

**PERAN DAN STRATEGI PETUGAS AVSEC DALAM
MENDETEKSI SERTA MENGUNGKAP PENYELUNDUPAN
BURUNG DILINDUNGI DIBANDAR UDARA TJILIK RIWUT
PALANGKA RAYA LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



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

**PERAN DAN STRATEGI PETUGAS AVSEC DALAM
MENDETEKSI SERTA MENGUNGKAP PENYELUNDUPAN
BURUNG DILINDUNGI DIBANDAR UDARA TJILIK RIWUT
PALANGKA RAYA LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



LEMBAR PERSETUJUAN

PERAN DAN STRATEGI PETUGAS AVSEC DALAM MENDETEKSI SERTA
MENGUNGKAP PENYELUNDUPAN BURUNG DILINDUNGI DIBANDAR
UDARA TJILIK RIWUT PALANGKARAYA

Disusun Oleh :

ARDIANSYAH IMANSYAH QOLBY

NIT. 30622005

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

Dosen Pembimbing



ALDO AGUSTIAN
NIK. 20244489



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 bulan 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 28 Februari 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 *Executive General Manager* beserta seluruh jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura II 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 Palangkaraya;
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*, Komersil, *Safety*, dan *Information*.
9. Kamu yang selalu berdo'a di sepertiga malam untuk ku.
10. 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.
11. 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.

Palangkaraya, 25 Februari 2025

Ardiansyah Imansyah Qolby

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL...	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB 1.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Maksud dan Manfaat Bagi Bandara	2
1.2.2 Maksud dan Manfaat Bagi Kampus	3
1.2.3 Maksud dan Manfaat Bagi Taruna	3
BAB 2.....	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)	4
2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia	4
2.1.3 Visi Perusahaan.....	7
2.1.4 Misi Perusahaan	7
2.1.5 Nilai Perusahaan	7
2.1.6 Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.....	8
2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya	9
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara.....	9
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi bandar Udara	9
2.2.3 Jam Operasi.....	10
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	11
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	11
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (<i>Rescue and Fire Fighting</i>)	12
2.2.7 Avaibility Clearing	13

2.2.8	Apron, Taxiway and Check Location Data.....	13
2.2.9	Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat	13
2.2.10	Karakteristik Fisik <i>Runway</i>	14
2.2.11	Declared Distance.....	15
2.2.12	Helicopter Landing Area	15
2.3	Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Pangka Raya.....	16
BAB 3	19
3.1	Bandar Udara	19
3.2	<i>Aviation Security</i> (AVSEC)	19
3.3	Konservasi Satwa Dilindungi.....	21
3.4	Fasilitas Sisi Darat (Land Side).....	22
3.4.1	Terminal Baru Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya.....	22
3.4.2	Terminal Lama Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya.....	23
3.4.3	Terminal Kargo.....	23
3.4.4	Bangunan Kantor Administrasi.....	24
3.4.5	Tempat Parkir Kendaraan Umum.....	24
3.4.6	Menara ATC	25
3.4.7	PKP-PK	25
3.4.8	Terminal VIP	26
3.4.9	Bangunan Meteorologi.....	26
3.4.10	Gedung DPPU (Depot Pengisian Pesawat Udara)	27
3.5	Fasilitas Sisi Udara (Air Side)	27
3.5.1	Landasan Pacu (Runway).....	27
3.5.2	Taxiway.....	28
3.5.3	Apron.....	29
BAB 4	30
4.1	Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	30
4.2	Wilayah Kerja	30
4.3	Deskripsi Jurnal Aktivitas <i>On the Job Training</i> (OJT).....	30
4.3.1	<i>Aviation Security</i> (AVSEC)	30
4.3.2	Apron Movement Control (AMC).....	32
4.3.3	<i>Terminal Inspection Service</i> (TIS)	34
4.3.4	Komersil.....	37

4.4	Jadwal.....	39
4.5	Permasalahan.....	40
4.6	Penyelesaian Masalah.....	42
BAB 5		45
5.1	Kesimpulan.....	45
5.2	Saran	46
DAFTAR PUSTAKA		48
LAMPIRAN		49

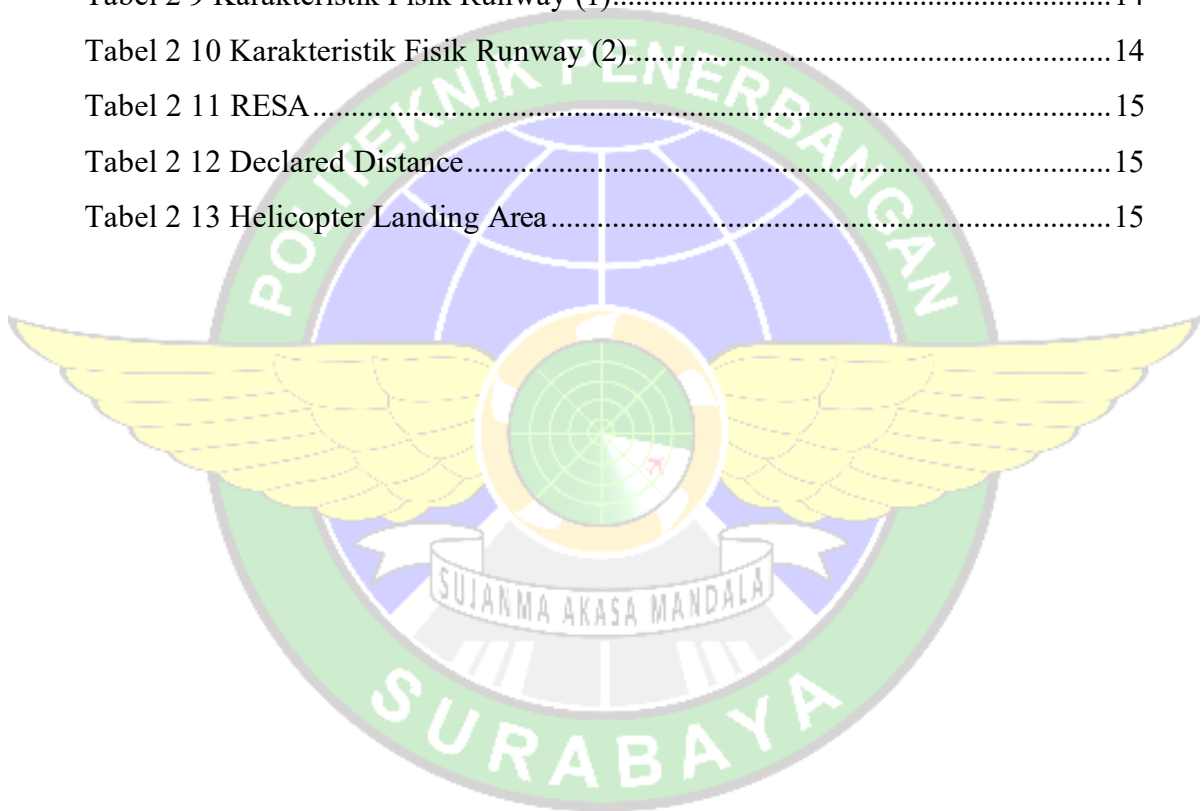


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Logo Angkasa Pura.....	5
Gambar 2. 2 Logo Injourney Airports.....	6
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PKY.....	16
Gambar 3. 1 Terminal Baru	22
Gambar 3. 2 Terminal Lama.....	23
Gambar 3. 3 Terminal Kargo.....	23
Gambar 3. 4 Kantor Angkasa Pura Indonesia.....	24
Gambar 3. 5 Parkir Kendaraan	24
Gambar 3. 6 Menara ATC	25
Gambar 3. 7 PKP-PK	25
Gambar 3. 8 Terminal VIP.....	26
Gambar 3. 9 Bangunan BMKG.....	26
Gambar 3. 10 Gedung DPPU.....	27
Gambar 3. 11 Runway PKY	27
Gambar 3. 12 Taxiway PKY.....	28
Gambar 3. 13 North Apron	29
Gambar 3. 14 Southn Apron.....	29
Gambar 4. 1 Jadwal OJT	40
Gambar 4. 2 Bukti Burung.....	41
Gambar 4. 3 Penumpang Penyeludupan dan petugas.....	41
Gambar 4. 4 Log Book SCP 2	42
Gambar 4. 5 Paket Burung Legal	44
Gambar 4. 6 Surat Izin BKSDA	44
Gambar 4. 7 Surat Izin BKSDA	44

DAFTAR TABEL

Tabel 2 1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara	9
Tabel 2 2 Jam Operasi.....	10
Tabel 2 3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara	11
Tabel 2 4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara	11
Tabel 2 5 Fasilitas PKP-PK	12
Tabel 2 6 Apron, Taxiway dan Check Location Data	13
Tabel 2 7 Parking Stand North Apron.....	13
Tabel 2 8 Parking Stand South Apron.....	14
Tabel 2 9 Karakteristik Fisik Runway (1).....	14
Tabel 2 10 Karakteristik Fisik Runway (2).....	14
Tabel 2 11 RESA.....	15
Tabel 2 12 Declared Distance.....	15
Tabel 2 13 Helicopter Landing Area.....	15



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

On the Job Training atau OJT merupakan bentuk pelaksanaan pendidikan yang secara sistematis mengintegrasikan pembelajaran di kampus dengan penguasaan keahlian praktis yang diperoleh di lapangan. OJT ini dirancang sebagai bagian dari Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian), bertujuan untuk memperluas wawasan dan pengetahuan di lingkungan kerja yang sesuai dengan bidangnya, sekaligus mendorong peserta didik menjadi individu yang kompeten. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah mengikuti program *On the Job Training* (OJT), yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum masing-masing program studi.

Perkembangan dunia penerbangan, baik internasional, regional, maupun domestik, memiliki dampak besar terhadap pertumbuhan transportasi udara di Indonesia. Saat ini, industri penerbangan berkembang pesat, seiring dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi yang cepat dan efisien. Di Indonesia, perkembangan sektor penerbangan dapat dilihat dari peningkatan jumlah bandara, baik yang sudah beroperasi maupun yang baru dibangun di berbagai wilayah.

Bandar udara memiliki peran vital sebagai pintu gerbang transportasi udara yang menghubungkan berbagai wilayah di Indonesia maupun internasional. Selain sebagai tempat transit bagi penumpang dan barang, bandar udara juga menjadi titik penting dalam pengawasan keamanan, terutama dalam upaya mencegah dan mengungkap berbagai tindakan ilegal, termasuk penyelundupan satwa liar. Salah satu permasalahan yang kerap terjadi di bandar udara adalah penyelundupan burung dilindungi, yang sering dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab untuk kepentingan komersial. Penyelundupan burung dilindungi sering dilakukan dengan berbagai modus, seperti menyembunyikan burung di dalam koper, kardus, atau bahkan di tubuh penyelundup. Burung-burung ini biasanya ditangkap secara ilegal dari habitat aslinya dan diperjualbelikan di pasar gelap dengan harga tinggi. Hal ini tidak hanya mengancam keberlangsungan hidup spesies tersebut, tetapi juga melanggar hukum yang berlaku di Indonesia.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan merupakan regulasi yang mengatur aspek keamanan dan keselamatan dalam dunia penerbangan di Indonesia. Peraturan ini ditetapkan sebagai

pedoman bagi semua pihak yang terlibat dalam operasional penerbangan guna menjamin bahwa seluruh kegiatan penerbangan berlangsung dengan aman dan sesuai standar internasional. Di Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, setiap orang dilarang untuk menangkap, melukai, membunuh, menyimpan, memiliki, memelihara, mengangkut, dan memperniagakan satwa yang dilindungi dalam keadaan hidup maupun mati.

Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, mengatur bahwa AVSEC bertanggung jawab untuk mencegah tindakan melawan hukum, termasuk penyelundupan satwa liar melalui jalur udara. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Unit AVSEC Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya, penulis menemukan bahwa masih terdapat upaya penyelundupan burung dilindungi yang dilakukan oleh oknum tidak bertanggung jawab. Salah satu kasus yang terjadi adalah ditemukannya burung yang dimasukkan dalam wadah tersembunyi untuk mengelabui petugas keamanan bandara. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun pengawasan dan pemeriksaan ketat telah dilakukan, masih ada celah yang dimanfaatkan oleh pelaku kejahatan.

Berdasarkan temuan ketika di unit AVSEC, penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai upaya optimalisasi pengawasan AVSEC dalam mengungkap penyelundupan burung dilindungi di Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya. Lebih lanjut penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan mengenai tantangan yang dihadapi AVSEC serta strategi yang dapat diterapkan untuk memperkuat pengawasan terhadap penyelundupan satwa liar melalui jalur udara.

Dengan demikian, peserta *On the Job Training* (OJT) diharapkan mampu menerapkan ilmu yang telah diperoleh ke dalam lingkungan kerja nyata. Selain itu, penulis berusaha semaksimal mungkin memanfaatkan kesempatan belajar langsung di lapangan untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan di berbagai unit kerja yang ada di Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya.

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

1.2.1 Maksud dan Manfaat Bagi Bandara

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

1. Kolaborasi dengan kampus melalui program OJT dapat menciptakan hubungan

yang saling menguntungkan, baik dalam hal pengembangan SDM maupun riset yang dapat meningkatkan kualitas layanan bandara.

2. Memanfaatkan kontribusi taruna dalam membantu tugas – tugas operasional selama pelaksanaan OJT, seperti membantu pengawasan penumpang di *security check point* (SCP).
3. Program OJT pada Taruna memungkinkan pihak bandara menyerap karyawan atau tenaga kerja yang potensial kedepannya. Taruna yang menunjukkan kinerja unggul selama melaksanakan OJT dapat menjadi kandidat ketika dibutuhkan oleh bandara.

1.2.2 Maksud dan Manfaat Bagi Kampus

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

1. Menjadi sarana bagi kampus untuk menjalin kerjasama yang lebih erat dengan industri penerbangan, serta membuka peluang kolaborasi lebih lanjut dalam penelitian dan perekrutan setelah lulus.
2. Pengalaman OJT memberikan lulusan taruna yang memiliki daya saing tinggi dan memiliki pengalaman yang bisa menjadi nilai tambah ketika melamar pekerjaan
3. Melalui hasil OJT kampus dapat menyesuaikan kurikulum untuk lebih sesuai dengan perkembangan industri dan kebutuhan pasar kerja nantinya.

1.2.3 Maksud dan Manfaat 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.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

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.

Pada tanggal 5 Oktober 2016, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menetapkan peraturan baru tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Jumlah Unit Penyelenggara Bandar Udara sebanyak 150 kantor, yang terdiri dari 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara dikelompokkan ke dalam 4 kelas, yaitu:

1. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama (2)
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)

2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia

PT Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Perusahaan ini dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 33 Tahun 1962 dengan tugas utama mengelola dan mengoperasikan Bandara Kemayoran, Jakarta, yang saat itu merupakan bandara internasional utama di Indonesia.

Pada tahun 1965, pemerintah mengubah nama PN Angkasa Pura Kemayoran menjadi PN Angkasa Pura untuk memperluas cakupan pengelolaan bandara di Indonesia. Sejak saat itu, perusahaan bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengembangan bandara di berbagai wilayah, terutama dalam meningkatkan pelayanan penerbangan domestik dan internasional.

Di tahun 1984, Pemerintah Indonesia membentuk Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Jakarta Cengkareng, yang kemudian pada tahun 1986 berubah nama menjadi Perum Angkasa Pura II. Perusahaan ini ditugaskan mengelola Bandara Soekarno-Hatta,

yang menggantikan Bandara Kemayoran dan Bandara Halim Perdanakusuma sebagai pusat penerbangan utama di Jakarta. Perubahan ini juga berdampak pada Perum Angkasa Pura, yang berganti nama menjadi Perum Angkasa Pura I, dengan fokus mengelola bandara di wilayah timur Indonesia.

Seiring waktu, perusahaan terus berkembang dengan mengambil alih pengelolaan berbagai bandara di seluruh Indonesia:

- a. 1991-1999: Perluasan cakupan ke Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, Bandara Supadio, Bandara Polonia, Bandara Husein Sastranegara, dan beberapa lainnya.
- b. 2004-2007: Peresmian Terminal Haji di Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Internasional Minangkabau, pembangunan Bandara Kualanamu, serta kerja sama dengan PT Kereta Api Indonesia mendirikan PT Railink.
- c. 2009-2013: Peresmian Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta, pengoperasian Bandara Kualanamu, serta pengelolaan Bandara Silangit.
- d. 2016-2017: Pengoperasian Terminal 3 Ultimate Soekarno-Hatta, terminal internasional di Bandara Husein Sastranegara, pembangunan *Airport Operation Control Center* (AOCC), serta peresmian layanan KA Bandara Soekarno-Hatta oleh PT Railink.
- e. 2018-2021: Pengoperasian Bandara Kertajati, pengelolaan Bandara Radin Inten II dan Bandara Fatmawati Soekarno, serta integrasi perusahaan ke dalam holding Aviasi Pariwisata Indonesia.

Pada 29 Desember 2023, sebagai bagian dari reformasi industri penerbangan dan pariwisata, PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II resmi digabung menjadi PT Angkasa Pura Indonesia (*InJourney Airports*). Konsolidasi ini bertujuan meningkatkan konektivitas udara, pertumbuhan pariwisata, efisiensi logistik, serta sinergi 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 Palangkaraya, 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 peresmian dilaksanakannya oleh Residen Kalimantan Tengah yaitu Bapak Tjilik Riwut. Pada saat itu dapat difungsikan dan didarati Pesawat Terbang jenis Twin Otter (dari TNI-AU).

Pada 24 September 1973, Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah menyerahkan pengelolaan Pelabuhan Udara Panarung kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan Republik Indonesia. Sejak saat itu, tanggung jawab pengelolaan bandara ini sepenuhnya berpindah ke pemerintah pusat. Sebagai tindak lanjut dari serah terima tersebut, Menteri Perhubungan saat itu, Prof. Dr. Emil Salim, menetapkan Pelabuhan Udara Panarung di Palangka Raya sebagai bandara domestik yang melayani penerbangan dengan pesawat Fokker 27.

Pada 10 November 1988, bertepatan dengan peringatan Hari Pahlawan Nasional, nama Pelabuhan Udara Panarung diubah menjadi Bandar Udara Tjilik Riwut. Nama ini diambil dari Tjilik Riwut, mantan Gubernur Kalimantan Tengah yang juga seorang Pahlawan Nasional. Penggantian nama ini dilakukan berdasarkan usulan Gubernur

Kalimantan Tengah, DPRD Kalimantan Tengah, serta rekomendasi dari Menteri Dalam Negeri. Menteri Perhubungan Ir. Azwar Anas secara resmi menandatangani prasasti peresmian nama baru ini.

Pada 28 Maret 2019, terminal baru Bandara Tjilik Riwut mulai beroperasi, menggantikan terminal lama. Kemudian, pada 8 April 2019, Presiden Republik Indonesia Joko Widodo meresmikan terminal baru ini secara resmi. Pengelolaan Bandara Tjilik Riwut beralih secara bertahap ke PT Angkasa Pura II mulai 1 Januari 2019. Penyerahan ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan penerbangan serta mendukung pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional dengan mengoptimalkan potensi Kalimantan Tengah. Serah terima pengelolaan ini merupakan tindak lanjut dari perjanjian Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara yang ditandatangani pada 19 Desember 2018 antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dan PT Angkasa Pura II.

Pada 9 September 2024, Menteri BUMN Erick Thohir meresmikan penggabungan PT Angkasa Pura I (AP I) dan PT Angkasa Pura II (AP II) menjadi PT Angkasa Pura Indonesia, yang kini beroperasi dengan nama *InJourney Airports*. Konsolidasi ini menjadikan *InJourney Airports* sebagai operator bandara terbesar kelima di dunia, dengan lebih dari 170 juta penumpang per tahun.

2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi	: WAGG
Nama Bandar Udara	: Bandar Udara Tjilik Riwut
Nama Kota	: Palangkaraya

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° 13' 36.04'' S; 113° 56' 39.55'' E
2.	Arah dan jarak ke kota	: <i>Bearing</i> 060° & 1 Km dari Kota Palangka Raya
3.	<i>Magnetik Var</i> / Tahun Perubahan	: 1° E/0.06° /2020

4.	Elevasi / Referensi Temperatur	: 40 feet/ 32°C
5.	Elevasi Masing Masing <i>Threshold</i>	: Ujung RWY 16 / 40 Feet : 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 Indonesia
9.	Alamat	: Jl. Adonis Samad, Palangkaraya Kalimantan Tengah 73111
10.	Email	: 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.	<i>Handling</i>	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	Unit Refueller @7 KL Unit Refueller @16 KL Unit Ground Tank @250 KL Unit Ground Tank @50 KL Unit Warehouse 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

Tabel 2 4 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

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

a. Kategori Bandar Udara untuk PKP-PK : Kategori 7

b. Fasilitas PKP-PK

Tabel 2 5 Fasilitas PKP-PK

No	Type Peralatan	Foam (L)	Water (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°56'38.94''	02° 13' 26.39''E	B738/B739/ATR
2.	C2	113°56'40.1''	02° 13' 29.7''E	B738/B739/ATR
3.	C3	113°56'40.5''	02° 13' 30.9''E	B738/B739/ATR
4.	C4	113°56'40.9''	02° 13' 32.1''E	B738/B739/ATR
5.	C5	113°56'41.4''	02° 13' 33.2''E	B738/B739/ATR
6.	C6	113°56'41.9''	02° 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	02 ⁰ 13'01.15''S 113 ⁰ 56'22.22''E
34	338.99 ⁰		Asphalt Concrete	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
			RWY 16:	2620 X 300 M

40 FT	Longitudinal 1%	NIL	150 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

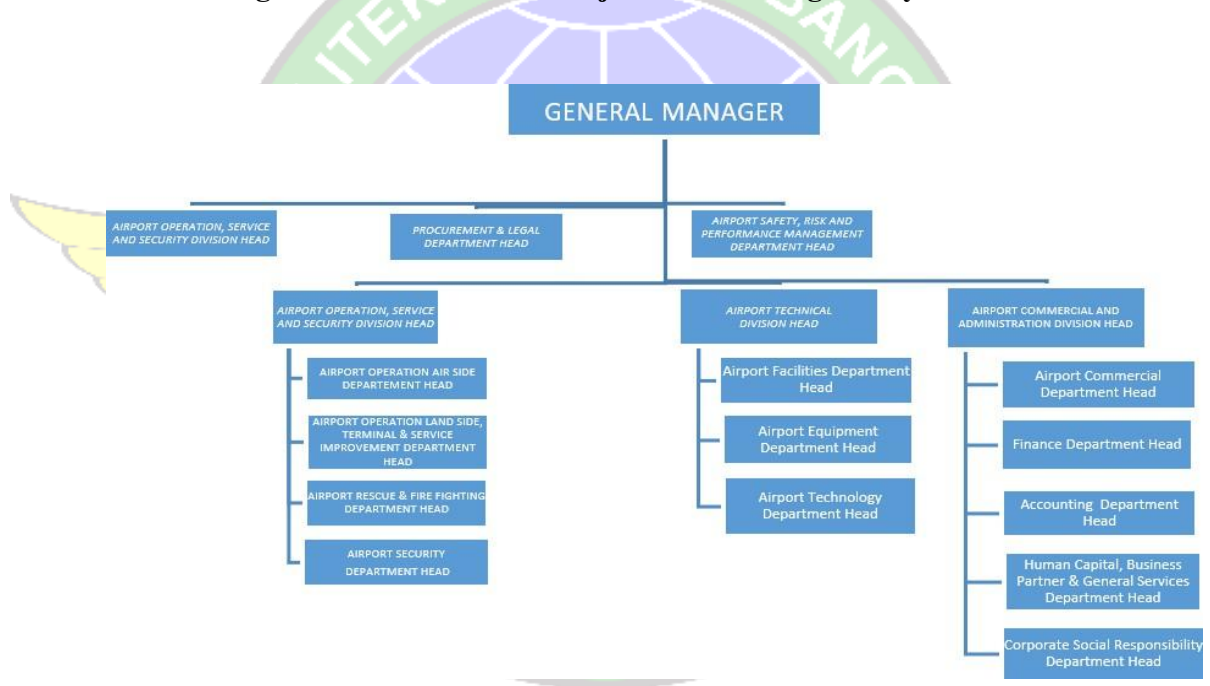
2.2.12 Helicopter Landing Area

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</i> <i>Strenght : PCN 48 F/C/W/T</i>
4.	<i>True bearing and MAG bearing of</i>	NIL

	<i>FATO</i>	
5.	<i>Declared distance available</i>	NIL
6.	<i>APP and FATO lighting</i>	NIL
7.	Keterangan	<i>Aiming Point Coordinate:</i> <i>02°13'28.50''S 113°56'36.87''E</i> <i>Surface : Asphalt</i> <i>Strenght : PCN 48 F/C/W/T</i> <i>Marking Available, Location</i> <i>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 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 *Assistant*

Manager 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 *Konverter*, *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 *Assistant Manager* yaitu

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

BAB 3

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.

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.

3.2 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 UU Nomor 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.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan AVSEC mencakup kegiatan pencegahan, deteksi, dan penanganan ancaman melalui serangkaian prosedur dan penggunaan teknologi canggih guna mengantisipasi risiko terhadap sistem penerbangan, Secara keseluruhan, AVSEC memegang peranan penting dalam menjaga keamanan penerbangan di Indonesia. Melalui penerapan teknologi modern, standar operasional yang ketat, dan pelatihan berkelanjutan, AVSEC diharapkan dapat mengantisipasi berbagai ancaman yang berpotensi mengganggu keselamatan penerbangan. Regulasi yang mendukung serta penelitian-penelitian terdahulu menegaskan bahwa sinergi antara teknologi dan sumber daya manusia adalah

kunci dalam mencapai efektivitas sistem keamanan penerbangan.

3.3 Konservasi Satwa Dilindungi

Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya menetapkan bahwa setiap tindakan yang dapat mengancam keberlangsungan hidup satwa dilindungi, seperti penangkapan dan perdagangan ilegal, dilarang. Konservasi satwa dilindungi merupakan upaya sistematis untuk melestarikan keberadaan spesies hewan yang terancam punah atau memiliki nilai ekologi, ekonomi, maupun budaya tinggi. Di Indonesia, upaya ini diatur melalui berbagai regulasi yang bertujuan untuk mencegah penangkapan, perdagangan, dan pengangkutan ilegal satwa liar.

Kalimantan dikenal sebagai salah satu kawasan dengan keanekaragaman hayati yang tinggi di Indonesia. Hutan - hujan tropis Kalimantan menjadi habitat bagi berbagai spesies endemik dan satwa langka, antara lain burung, mamalia, reptil, dan serangga. Kekayaan hayati Kalimantan menjadikannya target empuk bagi perdagangan ilegal satwa, yang berdampak langsung pada penurunan populasi spesies yang dilindungi. Keanekaragaman ini tidak hanya memiliki nilai ekologis, tetapi juga nilai ekonomi melalui potensi ekowisata dan pelestarian budaya local, konservasi satwa dilindungi merupakan upaya penting untuk menjaga keanekaragaman hayati, khususnya di wilayah kaya hayati seperti Kalimantan. (Sutrisno B, 1990)

Salah satu contoh spesies endemik Kalimantan adalah burung cucak ijo merupakan bagian dari keanekaragaman hayati di hutan-hutan Kalimantan yang kaya akan satwa endemik. Keberadaan spesies ini berkontribusi pada keseimbangan ekosistem, misalnya melalui peranannya dalam penyebaran biji dan menjaga rantai makanan. Kehilangan salah satu spesies dapat mengganggu dinamika ekologis dan merusak keseimbangan lingkungan. Populasi burung cucak ijo terancam akibat perusakan habitat yang semakin intensif, perburuan, dan perdagangan ilegal. Deforestasi untuk kepentingan pertanian, perkebunan, dan pembangunan infrastruktur mengurangi area habitat alami burung ini, sehingga menekan jumlah populasinya. Perburuan untuk tujuan perdagangan hewan eksotik juga menjadi faktor yang memperburuk situasi ini. (Mamadaraw Kalimantan, 2021)

Selain peran ekologisnya, burung cucak ijo memiliki nilai estetika dan budaya yang tinggi di masyarakat lokal. Burung ini sering dijadikan simbol keindahan alam dan merupakan bagian dari warisan budaya daerah. Oleh karena itu, perlindungan terhadapnya tidak hanya penting untuk menjaga keanekaragaman hayati, tetapi juga untuk melestarikan nilai-nilai budaya yang berkaitan dengan satwa tersebut. Pada Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan menjelaskan bahwa Undang - undang ini mengharuskan prosedur karantina yang ketat dalam pengiriman dan perdagangan satwa, guna memastikan hewan yang dilindungi tidak mengalami peredaran ilegal yang dapat mengancam keberlangsungan spesies tersebut. Dengan adanya regulasi tersebut, diharapkan kegiatan yang mengancam keberadaan burung cucak ijo, seperti perburuan dan perdagangan ilegal, dapat ditekan, sehingga spesies ini tetap lestari dan dapat terus berperan dalam menjaga keseimbangan ekosistem di Kalimantan.

3.4 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.

3.4.1 Terminal Baru Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya



Gambar 3. 1 Terminal Baru

Spesifikasi Terminal Baru

1. Luas : 29.124 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

3.4.2 Terminal Lama Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya



Gambar 3. 2 Terminal Lama

Spesifikasi Terminal Lama

1. Luas : 5.734 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Cukup Baik

3.4.3 Terminal Kargo



Gambar 3. 3 Terminal Kargo

Spesifikasi Terminal Kargo

1. Luas : 400 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

3.4.4 Bangunan Kantor Administrasi



Gambar 3. 4 Kantor Angkasa Pura Indonesia

Spesifikasi Bangunan Kantor Administrasi

1. Luas : 2.100 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

3.4.5 Tempat Parkir Kendaraan Umum



Gambar 3. 5 Parkir Kendaraan

Spesifikasi Tempat Parkir Kendaraan Umum

1. Luas : 20.520 m²
2. Permukaan : *Asphalt*24
3. Kondisi : Baik

3.4.6 Menara ATC



Gambar 3. 6 Menara ATC

Spesifikasi Menara ATC

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

3.4.7 PKP-PK



Gambar 3. 7 PKP-PK

Spesifikasi PKP-PK

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

3.4.8 Terminal VIP



Gambar 3. 8 Terminal VIP

Spesifikasi Terminal VIP

1. Luas : 1.906,5 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

3.4.9 Bangunan Meteorologi



Gambar 3. 9 Bangunan BMKG

Spesifikasi Bangunan BMKG

1. Luas : 1.906,5 m²
2. Permukaan : Beton

3. Kondisi : Baik

3.4.10 Gedung DPPU (Depot Pengisian Pesawat Udara)



Gambar 3. 10 Gedung DPPU

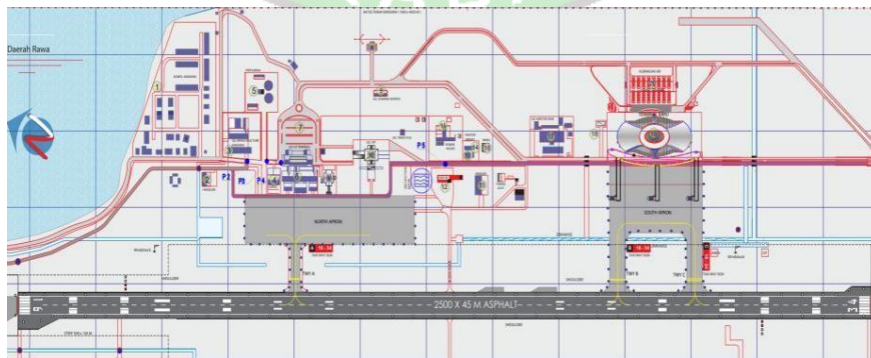
Spesifikasi Gedung DPPU

1. Luas : 550,4 m²
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

3.5 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:

3.5.1 Landasan Pacu (Runway)

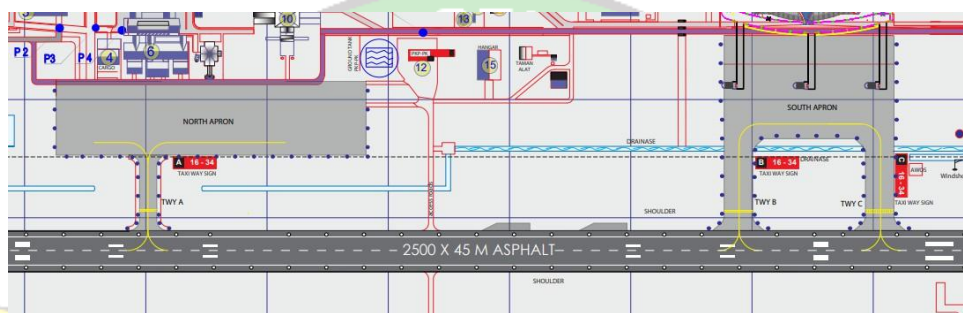


Gambar 3. 11 Runway PKY

Permukaan *Runway* dan Kekuatan (*strength*) *Runway*

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (PCN) 27
Runway 34 : 48 F/C/W/T
Runway 16 : 48 F/C/W/T
4. Kondisi : Baik
5. Dimensi
 Area 34 : 2500 x 45 m
 Area 16 : 2500 x 45 m.

3.5.2 Taxiway



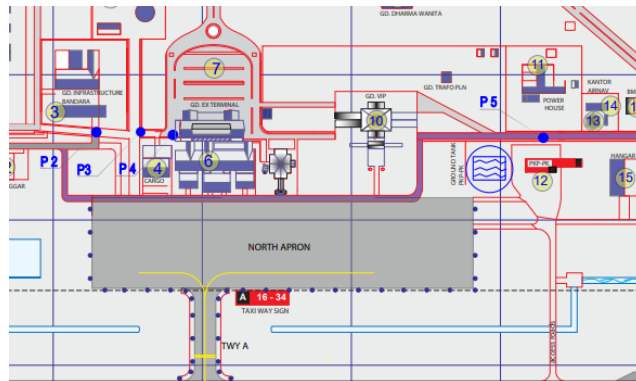
Gambar 3. 12 Taxiway PKY

Spesifikasi dari *Taxiway*

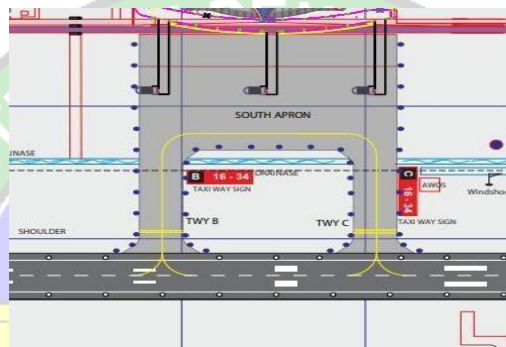
Permukaan *Runway* dan Kekuatan (*strength*) *Runway*

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (PCN)
Taxiway A : 48 F/C/W/T
Taxiway B : 48 F/C/X/T
Taxiway C : 48 F/C/X/T
3. Kondisi : Baik
4. Dimensi
Taxiway A : 150 m x 23 m
Taxiway B : 150 m x 23 m
Taxiway C : 150 m x 23 m

3.5.3 Apron



Gambar 3. 13 North Apron



Gambar 3. 14 Southn Apron

Spesifikasi dari *Apron*

1. *North Apron*

Permukaan : *Asphalt & Rigid*

Kekuatan : 47 R/B/X/T

Dimensi : 350 m x 100 m

2. *South Apron*

Permukaan : *Rigid*

Kekuatan : 47 R/B/X/T

Dimensi : 208 m x 110 m

BAB 4

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 Palangkaraya. Berikut unit kerjanya antara lain meliputi:

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

4.2 Wilayah Kerja

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

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

4.3.1 Aviation Security (AVSEC)

Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya terdiri dari 48 personel. *Assistant Manager of Airport Security* yang 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 Palangkaraya 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 Palangkaraya, 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 *Assistant Manager of Airside Operation*, 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 *aviobridge*.

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 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 Palangkaraya mempunyai 5 personel, yang terdiri dari 1 *Assistant Manager of Terminal Inspection Service* 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 Palangkaraya 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 II. 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 *Executive General Manager* sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan 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 perusahaan 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. 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.
6. 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.

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*

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 Plt. Assistance Manager of Commercial, 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

Berdasarkan SM sekian perintah OJT ada 3 unit, namun di instansi kami di tambahkan unit TIS dan Info .OJT dilaksanakan pada tgl 06 Januari 2025 sekian dengan pembagian perkelompok masing masing 2 orang dengan total 3 tim. Berikut jadwal nya

Jadwal *On the Job Training (OJT)* Taruna Poltekbang Surabaya

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

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. 1 Jadwal OJT

4.5 Permasalahan

Penyelundupan satwa liar yang dilindungi, termasuk burung, melalui jalur udara masih menjadi masalah yang kompleks di Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya. Burung-burung yang dilindungi sering kali diselundupkan dengan berbagai modus, seperti disembunyikan di dalam koper, kardus, atau diklaim sebagai barang bawaan biasa.

Saat penulis melaksanakan *On the Job Training (OJT)* di unit kerja *Aviation Security (AVSEC)*, penulis bersama petugas AVSEC menemukan indikasi mencurigakan pada tiga orang penumpang yang sedang menjalani pemeriksaan *body search* di *Security Check Point 2 (SCP-2)*. Setelah dilakukan pemeriksaan lebih lanjut, diketahui bahwa ketiga penumpang tersebut berusaha menyelundupkan burung yang dilindungi, yaitu Cucak Ijo, dengan cara menyembunyikannya di dalam celana dalam mereka.

Menindaklanjuti temuan tersebut, petugas AVSEC segera menahan ketiga penumpang tersebut dan membawa mereka ke ruangan khusus untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut sesuai dengan prosedur keamanan penerbangan. Tindakan penyelundupan ini jelas melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya dan Ekosistemnya, yang mengatur perlindungan terhadap satwa liar yang dilindungi, serta Peraturan

Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, yang bertujuan untuk menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan dari berbagai ancaman, termasuk upaya penyelundupan barang terlarang.



Gambar 4. 2 Bukti Burung



Gambar 4. 3 Penumpang Penyeludupan dan petugas

**LAPORAN TUGAS JAGA
SCP 2**

Hari, Tanggal : Senin, 15 Januari 2023
Dinas Pagi 07.00 s/d 17.00 WIB

I. PENEMPATAN & KOMPOSISI PERSONIL

NO	NAMA	JABATAN	JAMBAJ/ DIRAS
1	Loggenda	Asst. Cptg	CE.001-07-00-WIB
2	Tek. Obayana K.	Spt	CE.001-07-00-WIB
3	Iskara	Polikawan	CE.001-10-00-WIB
4	Bekti, Susana Dura	Polikawan	CE.001-10-00-WIB
5	Harah	Polikawan	CE.001-10-00-WIB
6	Harah	Polikawan	CE.001-10-00-WIB

II. DOKUMEN & INVENTARIS / FASILITAS PENDUKUNG

NO	JENIS FASILITAS PENDUKUNG	JUMLAH (UNT)	KONDISI	KEPERAWAN
			BAIK	BERUSUK
1	SCP SCP 2	1	✓	
2	Log Book Kejuruan (LB-K)	1	✓	
3	Log Book Kejuruan (LB-K)	1	✓	
4	Formulir Inventaris	1	✓	
5	Formulir Inventaris	1	✓	
6	Formulir Inventaris	1	✓	
7	Formulir Inventaris	1	✓	
8	Formulir Inventaris	1	✓	
9	Formulir Inventaris	1	✓	
10	Formulir Inventaris	1	✓	

III. LAPORAN KEGIATAN

NO	WAKTU	LAPORAN KEGIATAN
1	07.00 - 08.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
2	08.00 - 09.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
3	09.00 - 10.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
4	10.00 - 11.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
5	11.00 - 12.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
6	12.00 - 13.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
7	13.00 - 14.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
8	14.00 - 15.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
9	15.00 - 16.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.
10	16.00 - 17.00	Mengetahui dan mengawasi proses pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi. Melakukan pemeriksaan barang bawaan penumpang di GDS dan 10 Rasi.

IV. LAPORAN SELESAI TERIMA TUGAS JAGA :
Tugas dan tanggungjawab petugas jaga SCP 2 selesai pada pukul 17.00 WIB. Seluruh tugas dan tanggungjawab diarahkan kepada petugas jaga SCP 2 yang akan datang. Demikian laporan ini dibuat dan ditandatangani oleh petugas jaga SCP 2.

Polandia Raya, 15 Januari 2023
Petugas jaga
Komandan Rego

Polandia Raya, 15 Januari 2023
Petugas jaga
Komandan Rego

Atas nama
Polandia Raya

Polandia Raya

Gambar 4. 4 Log Book SCP 2

4.6 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan, tiga orang penumpang yang diduga terlibat dalam upaya penyelundupan burung dilindungi telah diserahkan kepada pihak yang berwenang, dalam hal ini Balai Konservasi Sumber Daya Alam (BKSDA), untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut. Dari kejadian ini, dapat disimpulkan bahwa pengawasan dan pemeriksaan di bandara harus terus ditingkatkan guna mencegah terjadinya penyelundupan barang bawaan yang dilarang dalam penerbangan.

Untuk mencapai tujuan tersebut, diperlukan strategi yang komprehensif oleh petugas *Aviation Security* (AVSEC) dalam mendeteksi dan mengungkapkan upaya penyelundupan. Salah satu langkah penting adalah mengoptimalkan penggunaan perangkat keamanan seperti mesin *X-ray*, *Walk Through Metal Detector* (WTMD), serta meningkatkan prosedur pemeriksaan manual terhadap penumpang yang dicurigai membawa barang ilegal. Selain itu, koordinasi yang erat antara AVSEC, BKSDA, Bea Cukai, dan Kepolisian juga harus ditingkatkan agar penanganan kasus penyelundupan, khususnya penyelundupan satwa liar yang dilindungi, dapat dilakukan secara efektif.

Di samping upaya deteksi dan penindakan, aspek sosialisasi kepada masyarakat dan penumpang juga memiliki peran penting. Edukasi mengenai pentingnya menjaga kelestarian satwa liar perlu dilakukan secara terus-menerus agar masyarakat memahami dampak negatif perdagangan ilegal hewan dilindungi. Selain itu, perlu dijelaskan secara tegas mengenai konsekuensi hukum yang akan dihadapi oleh pelaku penyelundupan, sehingga dapat memberikan efek jera dan menekan angka pelanggaran serupa di masa mendatang.

Sebagai contoh, jika seorang penumpang membawa burung Cucak Ijo, yang merupakan salah satu spesies yang dilindungi, maka ia wajib memiliki surat izin resmi dari instansi yang berwenang, seperti Badan Konservasi Sumber Daya Alam dan Ekosistem (BKSDA). Izin ini sangat penting karena berfungsi sebagai bukti bahwa kepemilikan dan pengangkutan burung tersebut telah mendapatkan otorisasi sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, setiap hewan yang akan diangkut melalui jalur udara harus menjalani proses karantina terlebih dahulu. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa hewan tersebut dalam kondisi sehat dan terbebas dari penyakit yang berpotensi membahayakan kesehatan manusia maupun hewan lain.

Dengan mengikuti seluruh prosedur yang telah ditetapkan dan memenuhi persyaratan peraturan yang berlaku, pemilik burung Cucak Ijo atau satwa dilindungi lainnya dapat membawa hewan tersebut melalui bandara secara legal, aman, dan sesuai dengan standar nasional yang telah ditetapkan. Langkah-langkah ini tidak hanya memastikan kepatuhan terhadap regulasi, tetapi juga mendukung upaya pelestarian satwa liar serta mencegah perburuan dan perdagangan ilegal yang dapat mengancam ekosistem.

4.6.1 Gambar Sesuai Prosedur Pengangkutan Hewan di Lindungi

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, setiap hewan yang akan diangkut melalui jalur udara harus menjalani proses karantina terlebih dahulu, salah satu contoh gambar pengangkutan hewan di lindungi dengan benar harus membawa surat izin dari BKSDA atau pun surat karantina.



Gambar 4. 5 Paket Burung Legal



Gambar 4. 6 Surat Izin BKSDA



Gambar 4. 7 Surat Izin BKSDA

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari laporan OJT yang telah saya buat mengenai masalah penyelundupan burung dilindungi di Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya adalah bahwa hal ini merupakan masalah serius yang memerlukan perhatian khusus dari semua pihak terkait. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, peran petugas Aviation Security (AVSEC) sangat penting dalam mendeteksi dan menggagalkan upaya penyelundupan tersebut. Hal ini dapat dilakukan dengan meningkatkan pengawasan, memanfaatkan teknologi yang ada, serta menjalin kerja sama dengan instansi terkait.

Dengan adanya strategi yang efektif, petugas AVSEC dapat menekan jumlah kasus penyelundupan burung dilindungi, yang pada gilirannya akan membantu menjaga kelestarian satwa liar dan meningkatkan standar keamanan di Bandara Tjilik Riwut. Oleh karena itu, pengawasan terhadap barang bawaan penumpang perlu terus ditingkatkan untuk mencegah terjadinya pelanggaran serupa di masa depan. Petugas AVSEC memiliki peran yang sangat penting dalam mengungkapkan upaya penyelundupan, sehingga dibutuhkan strategi yang lebih komprehensif dan optimal dalam pelaksanaan tugasnya.

Salah satu langkah yang dapat diambil adalah dengan memaksimalkan penggunaan peralatan keamanan seperti mesin *X-ray*, *Walk Through Metal Detector* (WTMD), dan prosedur pemeriksaan manual terhadap penumpang yang mencurigakan. Selain itu, koordinasi yang lebih kuat antara AVSEC, Badan Konservasi Sumber Daya Alam (BKSDA), Bea Cukai, dan Kepolisian juga harus dilakukan untuk meningkatkan efektivitas penanganan kasus penyelundupan, terutama yang melibatkan satwa liar yang dilindungi.

Tidak hanya penindakan yang perlu diperhatikan, tetapi juga pentingnya sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat dan penumpang pesawat mengenai

pentingnya menjaga kelestarian satwa liar. Dengan meningkatkan pemahaman, masyarakat akan lebih sadar akan dampak negatif dari perdagangan ilegal satwa dan konsekuensi hukum yang dapat dihadapi oleh pelaku penyelundupan.

Secara hukum, setiap penumpang yang ingin membawa satwa dilindungi, seperti burung Cucak Ijo, harus memiliki izin resmi dari instansi yang berwenang, seperti BKSDA, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan. Undang-undang ini mewajibkan semua hewan yang akan diangkut melalui jalur udara menjalani karantina untuk memastikan kesehatannya dan mencegah penyebaran penyakit.

Dengan menerapkan strategi pengawasan yang ketat, memperkuat kerjasama antar instansi, dan meningkatkan kesadaran hukum serta lingkungan di masyarakat, penyelundupan satwa liar yang dilindungi dapat diminimalkan. Langkah-langkah ini tidak hanya bertujuan menegakkan hukum, tetapi juga untuk mendukung keberlanjutan ekosistem dan menjaga keanekaragaman hayati di Indonesia.

5.2 Saran

Saran dari saya yaitu Pengamanan di Bandar Udara Tjilik Riwut perlu ditingkatkan untuk mencegah penyelundupan barang dan satwa liar yang melanggar hukum serta membahayakan penerbangan. Langkah utama yang dapat dilakukan adalah meningkatkan pelatihan bagi petugas *Aviation Security* (AVSEC) dalam mendeteksi penyelundupan, terutama melalui penggunaan mesin *X-ray* dan *Walk Through Metal Detector* (WTMD) secara optimal. Selain itu, koordinasi antara AVSEC, BKSDA, Bea Cukai, dan Kepolisian harus diperkuat melalui pembentukan tim gabungan guna mempercepat investigasi dan penindakan kasus penyelundupan. Sosialisasi dan edukasi kepada penumpang serta masyarakat juga penting dilakukan, misalnya dengan pemasangan banner di area bandara dan kampanye informasi mengenai larangan serta sanksi penyelundupan satwa liar.

Penegakan hukum yang tegas, termasuk pemberian sanksi berat bagi pelaku, perlu diterapkan untuk memberikan efek jera, sementara prosedur izin pengangkutan hewan yang sah dapat disederhanakan untuk mempermudah kepatuhan terhadap aturan. Selain itu, penyediaan fasilitas karantina di bandara

sangat diperlukan agar satwa yang dibawa memenuhi regulasi dan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019. Dengan langkah-langkah ini, pengawasan dan pencegahan penyelundupan di Bandara Tjilik Riwut dapat lebih efektif serta mendukung keamanan dan kelestarian lingkungan.



DAFTAR PUSTAKA

- Annex 14. (2016). Annex 14 - Volume I: Aerodrome Design and Operations. In *ICAO International Civil Aviation Organization: Vol. I* (Issue July).
<https://www.pilot18.com/wp-content/uploads/2017/10/Pilot18.com-ICAO-Annex-14-Volume-1-7th-Edition-2016.pdf>
- Mamadaraw Kalimantan. (2021). *KASUS PERDAGANGAN ILLEGAL SATWA YANG DILINDUNGI PENDAHULUAN Sumber daya alam hayati Indonesia dan ekosistemnya mempunyai kedudukan dan peran yang penting bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Namun kasus kejahatan perdagangan illegal satwa dil. 9, 173–187.*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. (2017). PM 80 Tahun 2017. *Kementrian Perhubungan, PM 51, 28.*
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. (2001). *Peraturan Pemerintah (PP) tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan. 1, 1–5.*
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWxrKeif7eAhVYfysKHcHWAOWQFjAAe_gQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ojk.go.id%2Fid%2Fkanal%2Fpasar-modal%2Fregulasi%2Fundang-undang%2FDocuments%2FPages%2Fundang-undang-nomo
- Sutrisno B, 2019. (1990). *No Title. 1.*
- Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2019 tentang Karantina Hewan, Ikan, dan T. (2019). *taraf hidup. 019572.*
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya. (1990). www.djpp.depkumham.go.id.
- UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (2009). UU N0. 1 Tahun 2009. 源遠護理, 2(1), 1–8.

LAMPIRAN KEGIATAN OJT

FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING*

1. DI UNIT *AVIATION SECURITY* (AVSEC)



Pengecekan barang bawaan melalui monitor *x-ray*



Pengecekan manual barang bawaan penumpang



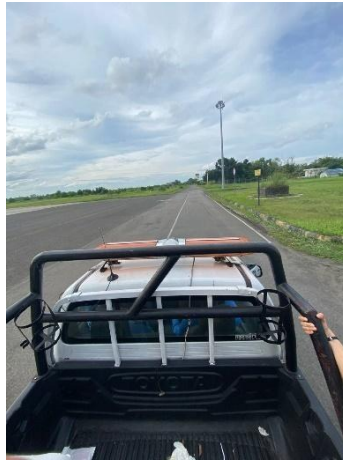
Pengecekan identitas karyawan bandara



Pengecekan tiket penumpang



Patroli *lindside* atau sisi darat



Patroli *airside* atau sisi udara

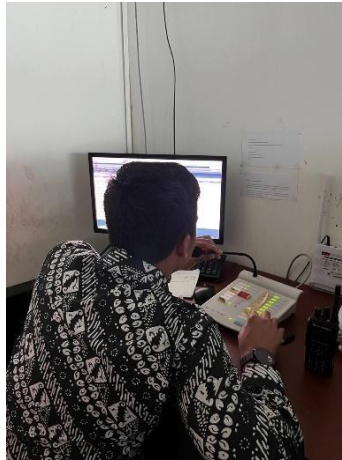
2. DI UNIT *TERMINAL INSPECTION SERVICE (TIS)* DAN *INFORMATION*



Pengukuran cahaya dan suhu diarea terminal



Pengisian jumlah troli di aplikasi *level of service (LOS)*



Memberikan announcement kepada penumpang

3. DI UNIT KOMERSIL DAN SAFETY



Pemasangan banner K3 di area bandara



Kegiatan *foreign object debris* (FOD) atau pembersihan di area *runway*

4. DI UNIT *APRON MOVEMENT CONTROL (AMC)*



Belajar mengoperasikan Garbarata






Dokumentasi Ketika Marshaler



Mengisi AMS *Apron Movement Sheet*

LAMPIRAN SERTIFIKAT

Nama : Ardiansyah Imansyah Qolby
 NIT : 30622005
 Lokasi : Bandar Udara Tjilik Riwt Palangka Raya

PT. ANGKASA PURA INDONESIA
 KANTOR CABANG BANDAR UDARA TJILIK RIWUT


Sertifikat

Nomor : STI.PKY.GM.0117/HK.07/2025

diberikan kepada :
ARDIANSYAH IMANSYAH QOLBY (30622005)

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 Riwt 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

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