

**PGANGGUAN PADA BATAS PERIMETER TERHADAP
KEAMANAN PENERBANGAN PADA BANDAR UDARA
TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

SONNA REZCKY ELISABET TAMBA
NIT. 30622098

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**GANGGUAN PADA BATAS PERIMETER TERHADAP
KEAMANAN PENERBANGAN PADA BANDAR UDARA
TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 06 Januari 2025 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

SONNA REZCKY ELISABET TAMBA
NIT. 30622098

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

GANGGUAN PADA BATAS PERIMETER TERHADAP KEAMANAN PENERBANGAN PADA BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Disusun Oleh :

SONNA REZCKY ELISABET TAMBA

NIT. 30622098

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara

Politeknik Penerbangan Surabaya

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

Disetujui Oleh :

Supervisor / OJT



ALDO AGUSTIAN
NIK. 20244489

Dosen Pembimbing



DWIYANTO, ST., M.Pd
NIP. 19690420 199103 1 004

Mengetahui,

Pgs. General Manager



MAULID SAKTI
NIK. 20241260

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 26 Februari Tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua


ALDO AGUSTIAN
NIK. 20244489

Sekretaris


ZAKI HAMIZAN
NIK.20247907

Anggota


DWIYANTO, ST., M.Pd
NIP. 19690420 199103 1 004

Mengetahui,
Ketua Program Studi

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

KATA PENGANTAR

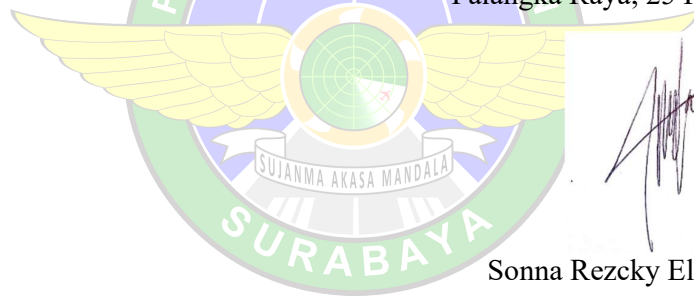
Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 14 Maret 2025 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) Ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada :

1. Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak M. Adiwiyatno selaku *General Manager* beserta seluruh jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya;
4. Bapak Dwiyanto, ST.,M.Pd selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama melaksanakan *On the Job Training*.
5. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini;
6. Bapak Aldo Agustian selaku *supervisor / On the Job Training Instructure* (OJTI) yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya;

7. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya;
8. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security, Apron Movement Control, Terminal Inspection Service* dan komersil;
9. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut; Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan ini.
10. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Palangka Raya, 25 Februari 2025



Sonna Rezcky Elisabet Tamba

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang	10
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	11
1.2.1 Maksud bagi Kampus.....	11
1.2.2 Maksud Bagi Taruna	12
1.2.3 Manfaat bagi Taruna.....	12
1.2.4 Kerja Sama Bagi Perusahaan Tempat <i>On the Job Training</i> (OJT).....	13
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT	14
2.1 Sejarah Singkat	14
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU).....	14
2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia.....	14
2.1.3 Visi Perusahaan	17
2.1.4 Misi Perusahaan	17
2.1.5 Nilai Perusahaan.....	18
2.1.6 Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	18
2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	20
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara	20
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi bandar Udara	20
2.2.3 Jam Operasi	21
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	21
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	22
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>).....	22
2.2.8 Apron, Taxiway and Check Location Data.....	23
2.2.9 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat	24
2.2.10 Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	24
2.2.11 Declared Distance.....	26

2.2.12 Helicopter Landing Area	26
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Pangka Raya	27
BAB III TINJAUAN TEORI	30
3.1 Bandar Udara	30
3.2 Fasilitas Sisi Darat (Land Side).....	30
3.2.1 Fasilitas Terminal Keberangkatan	30
3.2.2 Fasilitas Terminal Kedatangan	31
3.2.3 Peralatan Penunjang Bandar Udara.....	31
3.3 Fasilitas Sisi Udara (Air Side).....	32
3.3.1 Landasan Pacu (Runway).....	32
3.3.2 Taxiway	32
3.3.3 Apron.....	32
3.3.4 Terminal Kargo.....	32
3.3.5 Fasilitas Pengisian Bahan Bakar	33
3.3.6 Menara Pengawas (Air Traffic Control Tower).....	33
3.3.7 Perimeter.....	34
BAB 4 PELAKSANAAN OJT	34
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	34
4.2 Wilayah Kerja.....	34
4.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas <i>On the Job Training</i> (OJT).....	34
4.3.1 Aviation Security (AVSEC).....	34
4.3.2 Apron Movement Control (AMC).....	37
4.3.3 Terminal Inspection Service (TIS)	47
4.3.4 Komersil	50
4.4 Jadwal.....	53
4.5 Permasalahan.....	53
4.6 Penyelesaian Masalah.....	55
BAB 5 PENUTUP.....	58
5.1 Kesimpulan	58
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	58
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	58
5.2 Saran.....	59
5.2.1 Saran Permasalahan <i>On the Job Training</i>	59
5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan <i>On the Job Training</i>	59
DAFTAR PUSTAKA.....	61

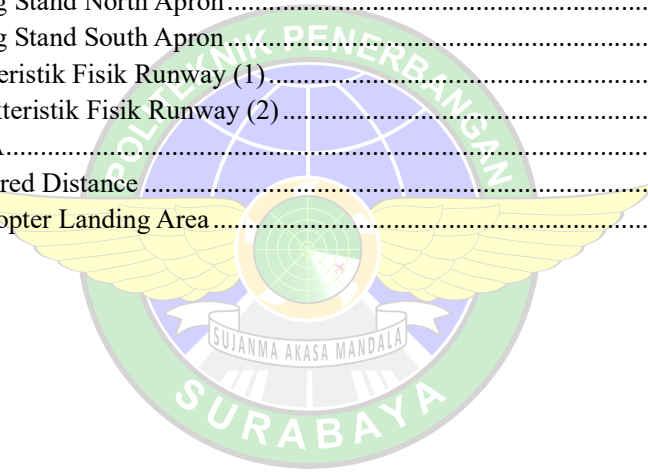
LAMPIRAN.....	60
----------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura	16
Gambar 2.2 Logo Injourney Airports.....	16
Gambar 2.3 Struktur Organisasi PKY.....	27
Gambar 4.1 Identification Aircraft Stand.....	39
Gambar 4.2 Lead-In Lead-Out Lines.....	41
Gambar 4.3 Aircraft Stand Number Designation for Taxi Lead-In Designation	41
Gambar 4.4 Apron Taxiway Center Lines.....	42
Gambar 4.5 Marshaller Stop Line.....	42
Gambar 4.6 Apron Safety Lines.....	42
Gambar 4.7 Equipment Storage Area	43
Gambar 4.8 Aviobridge Wheel Position.....	43
Gambar 4.9 Equipment Parking Area	45
Gambar 4.10 Apron Service Road Marking.....	45
Gambar 4.11 Marka Apron Edge	45
Gambar 4.12 Marka Tug Parking Position Lines.....	45
Gambar 4.13 No Parking Area.....	46
Gambar 4.14 Jadwal On the Job Training (OJT) Taruna	51
Gambar 4.15 Pohon tumbang menutupi jalan.....	54
Gambar 4.16 Pohon tinggi yang tidak sesuai dengan SOP.....	54
Gambar 4.17 Rerumputan sudah rimbun tidak sesuai dengan SOP.....	53
Gambar 4.18 Air tergenang karena menutupi saluran air.....	54
Gambar 4.19 Proses Pemangkasan	55

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara.....	20
Tabel 2.2 Jam Operasi.....	21
Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara.....	21
Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara.....	22
Tabel 2.5 Fasilitas PKP-PK.....	22
Tabel 2.6 Apron, Taxiway dan Check Location Data.....	23
Tabel 2.7 Parking Stand North Apron.....	24
Tabel 2.8 Parking Stand South Apron.....	24
Tabel 2.9 Karakteristik Fisik Runway (1).....	25
Tabel 2.10 Karakteristik Fisik Runway (2).....	25
Tabel 2.11 RESA.....	25
Tabel 2.12 Declared Distance.....	26
Tabel 2.13 Helicopter Landing Area.....	26



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training (OJT) merupakan suatu bentuk penyelenggaraan Pendidikan yang mengaplikasikan secara sistematis dan sinkron antara program pendidikan di kampus dengan program penguasaan keahlian yang diperoleh. *On the Job Training* (OJT) yang dimaksud adalah suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu untuk mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan Taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar mencetak Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil, tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Bandar udara memiliki peran krusial dalam mendukung mobilitas manusia dan barang, serta menjadi infrastruktur vital bagi suatu daerah. Keamanan penerbangan di bandar Udara sangat bergantung pada berbagai aspek, salah satunya adalah batas perimeter yang berfungsi sebagai penghalang fisik untuk mencegah akses tidak sah ke dalam area bandara. Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan salah satu gerbang transportasi udara utama di Kalimantan Tengah. Dalam proses pembelajaran di setiap unit yaitu Aviation Security (Avsec), Apron Movement Control (AMC), Terminal Inspection Service (TIS), dan Komersial, Taruna dapat mengambil ilmu di lapangan yang dapat menjadi wawasan terbaru selama *On the Job Training* berlangsung.

Dalam operasionalnya, terdapat berbagai gangguan terhadap keamanan penerbangan yang berhubungan dengan gangguan pada batas perimeter. Gangguan ini dapat berupa kerusakan pada pagar pengaman bandar udara, berbagai vegetasi yang sudah tidak sesuai dengan aturan KKOP, akses ilegal oleh masyarakat sekitar,

atau bahkan potensi masuknya hewan liar ke dalam kawasan bandara yang dapat mengganggu operasional penerbangan.

Permasalahan kurangnya pengawasan, kondisi geografis, serta keterbatasan infrastruktur pengamanan dapat menjadi faktor yang menyebabkan lemahnya sistem keamanan di batas perimeter bandara. Jika gangguan ini tidak ditangani dengan baik, maka dapat berdampak pada keselamatan penerbangan, mengganggu kelancaran operasional, serta berpotensi menyebabkan insiden yang membahayakan penumpang, awak pesawat, dan fasilitas bandara.

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan gangguan pada batas perimeter Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, dampaknya terhadap keamanan penerbangan, serta upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan sistem pengamanan penerbangan. Dengan memahami permasalahan ini, diharapkan dapat ditemukan solusi yang efektif guna meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud bagi Kampus

Maksud dari On the Job Training (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata dalam memasuki dunia industri penerbangan.
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi atau substansi keilmuan secara lisan maupun tulisan (Laporan On the Job Training (OJT) dan Tugas Akhir).

1.2.2 Maksud Bagi Taruna

Adapun maksud untuk taruna dari kegiatan On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Agar taruna On the Job Training (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara lingkungan tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT).
2. Agar taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
3. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
4. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar serta memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing.

1.2.3 Manfaat bagi Taruna

Adapun manfaat bagi taruna dalam pelaksanaan On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut:

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

1.2.4 Kerja Sama Bagi Perusahaan Tempat *On the Job Training* (OJT)

Adapun kerja sama bagi perusahaan tempat *On the Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

1. Dengan dilaksanakannya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang Pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan sekolah penerbangan.
2. 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).
3. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta *On the Job Training* (OJT) itu sendiri.



BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Tjilik Riwut awalnya dikelola sebagai Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Seiring dengan perkembangan dan peningkatan statusnya, pengelolaan bandara ini dialihkan kepada PT Angkasa Pura II (Persero), yang bertugas mengelola berbagai bandara utama di Indonesia. Dalam transformasi terbaru, PT Angkasa Pura II berganti nama menjadi *InJourney*, sebuah perusahaan BUMN yang mengintegrasikan sektor pariwisata dan pengelolaan bandara guna mendukung pertumbuhan industri penerbangan serta pariwisata nasional.

2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)

Unit Penyelenggara Bandar Udara atau UPBU adalah unit dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang bertugas untuk melaksanakan pelayanan jasa penerbangan dan jasa terkait bandar udara, keselamatan, keamanan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial (UU No 1 Th 2009, 2009). Tugas utama UPBU meliputi aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban penerbangan, dengan fokus pada penyelenggaraan bandara yang masih dalam tahap pengembangan atau belum diusahakan oleh pihak swasta atau badan usaha negara

Berdasarkan Peraturan baru terkait organisasi dan tata kerja Kantor UPBU, jumlah UPBU di Indonesia mencapai 150 kantor, yang terbagi menjadi 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara. UPBU juga dikelompokkan ke dalam empat kelas berdasarkan kapasitas, fasilitas, dan tingkat pelayanannya, yaitu::

1. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama
2. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I (10)
3. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II (21)
4. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III (118)

(PM 39 Tahun 2014, t.t.)

2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada tanggal 20 Februari

1964, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mengambil alih seluruh aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan dan diberi tanggung jawab mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia. (InJourney Airports, 2024)

Pemerintah Indonesia mendirikan perusahaan ini pada tahun 1984 sebagai badan usaha berbentuk Perusahaan Umum (Perum) dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, yang bertugas mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1985, proses pemindahan penerbangan berjadwal dari Bandara Halim Perdanakusuma dan Bandara Kemayoran ke Bandara Soekarno-Hatta mulai dilakukan. Setahun kemudian, perusahaan ini berganti nama menjadi Perum Angkasa Pura II dan bertanggung jawab atas pengelolaan bandara di wilayah barat Indonesia.

Seiring dengan perkembangan kebutuhan akan efisiensi dan konektivitas udara yang lebih baik, pada 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia dibentuk di bawah naungan InJourney. Perusahaan ini bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan bandara di seluruh Indonesia, mendukung pertumbuhan pariwisata, mempercepat logistik udara, serta menciptakan sinergi yang lebih efektif dalam pelayanan kebandarudaraan. Saat ini, InJourney Airports mengelola 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, menjadikannya salah satu pengelola bandara terbesar di dunia dengan peringkat kelima. Dengan visi yang besar. Salah satu bandara yang di kelola oleh InJourney Airports adalah Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya.

Akhirnya, pada 29 Desember 2023, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II, yang sebelumnya mengelola bandara berdasarkan wilayah, resmi digabung menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) dalam rangka reformasi industri penerbangan dan pariwisata Indonesia di bawah InJourney. Kehadiran PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) diharapkan mampu meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, meningkatkan cakupan dan kecepatan logistik udara, serta meningkatkan efektivitas dan sinergitas pelayanan bandara di Indonesia.



Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura



Gambar 2.2 Logo InJourney Airports

Daftar 37 bandara-bandara utama di Indonesia yang dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) sebagai berikut :

1. Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta)
2. Bandara Halim Perdanakusuma (Jakarta)
3. Bandara Kualanamu (Medan)
4. Bandara Supadio (Pontianak)
5. Bandara Minangkabau (Padang)
6. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)
7. Bandara Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)
8. Bandara Husein Sastranegara (Bandung)
9. Bandara Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh)
10. Bandara Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang)
11. Bandara Sultan Thaha (Jambi)
12. Bandara Depati Amir (Pangkal Pinang)
13. Bandara Silangit (Tapanuli Utara)
14. Bandara Kertajati (Majalengka)
15. Bandara Banyuwangi (Banyuwangi)
16. Bandara Tjilik Riwut (Palangkaraya)
17. Bandara Radin Inten II (Lampung)
18. Bandara H.A.S. Hanandjoeddin (Tanjung Pandan)
19. Bandara Fatmawati Soekarno (Bengkulu)

20. Bandara Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga)
21. Bandara I Gusti Ngurah Rai (Denpasar)
22. Bandara Juanda (Surabaya)
23. Bandara Sultan Hasanuddin (Makassar)
24. Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Balikpapan)
25. Bandara Frans Kaisiepo (Biak)
26. Bandara Sam Ratulangi (Manado)
27. Bandara Syamsudin Noor (Banjarmasin)
28. Bandara Jenderal Ahmad Yani (Semarang)
29. Bandara Adi Sutjipto (Yogyakarta)
30. Bandara Adi Soemarmo (Surakarta)
31. Bandara Internasional Lombok (Lombok Tengah)
32. Bandara Pattimura (Ambon)
33. Bandara El Tari (Kupang)
34. Bandara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo)
35. Bandara Sentani (Jayapura)
36. Bandara Hang Nadim (Batam)
37. Bandara Dhoho (Kediri)

2.1.3 Visi Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia, yang dikenal sebagai InJourney Airports, memiliki visi untuk menjadi operator bandara kelas dunia yang tidak hanya berfungsi sebagai pengelola bandara, tetapi juga sebagai penghubung global. Perusahaan ini berkomitmen untuk meningkatkan konektivitas udara, mendukung pertumbuhan pariwisata di Indonesia, serta berperan sebagai pencipta nilai, wajah kebanggaan bangsa, dan agen pembangunan

2.1.4 Misi Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia, yang dikenal sebagai InJourney Airports, memiliki misi untuk menyediakan pelayanan berstandar internasional di seluruh bandara yang dikelola, dengan menghadirkan layanan yang mencerminkan keramah tamahan khas Indonesia.

2.1.5 Nilai Perusahaan

Surat Edaran Menteri BUMN Nomor 7/MBU/07/2020 tentang Nilai – Nilai Utama (*Core Values*) Sumber Daya Manusia Badan Usaha Milik Negara. Dalam surat edaran tersebut, *Core Values* AKHLAK yang merupakan akronim dari Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif dan Kolaboratif merupakan identitas dan perekat budaya kerja BUMN yang menjadi dasar pembentukan karakter SDM di lingkungan BUMN serta penerapannya wajib dilakukan oleh seluruh BUMN dan perusahaan afiliasi terkonsolidasi lainnya.

Core values AKHLAK :

- a. Amanah (Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan).
- b. Kompeten (Kami terus belajar dan mengembangkan kapabilitas).
- c. Harmonis (Kami saling peduli dan menghargai perbedaan)
- d. Loyal (kami berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara).
- e. Adaptif (Kami terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan).
- f. Kolaboratif (Kami membangun kerja sama yang sinergis).

2.1.6 Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Bandar Udara Tjilik Riwut (bahasa Inggris: *Tjilik Riwut Airport*) (IATA: PKY, ICAO: WAGG) berlokasi di jalan Adonis Samad, Kelurahan Panarung, Kecamatan Pahandut, Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah, 73111. Bandar Udara Tjilik Riwut adalah bandar udara terbesar di Kalimantan Tengah. Bandara ini juga merupakan Embarkasi Calon Jemaah Haji Kalimantan Tengah. Sebelumnya Bandar Udara Tjilik Riwut mempunyai nama Pelabuhan Udara Panarung berdiri pada tanggal 1 Mei 1958 yang peresmianya dilaksanakan oleh Residen Kalimantan Tengah yaitu Bapak Tjilik Riwut. Pada saat itu dapat difungsikan dan didarati Pesawat Terbang jenis Twin Otter (dari TNI-AU).

Pada Tanggal 24 September 1973 Pelabuhan Udara Panarung oleh Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah di serah terimakan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI. Sejak itu tanggung

jawab Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah beralih sepenuhnya kepada pemerintah pusat, sebagai tindak lanjut dari serah terima tersebut oleh Menteri Perhubungan Bapak. Prof. Dr. Emil Salim dinyatakan Pelabuhan Udara Panarung Palangka Raya sebagai Pelabuhan Udara untuk lalu lintas udara dalam negeri (Domestik) dengan menggunakan pesawat jenis Fokker 27.

Pelabuhan Udara Panarung Menjadi Bandar Udara Tjilik Riwut Bertepatan dengan peringatan Hari Pahlawan Nasional tanggal 10 Nopember 1988 nama Tjilik Riwut (mantan Gubernur Kalimantan Tengah), diabadikan untuk nama Bandar Udara Ibukota Provinsi Kalimantan Tengah Palangka Raya yang sebelumnya bernama Pelabuhan Udara Panarung. Penggantian nama menjadi Bandar Udara Tjilik Riwut serta penandatanganan prasastinya dilakukan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ir. Azwar Anas. Penggantian nama tersebut sesuai dengan usul Gubernur Kalimantan Tengah, DPRD Kalimantan Tengah dan rekomendasi/tanggapan Menteri Dalam Negeri. Pengabdian nama tersebut karena Tjilik Riwut adalah seorang Pahlawan Nasional (Keputusan Presiden Republik Indonesia tanggal 6 November 1988 No.108/TK/1988). Pada 28 Maret 2019 dioperasikan terminal baru ini, terminal lama bandara ini dipindahkan ke terminal baru bandara ini. Pada 8 April 2019 terminal baru ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo.

PT Angkasa Pura II mengelola Bandara Tjilik Riwut, Kalimantan Tengah, secara bertahap mulai 1 Januari 2019. Penyerahan pengelolaan ini untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan, serta dapat berkontribusi dalam mendorong pertumbuhan perekonomian daerah serta nasional dengan mengotimalkan potensi daerah-daerah di wilayah Kalimantan Tengah. Dimulainya serah terima pengelolaan ini merupakan tindak lanjut atas ditandatanganinya Perjanjian Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara pada Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Tjilik Riwut Palangkaraya antara Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan PT (Persero) Angkasa Pura II pada 19 Desember 2018.

2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi	: WAGG
Nama Bandar Udara	: Bandar Udara Tjilik Riwut
Nama Kota	: Palangka Raya

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi bandar Udara

Tabel 2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1.	Koordinat ARP <i>Aerodrome</i>	: 02 ⁰ 13' 36.04'' S; 113 ⁰ 56' 39.55'' E
2.	Arah dan jarak ke kota	: <i>Bearing</i> 060 ⁰ & 1 Km dari Kota Palangka Raya
3.	<i>Magnetik Var / Tahun</i> Perubahan	: 1° E/0.06° /2020
4.	Elevasi / Referensi Temperatur	: 40 feet/ 32°C
5.	Elevasi Masing Masing	: Ujung RWY 16 / 40 Feet
	<i>Threshold</i>	Ujung RWY 34 / 39 Feet
6.	Elevasi Tertinggi <i>Touch down</i> Zone Pada <i>Precision Approach</i> <i>Runway</i>	: 40 feet dari <i>Threshold runway</i> 16
7.	Rincian <i>Rotating Beacon</i>	: Putaran 360 ⁰ Lokasi Puncak Tower
8.	Penyelenggara Bandar Udara	: PT Angkasa Pura II
9.	Alamat	: Jl. Adonis Samad, Palangka Raya Kalimantan Tengah 73111
10.	<i>Email</i>	: ap2_pky@angkasapura2.co.id
11.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang Diijinkan	: IFR & VFR

2.2.3 Jam Operasi

Tabel 2.2 Jam Operasi

No.	Jenis Layanan	Hari	Jam Pelayanan
1.	Pelayanan Pesawat Udara	Senin - Minggu	05.00 - 20.30 WIB/ 22.00 - 13.30 UTC
3.	Administrasi Bandar Udara	Senin - Jumat	07.30 - 16.30 WIB/ 00.30 - 09.30 UTC
4.	Bea Cukai dan Imigrasi	NIL	NIL
5.	Kesehatan dan Sanitasi	Senin - Minggu	05.00 - 20.30 WIB/ 22.00 - 13.30 UTC
6.	Handling	Senin - Minggu	05.00 - 20.30 WIB/ 22.00 - 13.30 UTC
7.	Keamanan Bandar udara	Senin - Minggu	24 Jam
	Keterangan	: Penambahan jam operasional bandara atas permintaan operator pesawat udara, namun disesuaikan dengan kemampuan bandar udara	

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

No.	Jenis Pelayanan dan Fasilitas	Keterangan
1.	Fasilitas Penanganan Kargo	Tersedia
2.	Bahan Bakar/oli/tipe	Tersedia Jet A 1

3.	Fasilitas Pengisian Bahan Bakar/kapasitas	1 Unit <i>Refueller</i> @7 KL 2 Unit <i>Refueller</i> @16 KL 2 Unit <i>Ground Tank</i> @250 KL 2 Unit <i>Ground Tank</i> @50 KL 1 Unit <i>Warehouse</i> Avgas 300 drum
4.	Ruang Hangar Untuk Perbaikan Pesawat Udara	Tersedia Milik AAA (Flying School)
5.	Fasilitas Perbaikan Pesawat Udara	Tidak Tersedia

2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

No.	Jenis Fasilitas	Keterangan
1.	Hotel	Tersedia di Kota Palangka Raya
2.	Transportasi	Publik Area dan Ruang Keberangkatan Taksi Bandara
3.	Fasilitas Kesehatan	Kantor Kesehatan Pelabuhan 05.00 - 20.30 WIB
4.	Bank dan Kantor Pos	Tersedia di kota (ATM di Gedung Terminal)
5.	Kantor Pariwisata	Tersedia di kota
6.	Pelayanan Bagasi	Tersedia

Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara

2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*)

- Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK : Kategori 7
- Fasilitas PKP-PK

Tabel 2.5 Fasilitas PKP-PK

No	Tipe Peralatan	<i>Foam</i> (L)	<i>Water</i> (L)	DP (Kg)	Merk	Jumlah
----	----------------	-----------------	------------------	---------	------	--------

1.	Foam Tender Type III	720	6000	250	Actros Warrior	1 Unit
2.	Foam Tender Type IV	480	4000	250	Hino Bukaka	1 Unit
3.	Foam Tender Type IV	300	2400	250	Rosenbauer Steyr	1 Unit
4.	Foam Tender Type V	300	2400	250	Rosenbauer Steyr	1 Unit
5.	Commando Car	-	-	-	Mitsubishi Strada L200	1 Unit
6.	Ambulance	-	-	-	KIA Pregio	1 Unit
7.	Ambulance	-	-	-	Isuzu	1 Unit

c. Ketersediaan Peralatan pemindahan pesawat udara Rusak : *Team Salvage*

tersedia, peralatan di datangkan dari Bandara Supadio Pontianak

2.2.7 Availability Clearing

a. *Type of clearing equipment* : tidak tersedia

b. *Clearance* : tidak tersedia

2.2.8 Apron, Taxiway and Check Location Data

Tabel 2.6 Apron, Taxiway dan Check Location Data

No	Uraian	Dimensi	Permukaan	Strength
1	<i>Apron</i>			
	<i>North Apron</i>	350 m x 100 m	<i>Asphalt & Rigid</i>	47 R/B/X/T

	<i>South Apron</i>	208 m x 110 m	<i>Rigid</i>	47 R/B/X/T
2	<i>Taxiway</i>			
	<i>Taxiway A</i>	150 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	48 F/C/W/T
	<i>Taxiway B</i>	150 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	48 F/C/W/T
	<i>Taxiway C</i>	150 m x 23 m	<i>Asphalt</i>	48 F/C/W/T

Keterangan : *Taxiway A* dapat dialokasikan sebagai *Isolated Parking Area*

2.2.9 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

a. North Apron

Tabel 2.7 Parking Stand North Apron

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1.	C1	113 ⁰ 56'38.94''	02 ⁰ 13'26.39''E	B738/B739/ATR
2.	C2	113 ⁰ 56'40.1''	02 ⁰ 13'29.7''E	B738/B739/ATR
3.	C3	113 ⁰ 56'40.5''	02 ⁰ 13'30.9''E	B738/B739/ATR
4.	C4	113 ⁰ 56'40.9''	02 ⁰ 13'32.1''E	B738/B739/ATR
5.	C5	113 ⁰ 56'41.4''	02 ⁰ 13'33.2''E	B738/B739/ATR
6.	C6	113 ⁰ 56'41.9''	02 ⁰ 13'34.6''E	B738/B739/ATR

b. South Apron

Tabel 2.8 Parking Stand South Apron

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1.	D1	113 ⁰ 56'51.26''	02 ⁰ 13'52.81''E	B738/B739/ATR
2.	D2	113 ⁰ 56'51.76''	02 ⁰ 13'54.12''E	B738/B739/ATR
3.	D3	113 ⁰ 56'52.29''	02 ⁰ 13'55.51''E	B738/B739/ATR
4.	D4	113 ⁰ 56'52.79''	02 ⁰ 13'56.82''E	B738/B739/ATR

2.2.10 Karakteristik Fisik Runway

Tabel 2.9 Karakteristik Fisik Runway (1)

<i>Designation RWY NR</i>	<i>True BRG</i>	<i>Dimension of RWY (M)</i>	<i>Strenght (PCN) and surface of RWY and SWY</i>	<i>THR Coordinates RWY end Coordinate THR Geold</i>
1	2	3	4	5
16	158.99 ⁰	2500 X 45 M	48 F/C/W/T <i>Asphalt</i>	02 ⁰ 13'01.15''S 113 ⁰ 56'22.22''E
34	338.99 ⁰		<i>Concrete</i>	02 ⁰ 14'17.28''S 113 ⁰ 56'51.29''E

Tabel 2.10 Karakteristik Fisik Runway (2)

<i>THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY</i>	<i>Slope of RWY- SWY</i>	<i>SWY Dimension (M)</i>	<i>CWY Dimension (M)</i>	<i>Strip Dimension</i>
6	7	8	9	10
40 FT	Longitudinal 1%	NIL	RWY 16: 150 X 300 M	2620 X 300 M (Namun terdapat penyempitan 500 x 150 M)
39 FT	Transverse 1,5%	NIL	RWY 34: 150 X 150 M	

Tabel 2.11 RESA

<i>RESA Dimensions (M)</i>	<i>Location and Description of arresting system</i>	<i>OFZ</i>	<i>Remark</i>
--------------------------------	---	------------	---------------

11	12	13	14
90 x 90 M		NIL	
90 X 90 M		NIL	

2.2.11 Declared Distance

Tabel 2.12 Declared Distance

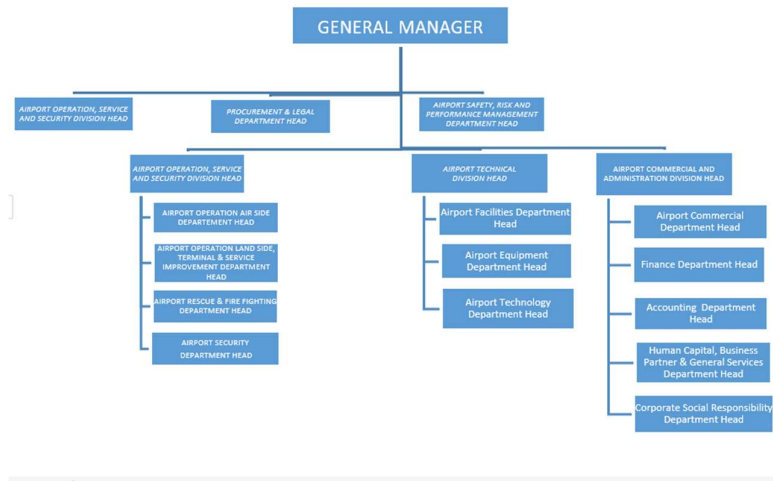
<i>RWY Designator</i>	<i>TORA</i>	<i>TODA</i>	<i>ASDA</i>	<i>LDA</i>
1	2	3	4	5
16	2500 M	2650 M	2500 M	2500 M
34	2500 M	2650 M	2500 M	2500M

2.2.12 Helicopter Landing Area

Tabel 2.13 Helicopter Landing Area

1.	<i>Coordination TLOF THR FATO</i>	02°13'28.50''S 113°56'36.87''E
2.	<i>TLOF and or FATO elevation (m/ft)</i>	40 ft
3.	<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strenght, marking</i>	<i>Surface : Asphalt Strenght : PCN 48 F/C/W/T</i>
4.	<i>True bearing and MAG bearing of FATO</i>	NIL
5.	<i>Declared distance available</i>	NIL
6.	<i>APP and FATO lighting</i>	NIL
7.	Keterangan	<i>Aiming Point Coordinate: 02°13'28.50''S 113°56'36.87''E Surface : Asphalt Strenght : PCN 48 F/C/W/T Marking Available, Location Taxiway A</i>

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Pangka Raya



Gambar 2.3 Struktur Organisasi PKY

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. *General Manager*

General Manager menyelenggarakan dan mengendalikan kegiatan di bandara untuk menunjang strategi bisnis dan kegiatan operasional kantor cabang serta menerjemahkan kebijakan strategis perusahaan menjadi arahan taktis dan operasional terhadap seluruh kegiatan dan program kerja untuk memudahkan implementasi kegiatan dan program kerja yang sesuai dengan kebutuhan di lapangan; mengawasi Pengelolaan asset perusahaan; mengawasi dan mengarahkan ketertiban bandar udara.

2. *Airport Safety, Risk and Performance Management Department Head*

Airport Safety, Risk and Performance Management Department Head bertanggung jawab mengelola kegiatan fungsi manajemen keselamatan dan risiko dan melakukan evaluasi kegiatan promosi dan implementasi program K3 serta pemenuhan *Standard* Alat Pelindung Diri (APD); 15 mengelola kegiatan identifikasi kemungkinan potensi risiko terhadap aktifitas operasional/bisnis dan menyusun langkah langkah strategis untuk menanggulangi nya; memonitor dan melakukan evaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait manajemen keselamatan dan risiko.

3. *Procurement & Legal Department Head*

Procurement & Legal Department Head bertanggung jawab mengelola dan menganalisa pelaksanaan penyusunan program penyediaan barang dan jasa; mengelola dan menganalisa pelaksanaan proses penyediaan barang dan jasa meliputi kegiatan administrasi, pelelangan, negosiasi, klarifikasi kelengkapan dokumen; mengelola dan menganalisa program kerja fungsi legas/hukum.

4. *Commercial and Administration Division Head*

Commercial and Administration Division Head bertanggung jawab atas pertumbuhan bisnis, mengembangkan hubungan dengan mitra untuk membuat kontrak baru, membuat laporan keuangan, membuat strategi untuk menumbuhkan bisnis dengan tujuan untuk membantu perusahaan memenuhi tujuan dan sasaran perusahaan, serta peluang bisnis baru.

5. *Airport Operation, Service and Security Division Head*

Airport Operation, Service and Security Division Head bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan operasional bandar udara; mengelola dan mengevaluasi keamanan dan keselamatan bandar udara; mengelola dan mengevaluasi fasilitas Bandar udara; mengelola dan mengawasi temuan kegiatan audit internal maupun eksternal. *Manager* membawahi beberapa *Department Head* yaitu:

- a. *Airside Department Head*
 - b. *Operation Landside, Terminal & Service Improvement Department Head*
 - c. *Airport Rescue & Fire Fighting Department Head*
 - d. *Airport Security Department Head*
6. *Airport Technical Division Head*

Airport Technical Division Head ini bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas elektronika & TI meliputi fasilitas *X-Ray*, *Explosive 17 Detector*, *CCTV*, *PAS*, *eFire Alarm*, *Wifi*, Fasilitas *Smart Airport*, *Digital Aiport*, Jaringan data; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi infrastruktur sisi udara & aksesibilitas meliputi *Runaway*, *Apron*, *Taxiway*, Jalan, Jembatan, Marka, Pagar; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas listrik meliputi *Main Power Station*, *UPS* dan

Konventer, Visual Aid, Jaringan Listrik, *Water Pumping* dan jalinan air bersih; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi gedung terminal meliputi Fasilitas umum (toilet, *nursery room*, mushola, ruang tunggu dll), area parkir, *signage*, *waving gallery*, pertamanan *indoor* dan *outdoor*, gedung perkantoran. *Manager of Airport Maintenance* membawahi beberapa *Department Head* yaitu:

- a. *Airport Facilities Department Head*
- b. *Airport Equipment Department Head*
- c. *Airport Technology Department Head*



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

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. (Sumber: Hubud, 2019)

Menurut Annex 14 Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Secara umum yang dimaksud dengan Bandar Udara merupakan Kawasan di daratan 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. Bandar Udara harus memiliki fasilitas pokok, di antaranya

3.2 Fasilitas Sisi Darat (Land Side)

Fasilitas sisi Darat mencakup area dan layanan yang berada di luar area keamanan atau sebelum penumpang melewati pemeriksaan keamanan. Fasilitas ini dirancang untuk memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang, pengunjung, dan staf bandara. Di dalam Terminal penumpang terbagi 3 (tiga) bagian yang meliputi Keberangkatan, Kedatangan serta Peralatan penunjang bandar udara.

3.2.1 Fasilitas Terminal Keberangkatan

Terminal keberangkatan bandar udara adalah area yang dirancang khusus untuk melayani penumpang yang akan melakukan perjalanan udara. Terminal ini mencakup berbagai fasilitas untuk memudahkan proses sebelum penerbangan, seperti loket check-in, mesin self-check-in, area drop bagasi, serta layanan

pemeriksaan dokumen perjalanan. Selain itu, terminal keberangkatan biasanya dilengkapi dengan ruang tunggu yang nyaman, restoran, kafe, serta toko ritel untuk memenuhi kebutuhan penumpang. Di beberapa bandara, terminal juga menyediakan fasilitas seperti lounge eksklusif bagi penumpang kelas bisnis atau first class, layanan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas, dan koneksi Wi-Fi gratis. Dengan desain yang modern dan efisien, terminal keberangkatan bertujuan memberikan pengalaman yang nyaman dan memudahkan penumpang selama proses keberangkatan.

3.2.2 Fasilitas Terminal Kedatangan

Terminal kedatangan bandar udara adalah area yang dirancang untuk melayani penumpang yang baru tiba. Di terminal ini, penumpang akan melewati beberapa proses penting seperti pemeriksaan imigrasi (untuk penerbangan internasional), pengambilan bagasi di area klaim bagasi, dan pemeriksaan bea cukai jika diperlukan. Terminal kedatangan juga dilengkapi dengan fasilitas untuk kenyamanan penumpang, seperti ruang tunggu, informasi bandara, toilet, dan layanan transportasi. Di area publik, terdapat zona penjemputan yang terhubung dengan taksi, bus, atau transportasi lainnya, serta area komersial seperti kafe, restoran, dan toko ritel. Beberapa terminal juga menyediakan layanan khusus seperti bantuan untuk penyandang disabilitas, money changer, dan pusat informasi wisata. Terminal kedatangan dirancang untuk memberikan pengalaman yang lancar dan nyaman bagi penumpang setelah perjalanan udara mereka.

3.2.3 Peralatan Penunjang Bandar Udara

Bandara menyediakan berbagai fasilitas transportasi, layanan publik, dan fasilitas penunjang untuk mendukung kenyamanan dan kebutuhan penumpang. Fasilitas transportasi meliputi area parkir yang luas untuk kendaraan pribadi, layanan taksi resmi, shuttle bus, hingga koneksi ke moda transportasi lain seperti kereta atau MRT di beberapa bandara. Selain itu, tersedia juga layanan sewa mobil bagi penumpang yang membutuhkan kendaraan pribadi. Dalam layanan publik, bandara dilengkapi dengan pusat informasi, fasilitas kesehatan seperti klinik dan ruang pertolongan pertama, ruang ibadah, serta layanan keuangan seperti ATM dan money changer. Fasilitas penunjang lainnya meliputi ruang tunggu yang nyaman,

Wi-Fi gratis, area bermain anak, ruang ganti bayi, serta layanan bagasi seperti locker penyimpanan. Bandara modern juga menyediakan fasilitas aksesibilitas, seperti ramp dan kursi roda, untuk memastikan kenyamanan bagi penyandang disabilitas. Semua fasilitas ini dirancang untuk memberikan pengalaman terbaik bagi penumpang dan pengunjung bandara.

3.3 Fasilitas Sisi Udara (Air Side)

Fasilitas sisi udara (airside) di bandara mencakup area dan peralatan yang mendukung operasi penerbangan, termasuk pendaratan, lepas landas, parkir, dan perawatan pesawat. Fasilitas ini berada di wilayah terbatas yang hanya dapat diakses oleh personel berizin dan ditujukan untuk mendukung kegiatan operasional pesawat secara optimal. Berikut adalah uraian fasilitas sisi udara:

3.3.1 Landasan Pacu (Runway)

Landasan pacu adalah jalur utama tempat pesawat melakukan pendaratan dan lepas landas. Landasan ini dilengkapi dengan sistem pencahayaan, marka, dan sistem navigasi, seperti Instrument Landing System (ILS), untuk membantu pilot dalam kondisi cuaca buruk atau visibilitas rendah.

3.3.2 Taxiway

Taxiway adalah jalur penghubung antara landasan pacu dan apron atau hanggar. Jalur ini dirancang untuk memudahkan pesawat bergerak secara aman saat menuju atau meninggalkan area parkir.

3.3.3 Apron

Apron adalah area tempat pesawat parkir untuk kegiatan seperti pengisian bahan bakar, penumpang naik dan turun, pengisian kargo, atau perawatan ringan. Apron dilengkapi dengan peralatan seperti tangga pesawat, loader kargo, dan ground power unit (GPU).

3.3.4 Terminal Kargo

Fasilitas khusus untuk pengelolaan barang kargo dan logistik udara. Terminal ini dilengkapi dengan gudang, alat pemindah barang seperti forklift, dan sistem keamanan canggih untuk memastikan keamanan kargo.

3.3.5 Fasilitas Pengisian Bahan Bakar

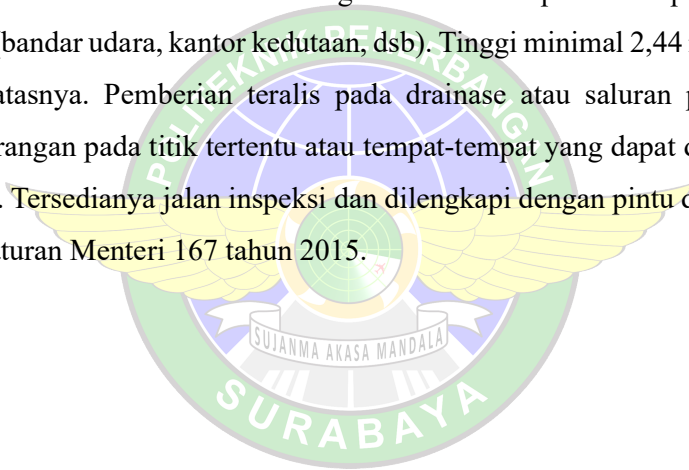
Area ini mencakup kendaraan pengisian bahan bakar (fuel trucks) atau sistem hydrant bawah tanah yang langsung terhubung ke pesawat. Proses ini dilakukan dengan standar keselamatan tinggi.

3.3.6 Menara Pengawas (Air Traffic Control Tower)

Menara ini berfungsi untuk mengelola lalu lintas udara, memberikan panduan kepada pesawat selama pendaratan, lepas landas, dan pergerakan di area bandara. Menara dilengkapi dengan radar, sistem komunikasi canggih, dan perangkat pengawasan lainnya.

3.3.7 Perimeter

Perimeter adalah batas luar lingkaran dari tempat tertutup atau tempat terlindungi (bandar udara, kantor kedutaan, dsb). Tinggi minimal 2,44 meter. Kawat berduri di atasnya. Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan. Diberi penerangan pada titik tertentu atau tempat-tempat yang dapat diduga rawan penyusupan. Tersedianya jalan inspeksi dan dilengkapi dengan pintu darurat sesuai dengan Peraturan Menteri 167 tahun 2015.



BAB IV PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Ruang lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna/i DIII Manajemen Transportasi Udara (MTU) VIII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

1. *Aviation Security* (AVSEC)
2. *Terminal Inspection Services & Information*
3. *Apron Movement Control* (AMC)
4. *Commercial*

4.2 Wilayah Kerja

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Berlokasi di Jl. Adonis Samad, Panarung, Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah 73111.

4.3 Deskripsi Jurnal Aktivitas *On the Job Training* (OJT)

4.3.1 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Personel (STKP) yang diberi tugas dan bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Menurut Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan disebutkan bahwa setiap petugas penerbangan wajib memiliki surat kecakapan petugas. Surat Tanda Kecakapan Personel (STKP) atau sering disebut juga dengan lisensi. STKP/lisensi bisa didapatkan apabila seseorang telah melalui pendidikan petugas keamanan penerbangan dan lulus dalam ujian yang dilaksanakan oleh Direktorat Keamanan Penerbangan. Lisensi ini wajib divalidasi 2 (dua) tahun sekali. Pada lisensi tersebut dijelaskan kewenangan petugas keamanan penerbangan (AVSEC), jika

sudah memiliki lisensi maka sudah dinyatakan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas pengamanan penerbangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU).

Setiap penumpang maupun barang yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib untuk diperiksa. Tugas tersebut menjadi kewenangan petugas *Aviation Security* (AVSEC) sebelum penumpang memasuki daerah keamanan terbatas dan atau ruang tunggu bandar udara. Hal ini dilakukan untuk menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Jika petugas *Aviation Security* (AVSEC) menemukan barang yang dianggap bisa membahayakan keselamatan penumpang dan penerbangan, petugas *Aviation Security* (AVSEC) berhak untuk menyita barang tersebut. Setiap tempat pemeriksaan keamanan pada suatu Bandar Udara harus memiliki:

1. Mesin *X-Ray*
2. Gawang Detector Logam (*Walk Through Metal Detector/WTMD*)
3. Detector Logam Genggam (*Hand Held Metal Detector/HHMD*)

Tugas dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan. Sedangkan fungsi dari *Aviation Security* (AVSEC) adalah Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandara; Pengawasan terhadap area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan; patrol di kawasan terminal dan *airside* bandara; Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan; Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terdiri dari 48 personel. Plt *Airport Security Department Head* terdiri dari 1 orang, *Chief* yang terdiri dari 3 orang, *Assistant chief* yang terdiri dari 3 orang, *Supervisor* yang terdiri dari 4 orang dan personel lapangan yang terdiri dari 37 orang. Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara membagi tugasnya dalam 4 regu. Adapun jam dinasnya adalah sebagai berikut:

1. *Shift* pagi siang /12 jam : 05.00 WIB – 17.00 WIB

2. *Shift* sore malam /12 jam : 17.00 WIB – 05.00 WIB

Di area terminal Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terdapat 2 *Security Check Point* (SCP), *Security Check Point* (SCP) 1 biasa disebut *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Security Check Point* (SCP) 2 biasa disebut *Passanger Security Check Point* (PSCP). Yang pertama terletak di pintu masuk bandara sebelum area *check in* dan yang kedua terletak di pintu masuk sebelum area ruang tunggu.

Dalam hal ini peserta *On the Job Training* melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Passanger Security Check Point* (PSCP) terminal Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, tata cara pemeriksaan keamanan di area kargo, tata cara pemeriksaan keamanan di area pintu kedatangan dan tata cara pemeriksaan keamanan di area pos 1. Pada tiap-tiap area tersebut, taruna *On the Job Training* melaksanakan pemeriksaan barang bawaan penumpang dan personel pesawat udara, serta orang perseorangan yang memasuki daerah keamanan terbatas untuk tidak membawa barang dilarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.

Taruna *On the Job Training* (OJT) yang melakukan pemeriksaan di area *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) diawasi oleh senior *Aviation Security* (AVSEC). Untuk pemeriksaan pengamanan di *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) pada Bandar Udara Tjilik Riwut terdapat beberapa tahapan, antara lain:

1. Pemeriksaan dokumen / tanda izin masuk
2. Mengatur lalu lintas orang dan barang
3. Pemeriksaan penumpang, petugas pesawat udara dan orang perseorangan (*Body Search*) dengan menggunakan *Hand Held Metal Detector* (HHMD)
4. Pemeriksaan barang bawaan milik penumpang, petugas pesawat udara dan orang perseorangan dengan mesin (*X-Ray*)
5. Pemeriksaan barang bawaan secara manual

6. Penempelan *Label Security Check*

Untuk pemeriksaan pengamanan di *Passenger Security Check Point* (PSCP) pada Bandar Udara Tjilik Riwut, antara lain :

1. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil wadah (*tray*) untuk meletakkan barang bawaan yang akan dibawa ke bagasi kabin;
2. Meletakkan wadah (*tray*) yang sudah berisi barang bawaan penumpang untuk diletakkan ke *roller* mesin (*X-Ray*);
3. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil kembali barang-barang miliknya yang diletakkan di wadah (*tray*);
4. Mengatur dan mengawasi setiap barang yang selesai diperiksa melalui mesin (*X-Ray*) guna memastikan tidak ada barang yang tertinggal di wadah (*tray*) atau terjatuh dari *roller* mesin (*X-Ray*);
5. Mengatur dan menyusun wadah (*tray*) yang sudah terpakai dan mengembalikan ke tempat semula;
6. Mengamankan setiap barang bawaan penumpang yang tertinggal di mesin (*X-Ray*), kemudian melaporkannya kepada *Airport Security Supervisor*.

4.3.2 Apron Movement Control (AMC)

Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit yang terdiri dari personel bandar udara yang memiliki lisensi dan tanggung jawab untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang dan pos di sisi udara.

Untuk melaksanakan tanggung jawab tersebut, unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron* dengan ADC.
3. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan

adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.

4. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
5. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah.
6. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
7. Pelayanan uji layak kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan Tanda Izin Mengemudi (TIM)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara KP Nomor 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – Part 139*) Volume I Bandar Udara (*Aerodrome*) BAB 9 poin 9.6.6 dijelaskan bahwa Tugas Personel *Apron Movement Control* (AMC) yaitu :

1. Melakukan pembinaan terhadap personel peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
2. Melakukan pengawasan dan tata tertib lalu lintas pergerakan di *apron*
3. Melakukan pengaturan parkir pesawat di *apron*
4. Menjamin kebersihan di *apron*
5. Menjamin fasilitas di *apron* dalam kondisi baik
6. Menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron*
7. Menganalisa seluruh kegiatan di apron pada saat *Peak Hour/Peak Season*
8. Merencanakan pengaturan parkir pesawat udara dalam kondisi tidak normal/darurat
9. Menganalisa dan melakukan koordinasi terhadap kegiatan operasional di *apron*
10. Melakukan investigasi terhadap *Incident / Accident* di apron dan melakukan pelaporan

11. Menganalisa, merekomendasikan serta menjamin agar *Incident / Accident* tidak terulang lagi
12. Melakukan Monitoring secara visual terhadap *Aircraft Stand*.

Kegiatan pelayanan *Apron Movement Control* (AMC) adalah sebagai berikut :

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*
2. Mengadakan pengaturan terhadap *engine run up, aircraft towing*, memonitor *start up clearance*.
3. Menyediakan *marshaller* dan *follow me service*.
4. Memberikan/menyebarkan informasi kepada para operator mengenai hal-hal yang berkaitan dengan adanya suatu kegiatan yang sedang berlangsung yang berpengaruh terhadap kegiatan operasi lalu lintas di *apron*.
5. Menyediakan dukungan dan bantuan bagi pesawat udara yang sedang dalam keadaan *emergency*.
6. Mengadakan *control* terhadap disiplin di *apron*.
7. Menjamin kebersihan *apron*.
8. Menjamin bahwa kondisi fasilitas penunjang di *apron* selalu dalam keadaan baik setiap saat.
9. Mengoperasikan *Aviobridge/Garbarata*.

Personel *Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya berjumlah 7 orang yang terdiri dari 1 *Airport Operation Airside Department Head*, 3 *Supervisor* dan 3 *AMC Officer*. Dalam melakukan tugasnya *Apron Movement Control* (AMC) dibagi menjadi 2 *shift*. *Shift* pagi dimulai pada pukul 06.00 WIB sampai dengan 14.00 WIB, sedangkan untuk *shift* siang dimulai pada pukul 10.00 WIB sampai 18.00 WIB. Setiap *shift* dipimpin oleh seorang *supervisor*.

Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On the Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah *apron* sampai *runway*. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *aviobrigde*. Berikut adalah marka di apron yang terdapat di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya:

1) *Identification Aircraft Stand*

Identification Aircraft Stand (huruf dan/atau angka) digunakan untuk memberikan informasi tambahan pada Apron yang diperkeras dimana ada lebih dari satu posisi parkir Pesawat Udara dan harus dijadikan bagian dari garis *lead-in* dengan jarak yang dekat setelah awal dari garis *lead-in* tersebut. Keberadaan dan tinggi dari *identification Aircraft Stand* tersebut harus memadai untuk bisa dibaca dari kokpit Pesawat Udara yang menggunakan *Aircraft Stand* tersebut.



Gambar 4.1 *Identification Aircraft Stand*

Sumber: Dokumentasi Penulis

2. *Lead-In Lead-Out Lines*

Garis *Lead-in*, Garis *lead-out* dan Garis *turning* adalah garis yang tidak terputus dan memiliki lebar tidak kurang dari 15 cm. Apabila terdapat satu atau lebih marka *stand* yang tumpang tindih pada marka *stand* lainnya, maka garis-garis ini harus tidak terputus untuk Pesawat Udara yang paling kritis dan garis untuk Pesawat Udara lainnya putus-putus. Warna (hitam) pada garis *Lead-in*, garis *lead-out* dan garis *turning* harus ditambahkan untuk mengontraskan jika dicat pada permukaan beton.

Garis *Lead-in* memberikan panduan dari *apron taxiway* ke *aircraft stand* tertentu. Garis tersebut dianggap sama pentingnya dengan garis belok untuk menyelaraskan sumbu Pesawat Udara dengan posisi akhir yang telah ditentukan sebelumnya. Untuk *nose-in stand*, *lead-in lines* akan menandai garis tengah stand

ke posisi Pesawat Udara berhenti. Pengemudi *towing tractor* akan menggunakan garis *lead-in* untuk panduan selama manuver *push-back*.



Gambar 4.2 *Lead-In Lead-Out Lines*

Sumber: Dokumentasi Penulis

3. *Aircraft Stand Number Designation for Taxi Lead-In Line Designation*

Taxi Lead-in line Designation harus disediakan di *Apron* yang mempunyai lebih dari satu *Aircraft Stand*. Marka *Lead-in line* harus terletak di awal setiap garis *taxi guideline* yang bercabang. Marka tersebut juga harus sejajar sehingga dapat dilihat oleh penerbang dari Pesawat Udara yang sedang mendekati posisi *taxi*. Jika garis *lead-in* mengarah ke beberapa posisi *Aircraft Stand* maka dari nomor pertama dari *Aircraft Stand* dan nomor terakhir dari *Aircraft Stand* (tersebut harus ditampilkan, sebagai contoh, *guideline* mengarah pada enam nomor posisi 1 hingga 6 maka yang ditunjukkan adalah 1—6. *Designation* tersebut harus berupa karakter dengan tinggi 2 m dan dicat kuning.



Gambar 4.3 *Aircraft Stand Number Designation for Taxi Lead-In Designation*

Sumber: Dokumentasi Penulis

4. *Apron Taxiway Center Lines*

Pada bagian *Taxiway* yang lurus, maka Marka *Taxiway Centre Line* berada di sepanjang *Taxiway Centre Line*. Pada *Taxiway* yang berbelok, Marka harus tidak terputus dari bagian yang lurus dengan jarak yang konstan dari tepi luar belokan. Pada persimpangan antara *Taxiway* dan *Runway* dimana *Taxiway* merupakan jalan keluar dari *Runway*, Marka *Taxiway centreline* harus berbelok ke Marka *Runway centreline*.



Gambar 4.4 *Apron Safety Lineser Lines*

Sumber: Dokumentasi Penulis

5. *Marshaller Stop Line*

Marshaller stop line harus ditempatkan dimana *nose wheel* Pesawat Udara berhenti, pada sisi kanan dari, dengan posisi tegak lurus terhadap *alignment line*, sebagaimana yang dilihat oleh *marshaller* pada posisi menghadap Pesawat Udara yang datang. *Aircraft type designation* harus berwarna kuning, dengan tinggi huruf 0,3m dan jarak 0,15 m di bawah *stop line*. Huruf harus dapat dibaca oleh *marshaller* yang menghadap ke Pesawat Udara yang datang.



Gambar 4.5 *Marshaller Stop Line*

Sumber: Dokumentasi Penulis

6. *Apron Safety Lines*

Petunjuk mengenai *Apron safety lines* ditetapkan oleh Direktur Jenderal mengacu pada *ICAO Doc Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 4*. *Apron safety lines* harus disediakan di Apron perkerasan seperti yang dipersyaratkan dalam konfigurasi parkir dan fasilitas darat. *Apron safety lines* harus ditempatkan untuk mendefinisikan area yang diperuntukkan untuk digunakan kendaraan darat dan peralatan layanan Pesawat Udara lainnya, dll, untuk menyediakan jarak yang aman dari Pesawat Udara. *Apron safety lines* meliputi unsur antara lain seperti *wing tip clearance lines* dan *service road boundary lines* seperti yang dipersyaratkan dalam konfigurasi parkir dan fasilitas darat Pesawat Udara.



Gambar 4.6 *Apron Safety Lines*

Sumber: Dokumentasi Penulis

7. *Equipment Storage Area*

Marka *equipment storage* digunakan untuk menggambarkan daerah dimana kendaraan dan peralatan dapat parkir atau disimpan dengan bebas tanpa melanggar alokasi daerah area stand atau *Taxiway* manapun, termasuk permukaan *Taxiway Strip*. Marka *equipment storage* harus terdiri dari garis yang tidak terputus dengan cat merah, lebar 0,1 m.



Gambar 4.7 *Equipment Storage Area*

Sumber: Dokumentasi Penulis

8. *Aviobridge Wheel Position*

Area di bawah garbarata harus bebas dari kendaraan dan peralatan untuk memastikan keselamatan operasi garbarata. Posisi roda yang direkomendasikan untuk garbarata menggunakan kotak atau lingkaran untuk menetapkan posisi garbarata dengan aman (jika sedang tidak digunakan) dan memungkinkan Pesawat Udara memasuki stand dengan aman.



Gambar 4.8 *Aviobridge Wheel Position*

Sumber: Dokumentasi Penulis

9. *Equipment Parking Area*

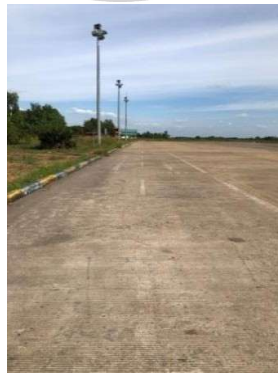
Marka *equipment parking area* digunakan sebagai area batas dimana di dalamnya peralatan dan kendaraan dapat parkir saat memberikan servis/layanan terhadap Pesawat Udara yang di darat. Marka ini diindikasikan dengan garis berwarna putih berdimensi 0,15 m.



Gambar 4.9 *Equipment Parking Area*
Sumber: Dokumentasi Penulis

10. *Apron Service Road Marking*

Apron Service Road harus diberi Marka untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas Pesawat Udara dan *Taxiway*, dan untuk meminimalisasi resiko kecelakaan kendaraan dengan kendaraan. Setiap jalur di *Apron Service Road* harus memiliki lebar minimum untuk dapat mengakomodasi kendaraan terlebar yang digunakan di lokasi tersebut, misalnya kendaraan darurat atau *ground support equipment*. Marka *Apron Service Road* harus terdiri dari garis berkelanjutan yang dicat warna putih dengan lebar 0,1 m.



Gambar 4.10 *Apron Service Road*
Sumber: Dokumentasi Penulis

11. Marka *Apron Edge*

Harus disediakan jika batas antara perkerasan dengan kekuatan tinggi tidak dapat dibedakan dengan daerah disekitarnya, dan parkir Pesawat Udara yang tidak dibatasi pada posisi parkir tetap. Jika dibutuhkan Marka *Apron edge* maka harus diidentifikasi oleh dua garis kuning tak terputus dengan lebar 0,15m dan terpisah sejauh 0,15 m. Tepi Apron dengan permukaan kerikil, pasir atau permukaan alami lainnya harus diidentifikasi menggunakan *cone*, yang dipisahkan dengan jarak maksimum 60 m dan dicat kuning kecuali untuk *Apron* helikopter yang harus dicat hijau.



Gambar 4.11 Marka *Apron Edge*
Sumber: Dokumentasi Penulis

12. Marka *Tug Parking Position Lines*

Marka *Tug parking position line* harus disediakan di garbarata dan posisi parkir Pesawat Udara power-in/push-out lainnya, untuk memastikan *tug* yang diparkir tidak mengganggu keselamatan dari Pesawat Udara yang datang. Markanya harus terdiri dari garis merah dengan lebar 0,10 m dan berbentuk U, lebar 3,5 m dengan 1,0 m panjang awal dan 3 m jarak dari *nose* Pesawat Udara kritis.



Gambar 4.12 *Marka Tug Parking Position Lines*

Sumber: Dokumentasi Penulis

13. *No. Parking Area*

No parking area untuk kendaraan diindikasikan dengan garis merah di dalam batas berwarna merah. Kendaraan atau peralatan tidak diperbolehkan berada dalam area ini.



Gambar 4.13 *No Parking Area*

Sumber: Dokumentasi Penulis

4.3.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan unit kerja yang bertugas untuk melaksanakan pengawasan terhadap seluruh fasilitas penunjang operasional di area sisi darat/ *land side* bandar udara yang mencakup, terminal bandar udara, trotoar, *curb*, area parkir/*Parking Area*, dan gedung terminal. Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) ini mempunyai standar pelayanan dalam melayani pengguna jasa bandar udara. Menurut

PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara, standar pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai. Dengan cara mengamati, memantau dan mengidentifikasi objek tertentu, hal ini dilakukan agar setiap kegiatan dapat berjalan sesuai tujuan yang ditetapkan, apabila ada permasalahan dapat diatasi dengan segera. Pengawasan yang dilakukan mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas *Terminal Inspection Service* (TIS) yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit *Terminal Inspection Services*. Standar pelayanan pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terhadap penumpang meliputi:

1. Pelayanan pada fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
 - a. Pelaporan keberangkatan penumpang (*check-in*)
 - b. Pemeriksaan penumpang dan bagasi
 - c. Ruang tunggu keberangkatan
 - d. Pelayanan bagasi pada terminal kedatangan
 - e. Area sirkulasi
2. Pelayanan pada fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
 - a. Pengkondisian suhu ruangan

- b. Pengkondisian cahaya
 - c. Kemudahan pengangkutan bagasi
 - d. Kebersihan
 - e. Pelayanan informasi
 - f. Toilet
 - g. Ruang laktasi (*nursery room*)
 - h. Fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus
3. Pelayanan pada fasilitas yang memberikan nilai tambah, diberikan sesuai dengan dokumen Standar Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara yang ditetapkan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
- a. Tempat ibadah
 - b. Ruang merokok
 - c. Ruang bermain anak
 - d. Internet atau *wifi*
 - e. Fasilitas maskapai penerbangan
 - f. Fasilitas *check-in counter*
 - g. Fasilitas air minum
 - h. *Charging station*
4. Kapasitas terminal bandar udara dalam menampung penumpang waktu sibuk, meliputi perhitungan kapasitas ideal, tingkat okupansi dan tingkat pelayanan (*level of service*). Untuk terminal domestik ditetapkan berdasarkan standar kebutuhan luas terminal per penumpang waktu sibuk sesuai dengan standar luasan terminal penumpang bandar udara yang ditetapkan oleh menteri. Luasan terminal untuk kegiatan operasional
5. paling sedikit 70% (tujuh puluh persen) dan luasan untuk kegiatan komersial paling banyak 30% (tiga puluh persen) dari total luas terminal penumpang setelah dikurangi luas untuk utilitas.

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya mempunyai 5 personel, yang terdiri dari 1 *Terminal and Service Improvement Department Head* dan 4 orang *staff* beserta *admin*. Untuk

pembagian kerja di unit *Terminal Inspection Service* (TIS), satu hari terdapat 2 personel yang sedang dinas jaga, *Assistant Manager of Terminal Inspection Service* dan 1 *staff*. pada unit *Terminal Inspection Service* (TIS) hanya ada 1 *shift* dalam setiap harinya, yaitu *shift* pagi dimulai pada pukul 05.00 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB.

4.3.4 Komersil

Unit Komersil yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan suatu unit yang bertugas mencatat segala pemasukan dan pengeluaran jasa kebandarudaraan selama periode 1 bulan untuk kemudian diserahkan atau di *posting* ke PT Angkasa Pura Indonesia. Pada unit komersil menangani *marketing*, bisnis dan pendapatan sebuah bandar udara. Unit komersil ini yaitu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah *General Manager* sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat meluncurkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada pihak Angkasa Pura 2 yang berada dipusat dan diketahui oleh *Executive General Manager*. Menurut Undang- Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 menyebutkan bahwa kegiatan pengusahaan di bandar udara terdiri dari pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara.

Unit komersil yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dalam melakukan pelayanan jasa kebandarudaraan (*Aeronautical*) yang berhubungan langsung dengan kegiatan penerbangan, meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang terdiri atas:

1. PJP4U yaitu penyediaan dan/atau pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara.
2. PJP2U dan PJKP2U yaitu fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos
3. PJP yaitu pelayanan yang memberikan panduan navigasi udara dan keselamatan pesawat udara baik yang melintas dalam kawasan penerbangannya atau pemanduan untuk tujuan pendaratan.

4. Pelayanan Garbarata (*Aviobridge*) yaitu pelayanan berupa lorong jembatan yang menghubungkan terminal dengan badan pesawat atau sebaliknya yang memudahkan para penumpang untuk menuju pesawat atau sebaliknya.
5. Counter Cek In adalah tempat penumpang melakukan cek in dan menyerahkan bagasi kepada maskapai.

Pelayanan jasa kebandarudaraan dapat diselenggarakan oleh badan usaha bandar udara yang diusahakan secara komersial setelah memperoleh izin dan memenuhi persyaratan administrasi. Pelayanan jasa kebandarudaraan yang dilaksanakan oleh badan usaha bandar udara diselenggarakan berdasarkan konsesi dan atau bentuk lainnya dan dituangkan dalam perjanjian.

Sedangkan untuk unit komersil yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dalam melakukan pelayanan jasa terkait bandar udara yang tidak berhubungan langsung dengan penerbangan dan letaknya di dalam bandar udara atau terminal, meliputi:

1. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas:
 - a. Penyediaan hanggar pesawat udara
 - b. Perbengkelan pesawat udara
 - c. Pergudangan
 - d. Katering pesawat udara
 - e. Pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*)
 - f. Pelayanan penumpang dan bagasi
 - g. Penanganan kargo dan pos
2. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas:
 - a. Penyediaan penginapan atau hotel dan transit hotel
 - b. Penyediaan toko dan restoran
 - c. Penyimpanan kendaraan bermotor/ parkir kendaraan
 - d. Pelayanan kesehatan
 - e. Perbankan

- f. Transportasi darat (penyewaan taksi dan mobil bandara)
- 3. Jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi pengusaha bandar udara, terdiri atas:
 - a. Penyediaan tempat bermain
 - b. Penyediaan fasilitas perkantoran (*lounge*, restoran, CIP)
 - c. Penyediaan fasilitas olahraga
 - d. Penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan
 - e. Jasa periklanan *indoor* maupun *outdoor*
- 4. Fasilitas elektronika, listrik, air dan instalasi limbah buangan
- 5. Lahan untuk bangunan, lapangan dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.

Dalam melakukan tugasnya unit komersil mengikuti jam kantor (*office hours*) yaitu mulai dinas pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB selama 5 hari dinas. Personel unit komersil di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya berjumlah 5 orang yang terdiri dari 1 orang *Commercial Airport Department Head*, 1 orang *staff organic non-aeronautical*, 1 orang *staff organic aeronautical* dan 2 orang *staff supporting office*.

Dalam hal ini, taruna *On The Job Training* (OJT) pada saat bertugas di unit komersial ditempatkan pada kantor komersil Non-Aeronautika dan Aeronautika. Pada unit Non-Aeronautika, taruna OJT dibimbing untuk mempelajari apa saja bisnis bandar udara yang termasuk dalam Non-Aeronautika, seperti penyewaan lahan, ruang, *food & beverage*, bank, parkir dll. Selain itu, taruna juga dibimbing untuk mempelajari cara pembuatan kontrak dengan pihak bisnis terkait yang akan membuka usahanya di bandar udara serta membuat Berita Acara terkait usaha yang akan datang.

4.4 Jadwal

Jadwal kegiatan On the Job Training (OJT) pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya sebagai berikut:

Jadwal On the Job Training (OJT) Taruna Poltekbang Surabaya

No.	NAMA	JANUARI				FEBRUARI			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	<u>Septian Alvin A</u>								
2	<u>Anggi Meiristya S</u>								
3	<u>Ardiansyah Imansyah Q</u>								
4	<u>Sonna R E Tamba</u>								
5	<u>Gema Wahyu P</u>								
6	<u>Inseren F Rumakiek</u>								

Aviation Security	:	
Terminal Inspection Service and Information	:	
Apron Movement Control	:	
Komersil	:	
Sdang OJT	:	

Jadwal Masuk Office Hours (OH) = 08.00 WIB - 17.00 WIB
(hari SENIN - hari JUMAT)

Gambar 4.14 Jadwal On the Job Training (OJT) Taruna

4.5 Permasalahan

Batas Perimeter sisi udara adalah area bandara yang memiliki akses terbatas dan diawasi secara ketat karena menjadi lokasi operasional penerbangan. Batas luar lingkaran dari tempat tertutup atau terlindungi ini memiliki tinggi minimal 2, 44 meter dengan kawat berduri diatasnya pada Peraturan Menteri 167 Tahun 2015. Pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan dan diberi penerangan pada titik tertentu atau tempat-tempat yang diduga rawan penyusupan serta tersedia jalan inspeksi juga dengan pintu darurat. Sisi Udara mencakup landasan pacu, taxiway, apron, hangar, terminl kargo, dan area terkait lainnya.

Gangguan yang terjadi di batas perimeter bandara yang bisa membahayakan keamanan penerbangan adalah membiarkan pohon-pohon atau rumput yang melampaui batas perimeter tidak sesuai Peraturan Menteri 167 Tahun 2015 di sisi udara bandara dapat menimbulkan berbagai bahaya dan masalah serius yang mengancam keamanan penerbangan. Pohon-pohon yang sudah terlalu tinggi dapat merusak pagar perimeter yang disebabkan faktor cuaca. Adapun juga masalah lainnya gangguan pohon-pohon yang terlalu tinggi bisa membuat sarang burung

untuk hidup di daerah perimeter. Selanjutnya gangguan pohon-pohon dan rumput liar yang sudah banyak membuat serangan dari luar batas perimeter seperti penyusup yang membuat celah di daerah perimeter.



Gambar 4.15 Pohon tumbang menutupi jalan

Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4.16 Pohon tinggi yang tidak sesuai dengan SOP

Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4.17 Rerumputan sudah rimbun tidak sesuai dengan SOP

Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 4.18 Air tergenang karena rerumputan menutupi saluran air

Sumber: Dokumentasi Penulis

4.6 Penyelesaian Masalah

Perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan landasan teori sesuai dengan PM 167 tahun 2015 untuk menindak lanjuti permasalahan yang terdapat di Bandar Udara Tjilik Riwut, sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya. Serta dapat meningkatkan keamanan penerbangan yang terdapat di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Dari permasalahan tersebut, dapat dilakukan penyelesaian sebagai berikut:

1. Rumput dan pohon di sekitar perimeter harus dipangkas secara rutin untuk menjaga ketinggian di bawah batas aman sesuai regulasi Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). Jadwal pemangkasan disesuaikan dengan musim dan jenis vegetasi untuk menghindari pertumbuhan berlebih.
2. Penghapusan Pohon Berisiko

Pohon yang sudah melampaui batas ketinggian atau berpotensi tumbuh terlalu tinggi harus ditebang secara terencana. Gantikan dengan vegetasi rendah yang tidak mengganggu zona keselamatan udara.

3. Peningkatan Teknologi Pengawasan

Sistem Monitoring Otomatis dengan menggunakan perangkat lunak berbasis AI untuk memantau pertumbuhan vegetasi dan memberikan peringatan dini jika ada gangguan yang berisiko. Dan integrasi Radar atau Sensor yaitu pasang radar atau sensor deteksi gangguan di perimeter untuk mendeteksi hambatan secara real-time.

4. Koordinasi Antar-Pemangku Kepentingan

Membuat tim atau unit yang bekerja di sisi udara untuk melakukan pekerjaan secara rutin dan berkala untuk menjaga keamanan penerbangan.

5. Proses Pemangkasan

Untuk pemotongan rumput biasa dilakukan oleh Unit Infrastruktur di pagi hari. Alat yang digunakan untuk pemotongan rumput yaitu, traktor dan mesin gendong (*grass cutter*). Pemotongan rumput dilakukan secara berkala serta rutin setiap hari dikerjakan dengan rentang waktu sebulan lokasi yang dipangkas sekitar 300 meter. Waktu pelaksanaan pemangkasan pohon setiap 6 bulan sekali (pada saat musim hujan/peralihan), Pemangkasan dilakukan pada ranting atau dahan yang mengganggu atau tidak beraturan yang mengganggu tiang listrik, sign/rambu, CCTV, atau yang mengganggu ke arah jalan. Untuk mitigasi pohon yang terlalu besar dipotong sebatas tidak mengenai perimeter dan untuk pembuangan sampah yang sudah dipangkas menggunakan traktor.



Gambar 4. 19 Proses Pemangkasan

Peraturan Menteri 167 Tahun 2015 mengenai Pengendalian Jalan Masuk (*ACCESS CONTROL*) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara terdapat pada pasal 4 ayat 1, 2, dan 3. Peraturan ini terkait dengan permasalahan yang penulis angkat dan dapat menjadi acuan untuk penyelesaian.

- Pasal 4
- (1) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) pada perimeter untuk bandar udara domestik harus memenuhi persyaratan:
- a. dapat berupa pagar;
 - b. tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
 - c. tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
 - d. tersedia jarak pandang di sekitar pembatas fisik;
- (2) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) pada perimeter untuk bandar udara internasional harus memenuhi persyaratan:
- a. dapat berupa pagar;
 - b. tinggi minimal 2,44 meter dan dilengkapi dengan kawat berduri di atasnya;
 - c. tidak ada celah dari bawah sampai atas untuk disusupi orang, termasuk pemberian teralis pada drainase atau saluran pembuangan air;
 - d. tersedia jarak pandang di sekitar pembatas fisik;
 - e. dilengkapi lampu penerangan pada jarak tertentu;
 - f. dilengkapi sistem kamera pemantau (*closed circuit television*);
 - g. dilengkapi peralatan keamanan lainnya apabila diperlukan;
 - h. tersedia jalan inspeksi untuk patroli; dan
 - i. dilengkapi pintu darurat.
- (3) Pembatas fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) harus dilakukan perawatan secara berkala.
- 4 -
- e. diberi lampu penerangan pada titik tertentu atau tempat rawan penyusupan;
 - f. tersedia jalan inspeksi; dan
 - g. dilengkapi pintu darurat.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Pohon, rumput, dan vegetasi lain yang melampaui batas perimeter di sisi udara bandara menimbulkan risiko serius terhadap keamanan penerbangan. Bahaya tersebut mencakup potensi gangguan pada navigasi pesawat, risiko tabrakan fisik, serbuan burung (bird strike), serta kerusakan pada mesin pesawat. Selain itu, kurangnya pengelolaan vegetasi juga dapat menghambat operasional bandara, menyebabkan pelanggaran regulasi, dan meningkatkan potensi ancaman terhadap keamanan.

Pengelolaan vegetasi yang tidak optimal dapat diperparah oleh minimnya pemantauan, lemahnya penegakan regulasi, serta kurangnya koordinasi antara pengelola bandara, otoritas penerbangan, dan pemerintah daerah. Oleh karena itu, pendekatan holistik yang mencakup identifikasi, pemangkasan, penggunaan teknologi, serta edukasi masyarakat diperlukan untuk memitigasi risiko ini.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On the Job Training*

On The Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk belajar dan mengamati proses kerja personel bandar udara

terutama pada unit *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), *Terminal Inspection Service* (TIS) dan Komersil. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/i diawasi oleh supervisor yang ada.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Permasalahan On the Job Training

Saran terhadap permasalahan yang penulis temukan dalam kegiatan *On the Job Training* sebagai berikut:

1. Penguatan sistem pemantauan dan pengelolaan dengan mengintegrasikan teknologi modern seperti LIDAR, drone, dan perangkat lunak berbasis kecerdasan buatan untuk mendeteksi dan memonitor pertumbuhan vegetasi secara real-time.
2. Melakukan inspeksi manual secara rutin sebagai pelengkap terhadap pemantauan berbasis teknologi.
3. Pemangkasan dan penghapusan vegetasi dengan melaksanakan program pemangkasan dan penghapusan vegetasi secara berkala berdasarkan standar ketinggian yang diatur dalam zona keselamatan operasi penerbangan (KKOP), mengganti pohon yang berisiko tinggi dengan vegetasi rendah yang ramah lingkungan dan tidak menarik satwa liar.
4. Peningkatan koordinasi yaitu memperkuat kerja sama antara pengelola bandara, otoritas penerbangan, pemerintah daerah, dan komunitas setempat untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi, membentuk tim khusus untuk menangani pengelolaan obstacle di sekitar perimeter bandara.
5. Edukasi dan Sosialisasi dapat meningkatkan kesadaran masyarakat di sekitar bandara tentang pentingnya menjaga vegetasi sesuai regulasi melalui penyuluhan, pemasangan papan informasi, dan media lokal.
6. Penegakan regulasi dengan memastikan kepatuhan terhadap peraturan nasional dan internasional melalui pengawasan ketat dan penerapan sanksi tegas terhadap pelanggaran, mengkaji ulang regulasi secara berkala untuk memastikan relevansi dengan kondisi terkini.

5.2.2 Saran Keseluruhan Pelaksanaan On the Job Training

Agar pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) dapat berjalan dengan

maksimal, hendaknya setiap taruna/i membawa bekal ilmu yang telah didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya, sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) selanjutnya antara lain:

1. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku dalam bekerja agar tidak kesulitan untuk melaksanakan tugas sesuai unit masing-masing.
2. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tiap taruna/i diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih belum dipahami saat dilapangan
3. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tiap taruna/i harus aktif dalam melaksanakan tugas koordinasi agar dapat terbiasa saat memasuki dunia kerja.



DAFTAR PUSTAKA

Buku Pedoman On The Job Training (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya.

Indonesia, R. (2019). *KP 326 Tahun 2019 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (Manual Of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.

Indonesia, R. (2023). *PM Nomor 41 Tahun 2023 Tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Security, Annex 17*.

Republik, I. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik, I. (2010). *SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Republik, I. (2020). *Peraturan Menteri Nomor 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Republik, I. (2015). *Peraturan Menteri Nomor 167 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 tahun 2015 tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN

Lampiran A. Foto Kegiatan On The Job Training

1. Di Unit Aviation Security



Pengecekan Body Screening di SCP 1



Pengecekan dokumen dan identitas penumpang



Penataan barang penumpang pada Security Check Point (SCP)

2. Di Unit Terminal Inspection Service (Tis) dan Infomation



Pengecekan kondisi suhu, cahaya, dan fasilitas terimnal



Pengecekan jadwal penerbangan dan announcement flight harian

3. Di Unit Komersil dan Safety



Pendataan Penumpang Pesawat per tanggal saat dinas OJT

4. Di Unit Apron Movement Control (AMC)



Pengoperasian Garbarata



Pembersihan *Foreign Object Debris* (FOD di *Apron*)



Pendataan pergerakan pesawat di apron

Lampiran B Sertifikat Pelaksanaan OJT

Nama : Sonna Rezcky Elsabet Tamba

NIT : 30622098

Lokasi : Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya



PT. ANGKASA PURA INDONESIA
KANTOR CABANG BANDAR UDARA TJILIK RIWUT

Sertifikat

Nomor : STI.PKY.GM.0112/HK.07/2025

diberikan kepada :
SONNA REZCKY ELISABET TAMBA (30622098)

Telah mengikuti On Job Training (OJT) Program Studi Manajemen Transportasi Udara
Pada Unit Airport Operation cc. Terminal & Service Improvement di PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara
Tjilik Riwut Palangka Raya
dari tanggal 06 Januari 2025 & 14 Maret 2025 dengan hasil **SANGAT BAIK**

GENERAL MANAGER



MAULID SAKTI

AIRPORT OPERATION, SERVICES & SECURITY DIVISION HEAD



PALANGKA RAYA, 20 FEBRUARI 2025

Dipindai dengan CamScanner

NO.	HAL - HAL YANG DINILAI	NILAI (dalam angka)	KETERANGAN
1	Sopan Santun	100	Nilai Rata-rata : 100 Konversi (huruf) : A
2	Etos dan Motivasi Kerja	100	
3	Keahlian Berdasarkan Bidang Ilmu (Profesionalisme)	100	
4	Kemampuan Penggunaan Bahasa Inggris	100	
5	Kemampuan Penggunaan Teknologi Informasi	100	
Jumlah Nilai		500	
Nilai Rata-Rata		100	

Keterangan Konversi Nilai :

Huruf	Angka	Keterangan
A	81 - 100	Sangat Baik
B	61 - 80	Baik
C	41 - 60	Cukup Baik
D	< 60	Kurang Baik



Dipindai dengan CamScanner

Lampiran C. *Standart Operational Procedure*

SOP INTRASTRUKTUR

 STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR FASILITAS INFRASTRUKTUR BANDARA	PEMELIHARAAN POHON	
	Dok. No : 14.11.09/06/10/2024	Revisi No.: 12
	Tanggal : 06 oktober 2024	Paraf :

1. PENDAHULUAN

1.1 Pengertian

- 1.1.1 Kegiatan pemeliharaan pohon yang dimaksud adalah merawat pohon dengan kegiatan yang meliputi penyiraman, pemangkasan, pemupukan, pemberantasan hama penyakit, pendangiran, penyetikan dan pembersihan lokasi.
- 1.1.2 Pemeliharaan dilaksanakan secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan.
- 1.1.3 Pohon harus dalam kondisi terawat (subur, hijau, rimbun dan indah) setiap hari.
- 1.1.4 Pengawasan/inspeksi dilaksanakan pada lokasi setiap hari.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud dilaksanakannya pemeliharaan pohon yaitu agar pohon selalu terawat dengan tujuan terciptanya lingkungan bandara yang hijau, indah, sejuk dan asri.

2. TAHAP PELAKSANAAN

2.1 Persiapan

2.1.1 Kendaraan

- 2.1.1.1 Kendaraan (mobil *pick up*/truk, mobil tangki air) yang di pergunakan untuk operasional ini harus dalam kondisi baik & laik jalan, dilengkapi dengan saringan knalpot



 STANDAR OPERASI DAN PROSEDUR FASILITAS INFRASTRUKTUR BANDARA	PEMOTONGAN RUMPUT DI DAERAH SISI UDARA	
	Dok. No : 14.11.10/06/10/2024	Revisi No.: 13
	Tanggal : 06 Oktober 2024	Paraf :

1. PENDAHULUAN

1.1 Pengertian

- 1.1.1 Kegiatan yang dimaksud adalah memotong dan merawat tanaman rumput di daerah sisi udara agar selalu dalam kondisi baik, pendek sehingga tidak menghalangi rambu-rambu navigasi, *approach light* dan peralatan lainnya di daerah tersebut.
- 1.1.2 Dalam melaksanakan pemotongan rumput dimaksud, harus memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan penerbangan di daerah sisi udara.
- 1.1.3 Aspek keamanan dan keselamatan yang dimaksud meliputi personil, peralatan/ perlengkapan dan metode pelaksanaannya sehingga tidak mengganggu pergerakan pesawat di daerah sisi udara.
- 1.1.4 Hal-hal yang dapat mengganggu pergerakan pesawat dan kemungkinan penyebab lainnya adalah sampah rumput yang bertebaran di permukaan landasan dan arah gerakan personil dan mobilitas peralatan (*tractor mower*) dalam melaksanakan pemotongan rumput.
- 1.1.5 Untuk itu perlu dibuatkan tata cara / metode pemotongan rumput yang baik dan aman di daerah sisi udara agar tidak mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan.
- 1.1.6 Ketinggian rumput tidak boleh lebih dari 20 cm dan tinggi rumput setelah dipotong adalah 10 cm. (*Airport Services Manual doc.9137-AN/898 part.9, 6.2.4 & 6.4.2*).