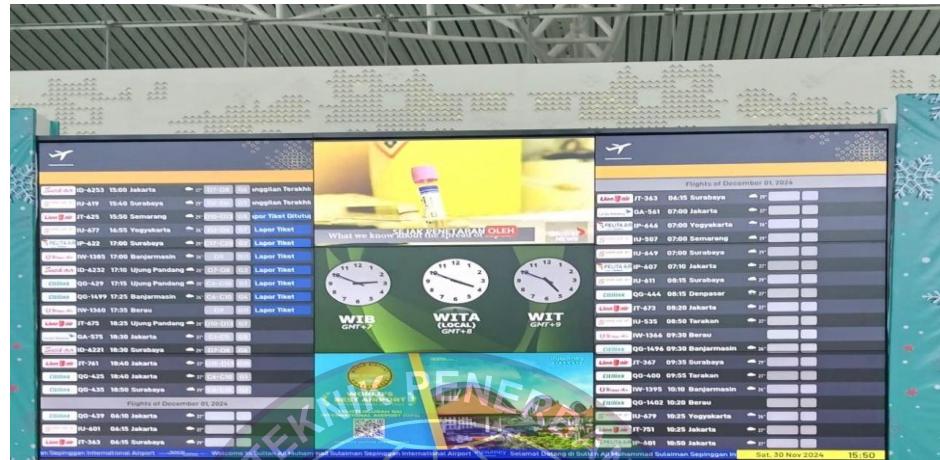
Gambar 4. 37 Dokumentasi Wawancara dengan Penyandang Disabilitas
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.4.3 Memperjelas *Flight Information Display System (FIDS)*

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016. Untuk penyandang disabilitas berhak mendapatkan informasi melalui media yang mudah diakses. Oleh karena itu perlu solusi yang dapat diterapkan, yaitu:

1. Menggunakan font berukuran besar dan tebal dengan warna kontras tinggi;
2. Hindari warna yang sulit dibaca oleh orang dengan buta warna;
3. Pastikan layar *FIDS* memiliki tingkat kecerahan tinggi dan tidak silau agar tetap terlihat jelas dalam berbagai kondisi pencahayaan;
4. Menempatkan *FIDS* di tempat yang tidak terlalu tinggi agar dapat dilihat oleh pengguna kursi roda;
5. Sebaiknya disediakan setidaknya satu orang penerjemah bahasa isyarat khusus bagi penyandang disabilitas tunarungu, karena mereka

tidak bisa mendengar informasi yang disampaikan dari unit informasi bandar udara sehingga membutuhkan bantuan untuk melihat informasi di FIDS.



Gambar 4. 38 Kondisi FIDS Setelah Diperjelas
(Sumber: Dokumentasi Penulis)

4.4.4 Mempermudah Akses Menuju Tempat Beribadah

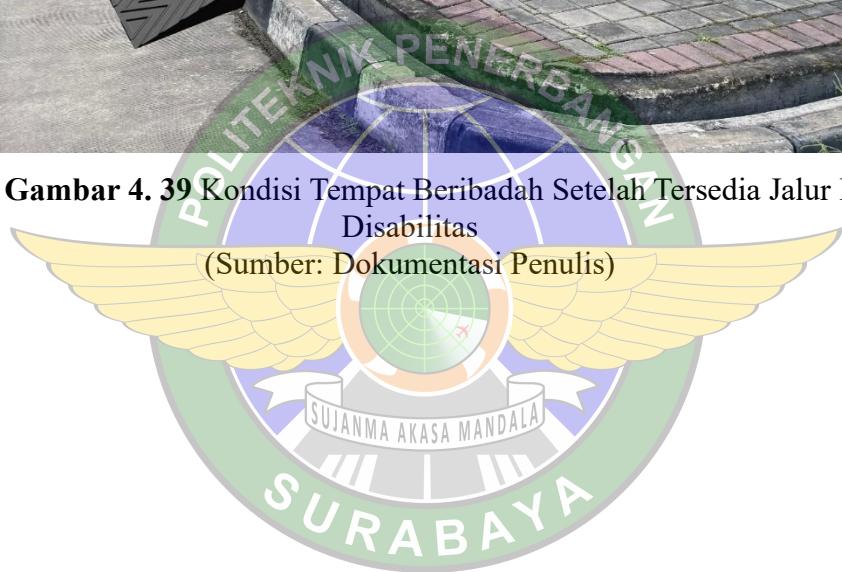
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2023. Bentuk pelayanan fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus mempunyai tolak ukur tersendiri yaitu *ramp* untuk beda level ketinggian dengan kemiringan maksimum 20 derajat. Oleh karena itu perlu solusi yang dapat diterapkan, yaitu:

1. Pembangunan *ramp* dengan lebar minimum 95 cm agar bisa dilalui kursi roda;
2. Pembangunan *ramp* menggunakan bahan kasar seperti beton bertekstur atau karet berpola agar tidak licin.



Gambar 4. 39 Kondisi Tempat Beribadah Setelah Tersedia Jalur Khusus Disabilitas

(Sumber: Dokumentasi Penulis)



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* bagi penulis di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda memberikan pengalaman nyata dalam dunia kerja. Melalui OJT ini, penulis dapat memahami secara langsung prosedur operasional di masing-masing unit, serta menerapkan teori yang telah dipelajari di lingkungan akademik ke dalam praktik kerja sehari-hari. Setiap unit memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran operasional bandar udara, sehingga penulis memperoleh pemahaman menyeluruh mengenai keterkaitan antar bagian dalam industri penerbangan.

Secara keseluruhan, pelaksanaan OJT di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda memberikan manfaat yang besar bagi penulis dalam meningkatkan keterampilan teknis, profesionalisme, serta kesiapan kerja di industri penerbangan. Dengan pengalaman langsung penulis tidak hanya memperoleh wawasan praktis tetapi juga memahami tantangan nyata yang dihadapi di dunia kerja. Oleh karena itu, program OJT ini menjadi langkah strategis dalam membekali kompetensi yang dibutuhkan untuk menjadi tenaga profesional yang siap bersaing di sektor penerbangan.

5.1.2 Kesimpulan terhadap Permasalahan

- a. Permasalahan aksesibilitas di bandar udara, khususnya bagi penyandang disabilitas, mencerminkan kurangnya perhatian terhadap standar pelayanan yang inklusif. Tidak adanya marka khusus disabilitas di area *drop zone* menyebabkan kesulitan bagi penumpang disabilitas dalam turun dan naik kendaraan dengan aman, terutama di lingkungan yang padat dan dinamis.

- b. Kurangnya kesadaran masyarakat pengguna jasa bandar udara dan perlunya peningkatan pengawasan pada area *priority seat* berpotensi mengurangi efektivitas fasilitas yang disediakan, karena tempat duduk tersebut sering kali ditempati oleh penumpang yang tidak berhak, sehingga menghambat kenyamanan bagi mereka yang membutuhkan.
- c. Keterbatasan *Flight Information Display System (FIDS)* yang sulit dilihat oleh penyandang disabilitas, terutama mereka dengan gangguan pendengaran (tunarungu), yang membuat akses terhadap informasi penerbangan menjadi tidak optimal.
- d. Fasilitas tempat ibadah yang tidak dilengkapi jalur khusus dengan *ramp* bagi pengguna penyandang disabilitas juga menjadi hambatan besar bagi penumpang yang menggunakan kursi roda atau memiliki keterbatasan fisik lainnya, sehingga membatasi hak mereka untuk beribadah dengan nyaman.

Secara keseluruhan, berbagai kendala ini menunjukkan bahwa fasilitas bandara masih belum sepenuhnya memenuhi standar aksesibilitas universal, sehingga diperlukan peningkatan infrastruktur, kebijakan, serta pengawasan yang lebih ketat untuk menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi semua penumpang, termasuk penyandang disabilitas.

5.1.3 Kesimpulan terhadap Penyelesaian Masalah

Kurangnya kesadaran dan pemahaman masyarakat serta kurangnya pengawasan dan penegakan hukum menjadi faktor utama penyebab permasalahan ini. Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan upaya bersama dari pemerintah, masyarakat, dan pihak terkait lainnya. Pemerintah perlu meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terkait penyediaan fasilitas yang ramah disabilitas. Selain itu, perlu dilakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat untuk meningkatkan kesadaran dan pemahaman mengenai hak-hak penyandang disabilitas. Dengan demikian, diharapkan fasilitas publik dapat lebih inklusif dan ramah bagi penyandang disabilitas.

5.1 Saran

5.2.1 Saran Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*

Sebaiknya diberikan simulasi skenario operasional, seperti penanganan insiden keamanan di bandara, gangguan operasional penerbangan, atau manajemen krisis, perlu diperbanyak agar lebih siap menghadapi kondisi kerja yang dinamis. Selain itu, agar lebih memahami prosedur operasional dengan baik perlu mendapatkan akses penuh untuk berlatih menggunakan *hand held metal detector, x-ray baggage scanner*. Dengan keterlibatan aktif, akan lebih memahami standar operasional prosedur (SOP) dan tantangan di setiap unit kerja. Di unit kargo, perlu diberikan pengalaman langsung dalam menangani *Dangerous Goods* agar memiliki pemahaman mendalam tentang barang berbahaya yang dioerbolehkan atau dilarang dalam penerbangan.

5.2.2 Saran terhadap Permasalahan

- a. Untuk meningkatkan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, diperlukan beberapa langkah perbaikan yang komprehensif. Pemasangan marka khusus disabilitas di area *drop zone* harus segera dilakukan guna memberikan kemudahan bagi penumpang berkebutuhan khusus saat naik dan turun dari kendaraan. Marka ini sebaiknya dilengkapi dengan rambu yang jelas serta ruang khusus yang memungkinkan kendaraan berhenti.
- b. Pengawasan terhadap area *priority seat* perlu diperketat dengan menugaskan petugas yang secara aktif memastikan bahwa kursi prioritas hanya digunakan oleh penumpang yang berhak. Selain itu, penempatan tanda peringatan yang lebih mencolok serta sistem pengumuman berkala dapat membantu meningkatkan kesadaran dan kepatuhan penumpang dalam menggunakan fasilitas ini.
- c. Perbaikan pada *Flight Information Display System (FIDS)* harus dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan penyandang disabilitas. Penggunaan font yang lebih besar, kontras warna yang

lebih jelas, serta tambahan fitur pengumuman suara dapat meningkatkan aksesibilitas informasi penerbangan. Selain itu, bandara juga dapat menyediakan aplikasi berbasis digital atau layar sentuh interaktif yang memungkinkan penumpang dengan disabilitas memperoleh informasi dengan lebih mudah. Hal ini akan membantu mereka mendapatkan informasi penerbangan secara mandiri tanpa bergantung pada bantuan orang lain.

- d. Aksesibilitas ke tempat ibadah harus diperbaiki dengan membangun *ramp* khusus disabilitas agar dapat digunakan oleh penumpang yang menggunakan kursi roda atau memiliki keterbatasan mobilitas lainnya. Selain *ramp*, pegangan tangan (*handrail*) serta lantai dengan tekstur khusus juga dapat ditambahkan untuk membantu penyandang disabilitas dalam mencapai area ibadah dengan lebih aman dan nyaman.

5.2.3 Saran terhadap Penyelesaian Masalah

Pihak bandara dapat mulai dengan menambahkan marka khusus untuk penyandang disabilitas di area parkir, jalur pejalan kaki, dan akses utama terminal. Hal ini akan mempermudah mereka dalam berpindah tempat. Pengawasan terhadap kursi prioritas perlu ditingkatkan, baik melalui penempatan petugas yang bertanggung jawab maupun pemasangan CCTV untuk memastikan penggunaannya sesuai dengan peruntukannya. Selain itu, perlu adanya peningkatan kualitas informasi penerbangan dengan memastikan *FIDS* (*Flight Information Display System*) ditempatkan di lokasi strategis dengan ukuran layar yang lebih besar. Pembangunan *ramp* khusus penyandang disabilitas juga harus menjadi prioritas di berbagai titik strategis dalam terminal untuk memastikan mobilitas mereka tidak terganggu. Dengan adanya *ramp* yang sesuai standar, pengguna kursi roda maupun mereka yang memiliki keterbatasan fisik lainnya dapat bergerak dengan lebih leluasa.

DAFTAR PUSTAKA

- 1Oki Ananta Setyawan, Kedirgantaraan, T., & Abstrak, Y. (2022). Pengaruh Fasilitas Ruang Tunggu Keberangkatan Terhadap Kepuasan Penumpang Garuda Indonesia Di Upbu Kalimarau Berau. *Jurnal Flight Attendant Kedirgantaraan*, 4(2), 2460–1454.
- Habsyi, F. Y. (2020). Pengaruh fasilitas belajar terhadap prestasi belajar siswa SMA Nusantara Tauro. *Jurnal Pendidikan Dan Ekonomi*, 2(1), 13–22.
- Hidayat, A., & Irvanda, M. (2022). Optimalisasi Penyusunan dan Pembuatan Laporan. *Hospitality*, 11(1), 281–290.
- Hidayatullah, G. M. (2024). Penerapan Pelayanan Prima Pada Mal Pelayanan Publik Kabupaten Hulu Sungai Utara. *SENTRI: Jurnal Riset Ilmiah*, 3(3), 1219–1229. <https://doi.org/10.55681/sentri.v3i3.2407>
- ICAO. (2022). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation - Aerodrome Design and Operations* (Vol. 9, Issue July).
- Kementerian Perhubungan. (2019). PM PerHub RI No.39 tahun 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019*, 1–45. <http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>
- Keuangan, K. (2023). KM KEUANGAN NO 63 Penetapan Bandara BLU.pdf.
- Leylita Novita Rossadi, & Endang Widayati. (2024). Pengaruh Aksesibilitas, Amenitas, Dan Atraksi Wisata Terhadap Minat Kunjungan Wisatawan Ke Wahana Air Balong Waterpark Bantul Daerah Istimewa Yogyakarta. *Journal of Tourism and Economic*, 1(2), 109–116. <https://doi.org/10.36594/jtec/cwkvg87>
- Pemerintah Republik Indonesia. (2001). Peraturan Pemerintah No 70 Tahun 2001 tentang Kebandaraudaraan. *Demographic Research*, 4–7.
- Penerbangan, P. K. (2015). (*dblay management*).
- Pengembangan, S., Subdit, K., Diy, P., Pengungkapan, D., Cyber, K., Di, C., Daerah, W., Yogyakarta, I., & Ghoniyatun, D. W. I. A. (2022). *Fakultas Bisnis Dan Ekonomika*. 2–3.
- Perhubungan, M., & Indonesia, R. (2017). *Menteri perhubungan republik indonesia*.
- PM 41 Tahun, 2023. (2023). M Enteri P Er H U B U N G a N R Ep U B Lik in D O N E Sia. *PM 41 Tahun*, 1–97.
- RI, U. (2016). *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Penyandang Disabilitas (UU No. 8 Tahun 2016)*. 2016.

LAMPIRAN

Lampiran I : Sertifikat Bandar Udara (SBU)



Lampiran II : Badan Layanan Umum (BLU)



MENTERI KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA
SALINAN

KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 63/PMK.05/2023

TENTANG

PENETAPAN UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO SAMARINDA, UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I DOMINE EDUARD OSOK SORONG, DAN UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II SULTAN BABULLAH TERNATE PADA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN SEBAGAI INSTANSI PEMERINTAH YANG MENERAPAKAN POLA PENGELOLAAN KEUANGAN BADAN LAYANAN UMUM

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum jo. Pasal 14 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang Pedoman Pengelolaan Badan Layanan Umum sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 202/PMK.05/2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang Pedoman Pengelolaan Badan Layanan Umum, instansi pemerintah atau satuan kerja yang memenuhi persyaratan substantif, teknis, dan administratif dapat ditetapkan sebagai instansi pemerintah atau satuan kerja yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum setelah mendapat persetujuan Menteri Keuangan atas dasar usulan menteri/pimpinan lembaga;

b. bahwa Menteri Perhubungan melalui surat tanda KU/103/5/12/PB/2022 tanggal 3 Agustus 2022, KU/103/5/12/PB/2022 tanggal 11 Oktober 2022, dan KU/103/5/12/PB/2022 tanggal 15 September 2022 telah mengajukan permohonan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Aji Pangerng Tumenggung Pranoto Samarinda, Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong, dan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate pada Kementerian Perhubungan untuk dapat ditetapkan sebagai instansi pemerintah atau satuan kerja yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum;



MENTERI KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA

-2-

c. bahwa berdasarkan hasil penilaian dari Tim Penilaian yang ditugaskan dalam berita acara hasil penilaian Nomor: BA-20/Tim-Penilaikan/2022 tanggal 28 November 2022, BA-22/Tim-Penilaikan/2022 tanggal 30 November 2022, dan BA-23/Tim-Penilaikan/2022 tanggal 30 November 2022, Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Aji Pangerng Tumenggung Pranoto Samarinda, Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong, dan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate pada Kementerian Perhubungan telah memenuhi syarat substantif, teknis, dan administratif dan direkomendasikan untuk ditetapkan sebagai instansi pemerintah atau satuan kerja yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum;

d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Penetapan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Aji Pangerng Tumenggung Pranoto Samarinda, Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong, dan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate pada Kementerian Perhubungan sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;

Mengingat : 1. Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4502) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 171, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5340);

2. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang Pedoman Pengelolaan Badan Layanan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 100, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 4502) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 202/PMK.05/2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang Pedoman Pengelolaan Badan Layanan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 1300);

3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang Pedoman Pengelolaan Badan Layanan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 100, Tambahan Berita Negara Republik Indonesia Nomor 4502) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 202/PMK.05/2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 129/PMK.05/2020 tentang Pedoman Pengelolaan Badan Layanan Umum (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 1300);

4. Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Menetapkan : Keputusan Menteri ini disampaikan kepada:

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi;
3. Sekretaris Jenderal, Kementerian Keuangan;
4. Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan;
5. Direktur Jenderal Pajak, Kementerian Keuangan;
6. Direktur Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
7. Direktur Jenderal Kekayaan Negara, Kementerian Keuangan;
8. Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan;
9. Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan;
10. Direktur Pembinaan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
11. Direktur Sistem Perbadayaan, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
12. Kepala Biro Hukum, Sekretariat Jenderal, Kementerian Keuangan;
13. Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbadayaan Provinsi Kalimantan Timur, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
14. Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbadayaan Provinsi Maluku Utara, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
15. Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbadayaan Provinsi Papua Barat, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
16. Kepala Kantor Pelayanan Perbadayaan Negara Gorontalo, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;
17. Kepala Kantor Pelayanan Perbadayaan Negara Ternate, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

KEMUTUSAN: KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG PENETAPAN UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO SAMARINDA, UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I DOMINE EDUARD OSOK SORONG, DAN UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II SULTAN BABULLAH TERNATE PADA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN SEBAGAI INSTANSI PEMERINTAH YANG MENERAPAKAN POLA PENGELOLAAN KEUANGAN BADAN LAYANAN UMUM.

KESATU : Menetapkan:

1. Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Aji Pangerng Tumenggung Pranoto Samarinda;
2. Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong; dan
3. Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate,

 sebagai instansi pemerintah atau satuan kerja yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum.

KEDUA : Status badan layanan umum sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU memberikan fleksibilitas pengelolaan keuangan pada Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Aji Pangerng Tumenggung Pranoto Samarinda, Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong, dan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate pada Kementerian Perhubungan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum dan peraturan pelaksanaannya.

KETIGA : Menteri Keuangan dapat meninjau kembali per tetapan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Aji Pangerng Tumenggung Pranoto Samarinda, Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong, dan Unit Penyelegaraan Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate pada Kementerian Perhubungan sebagai instansi pemerintah atau satuan kerja yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

-3-

MENTERI KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA

KEEMPAT



MENTERI KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA

-4-

Menetapkan : Kepatuhan Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Menetapkan : Keputusan Menteri ini disampaikan kepada:

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;

2. Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi;

3. Sekretaris Jenderal, Kementerian Keuangan;

4. Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan;

5. Direktur Jenderal Pajak, Kementerian Keuangan;

6. Direktur Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

7. Direktur Jenderal Kekayaan Negara, Kementerian Keuangan;

8. Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan;

9. Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan;

10. Direktur Pembinaan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

11. Direktur Sistem Perbadayaan, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

12. Kepala Biro Hukum, Sekretariat Jenderal, Kementerian Keuangan;

13. Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbadayaan Provinsi Kalimantan Timur, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

14. Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbadayaan Provinsi Maluku Utara, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

15. Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perbadayaan Provinsi Papua Barat, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

16. Kepala Kantor Pelayanan Perbadayaan Negara Gorontalo, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

17. Kepala Kantor Pelayanan Perbadayaan Negara Ternate, Direktorat Jenderal Perbadayaan, Kementerian Keuangan;

9

9



-5-

18. Kepala Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara Sorong, Direktorat Jenderal Perbendaharaan, Kementerian Keuangan;
19. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda;
20. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Domine Eduard Osok Sorong;
21. Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Sultan Babullah Ternate.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 27 Februari 2023

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

SRI MULYANI INDRAWATI

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Umum
u.b.

Kepala Bagian Administrasi, Kementerian

MAS SOEHARTO
NIP 19690922 199001 1 001



Lampiran III : Maklumat Pelayanan

<h2>MAKLUMAT PELAYANAN</h2>	
<p>"Dengan ini, Kami Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I A.P.T. Pranoto Samarinda menyatakan sanggup menyelenggarakan pelayanan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar pelayanan jasa kebandarudaraan yang telah ditetapkan dan apabila tidak menepati janji ini, kami siap menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan"</p>	
<p>Samarinda, 01 Januari 2024 Kepala UPBU Kelas I A.P.T. Pranoto - Samarinda</p>	
<p>MAEKA RINDRA HARIYANTO</p>	

Lampiran IV : Peresmian Bandar Udara



Lampiran V : Surat Perintah Tugas On The Job Training (OJT)

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BANDAR UDARA AJI PANGERAN TUMENGGUNG PRANOTO
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA**

Nomor : 94.46.1F.1V /P/Poltekbang.Sby/2024 Surabaya, 12 Desember 2024
 Klasifikasi : Biasa
 Lampiran : Dua lembar
 Hal : Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/ Prodi MTU Angkatan VIII

Yth. Daftar Terlampir.

Dengan hormat, mendasari surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Uda Nomor: SM.106/6/5/PPSDMPU/2024 perihal Penetapan Lokasi OJT Taruna Program Studi Manajemen Transportasi Udara tanggal 28 Agustus 2024 dan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Uda Nomor: SM.106/6/18/PPSDMPU/2024 perihal Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya tanggal 13 September 2024, dengan hormat kami sampaikan Pelaksanaan On The Job Training (OJT) I Mahasiswa/ Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya Periode Semester Ganjil Tahun Ajaran 2024/2025.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, berikut kami sampaikan nama Mahasiswa/ peserta On The Job Training (OJT) I dan fokus unit kerja yang dituju yaitu AMC, Aviation Safety and Commercial yang akan dilaksanakan pada tanggal 06 Januari 2025 – 14 Maret 2025 sebagaimana terlampir. Demikian larangan pelaksanaan kegiatan tersebut, kami mengapresiasi kepada Bapak/Ibu Pimpinan dapat membantu memfasilitasi Mahasiswa/ OJT sebagai berikut:

- Penerbitan Pass Bandara dalam rangka kegiatan operasional di Air Side Bandara (jika diperlukan);
- Memberikan informasi terkait Nama dan Nomor Rekening Pembimbing Supervisor On The Job Training (OJT), dengan ketentuan 1 (satu) Supervisor OJT untuk 2 (dua) Mahasiswa/ atau menyesuaikan kondisi di lapangan.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapan terima kasih.

Direktur,

Ahmad Bahrawi, SE., MT.
 NIP. 198005172000121003

Tembusan:
 Kepala Pusat Pengembangan SDM
 Perhubungan Uda

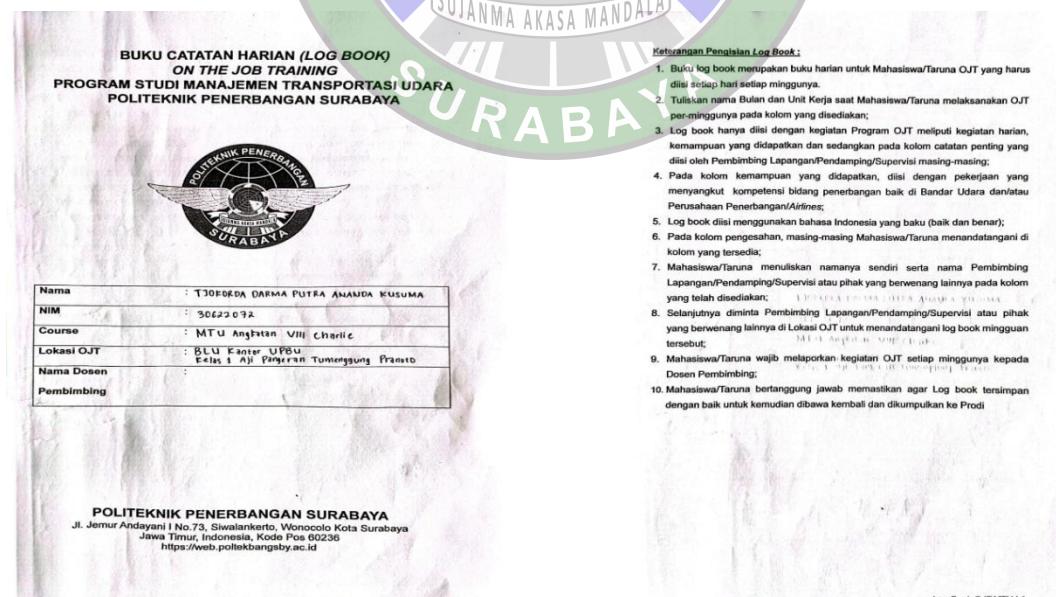
"Luruskan Niat dan Jelitas Dalam Bekerja (Luna & Ija)"

Direktur,
 Ahmad Bahrawi, SE., MT.
 NIP. 198005172000121003

Lampiran VI : PAS Bandar Udara

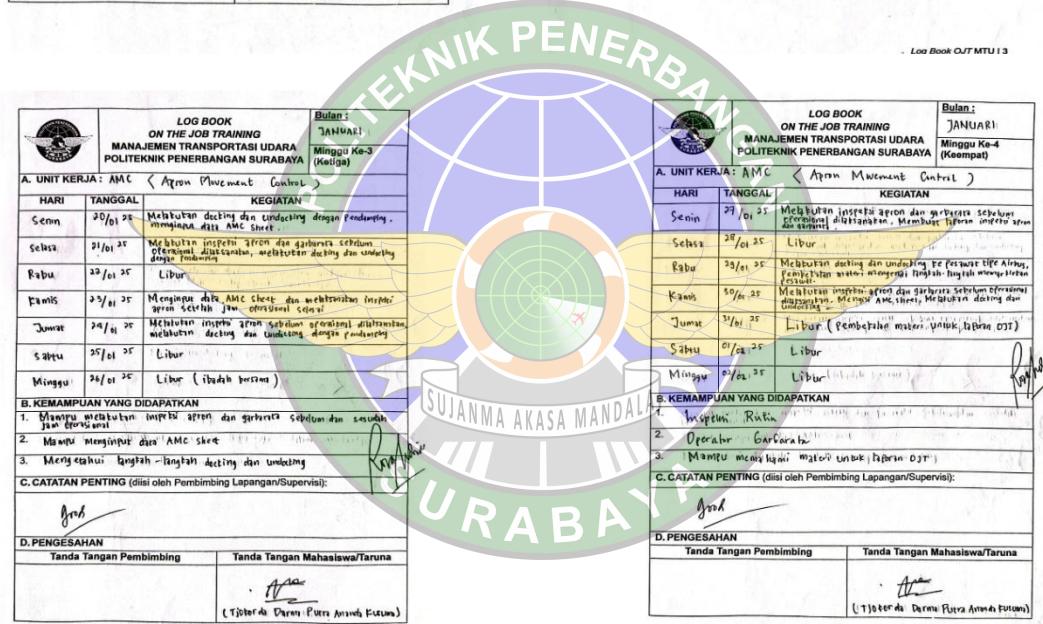


Lampiran VII : Catatan Kegiatan Harian On The Job Training (OJT)



LOG BOOK ON THE JOB TRAINING			Bulan : JANUARI
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA: ORIENTASI DI BANDAR UDARA			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	06/01/25	Pembelajaran OJT dan upacara Penanaman Pohon Nasional th. 2024 dan tahun baru th. 2025	
Selasa	07/01/25	Pembelajaran PAS Bandar Udara dan Perkenalan ke seluruh unit di bantuan UPBLS Bandara	
Rabu	08/01/25	Perkenalan area terminal Bandar Udara Aji Pangser Tuntungung Prancis, Sanggrindra	
Kamis	09/01/25	Pembelajaran materi inspeksi runway dan aeronautical information report (AIRAC) serta time, Name of Airport (TANAP) (WAC)	
Jumat	10/01/25	Freez back, Pembelajaran materi Pelajaran GarudaBrama dan Checklist for daily report avionics	
Sabtu	11/01/25	Pembelajaran materi Manajemen Penerbangan Inspeksi apron dan Aeronautical Information Publication (AIP)	
Minggu	12/01/25	Libur	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1.	Mengetahui dan memahami bagian bagian Pesawat di BLU bantuan UPBLS bantuan UPBLS bantuan UPBLS		
2.	Mengetahui durasi arsitektur dan landasan serta terminal bandara		
3.	Mengetahui prosedur inspeksi apron dan runway.		
C. CATATAN PENTING (diisi oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<i>[Handwritten signature]</i>			
D. PENGESAHAN	Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna
			<i>[Handwritten signature]</i>
(Tanda Tangan Darmo Puera Ananda Suwono)			

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING			Bulan : JANUARI
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA : AMC			Apres. Movement Control
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	13/01/25	Libur	
Selasa	14/01/25	Melakukan inspeksi aréal dan memperbaiki formulari inspeksi	
Rabu	15/01/25	Pembekalan instrumen mengenai inspeksi aréal, fungsi kontrol, dan daily check aviobridge	
Kamis	16/01/25	Libur	
Jumat	17/01/25	Multi inspeksi aréal untuk tes	
Sabtu	18/01/25	Multi undangan peserta	
Minggu	19/01/25	Libur < Olah raga bersama >	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mempu menginterpretasi runway dan apron			
2. Mengenalhi instrument dan tipe fungsiya di dalam aviobridge			
3. Mempu mengoperasikan aviobridge.			
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<i>[Signature]</i>			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
<i>[Signature]</i>		<i>[Signature]</i>	
(Tanda Dapat Baca Asenda Ekskul)			



LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan : FEBRUARI Minggu Ke-1 (Pertama)
A. UNIT KERJA: AVSEC (Aviation Security)			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	05/02/25	Upacara bendera, pembelajaran materi mengenai unit AVSEC. (Libur).	
Selasa	06/02/25	Melakukan penugasan di set 2	
Rabu	07/02/25	Melakukan penugasan di set 1	
Kamis	08/02/25	Libur.	
Jumat	09/02/25	Apel siang AVSEC, melaksanakan pengacaraan barang perumputan di set 2 dan pengacaraan barang	
Sabtu	10/02/25	Apel pagi AVSEC, melaksanakan pengacaraan barang perumputan di set 1 dan melaksanakan inspeksi barang	
Minggu	11/02/25	Libur.	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu dan mengerjakan barang yang tidak diperbolehkan dibawa masuk 2. Mengalih cara mengoperasikan X-ray			
3. Mampu mengerjakan barang bawahan perumputan di set 1 dan set 2			
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<i>[Signature]</i>			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Mahasiswa)		<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Taruna)	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan : FEBRUARI Minggu Ke-2 (Kedua)
A. UNIT KERJA: AVSEC C (Aviation Security)			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	12/02/25	Apel siang AVSEC, melaksanakan pengacaraan barang perumputan di set 1	
Selasa	13/02/25	Apel pagi AVSEC, melaksanakan pengacaraan barang perumputan X-ray.	
Rabu	14/02/25	Libur.	
Kamis	15/02/25	Apel siang AVSEC, melaksanakan pengacaraan barang perumputan, APOLI barang di set 2	
Jumat	16/02/25	Apel pagi AVSEC, melaksanakan barang di set blue sky	
Sabtu	17/02/25	Libur.	
Minggu	18/02/25	Apel siang AVSEC, melaksanakan barang bawahan perumputan di set 1	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mampu dan mengerjakan barang bawahan perumputan yang tidak diperbolehkan dibawa masuk			
2. Mampu mengalih operasi X-ray			
3. Mampu melaksanakan body Search.			
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<i>[Signature]</i>			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Mahasiswa)		<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Taruna)	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan : FEBRUARI Minggu Ke-3 (Keempat)
A. UNIT KERJA: KARDO			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	19/02/25	melakukan Pengacaraan barang di outgoing dan pengacaraan barang	
Selasa	20/02/25	melakukan pengacaraan barang di outgoing	
Rabu	21/02/25	melakukan Pengacaraan barang melalui x-ray di outgoing	
Kamis	22/02/25	melakukan Pengacaraan barang di incoming dan check barang	
Jumat	23/02/25	melakukan Pengacaraan barang bawaan di incoming di outgoing dan pengacaraan barang	
Sabtu	24/02/25	Libur.	
Minggu	25/02/25	Libur.	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Mengidentifikasi jenis barang yang dilarang dibawa masuk			
2. Mampu memeriksa data barang di outgoing			
3. Mampu melakukan pengacaraan barang di x-ray			
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<i>[Signature]</i>			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Mahasiswa)		<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Taruna)	

LOG BOOK ON THE JOB TRAINING MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA			Bulan : FEBRUARI Minggu Ke-4 (Keempat)
A. UNIT KERJA: OFFICE			
HARI	TANGGAL	KEGIATAN	
Senin	26/02/25	Upacara bendera, bimbingan teknis OJT	
Selasa	27/02/25	Bimbingan teknis OJT	
Rabu	28/02/25	Bimbingan teknis OJT	
Kamis	29/02/25	Penilaian kegiatan OJT	
Jumat	30/02/25	Tehnik Selasi distruktif OJT	
B. KEMAMPUAN YANG DIDAPATKAN			
1. Bimbingan judul			
2. Bimbingan Penulisan			
3. Bimbingan teknis OJT			
C. CATATAN PENTING (dilis oleh Pembimbing Lapangan/Supervisi):			
<i>[Signature]</i>			
D. PENGESAHAN			
Tanda Tangan Pembimbing		Tanda Tangan Mahasiswa/Taruna	
<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Mahasiswa)		<i>[Signature]</i> (Tanda Di Dari Taruna)	

Lampiran VIII : Foto Kegiatan *On The Job Training (OJT)*

Kegiatan Pembukaan *On The Job Training (OJT)*



Kegiatan Jumat Sehat



Kegiatan Jumat Bersih



Kegiatan Olahraga Bersama



Kegiatan Kerohanian



Kegiatan Kunjungan Wakil Presiden



Kegiatan Upacara Bendera

