

**KURANG OPTIMALNYA PENGAWASAN PADA AREA
APRON MENYEBABKAN MASUKNYA SATWA LIAR
(WILDLIFE HAZARD) DI
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

**INSEREN FEMAYA RUMAKIEK
NIT. 30622090**

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

**KURANG OPTIMALNYA PENGAWASAN PADA AREA SISI
UDARA MENYEBABKAN MASUKNYA SATWA LIAR
(WILDLIFE HAZARD) DI
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

INSEREN FEMAYA RUMAKIEK
NIT. 30622090

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

LEMBAR PERSETUJUAN

Disusun Oleh :

INSEREN FEMAYA RUMAKIEK

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/OJTI

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 bulan Februari Tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



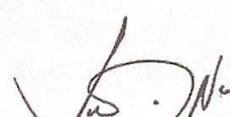
ALDO AGUSTIAN
NIK. 20244489

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 kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas Berkat dan Kasih Karunia-Nya yang telah diberikan, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 dengan tepat waktu dan tanpa hambatan 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 penulis dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar – besarnya, kepada;

1. Tuhan Yesus Kristus, yang selalu memberikan kekuatan, bimbingan, dan penyertaan dalam setiap langkah perjalanan penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan ini dengan lancar.
2. Orang tua serta keluarga besar tercinta, terima kasih atas doa, dukungan, dan motivasi yang selalu menyertai saya dalam menyelesaikan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, SE,MT selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. 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 II Kantor Cabang Region VI Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.
5. Bapak Dwiyanto, ST,M.Pd selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama pelaksanakan *On the Job Training*.

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. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini.
8. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya;
9. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Terminal Inspection Service, Apron Movement Control, Aviation Security*, dan komersil;
10. Seluruh karyawan Angkasa Pura Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya
11. Rekan – rekan *On The Job Training* (OJT) MTU angkatan VIII di Bandar Udara Tjilik Riwut, yang sudah memberikan semangat sehingga dapat terselesaikan dengan baik.
12. 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.
13. 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, 28 Februari 2025

Inseren Femaya Rumakiek

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABLE	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
13.1.....	Latar
Belakang.....	1
13.2.....	Maksud dan
Manfaat <i>On the Job Training (OJT)</i>	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	3
2.1 Sejarah Singkat	3
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara	3
2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia	4
2.1.3 Visi Perusahaan.....	5
2.1.4 Misi Perusahaan.....	5
2.1.5 Nilai Perusahaan	5
2.1.6 Bandar Udara Tjilik Riwut.....	6
2.2 Data Umum Bandar Udara	8
2.2.1 Indikator Lokasi, Geografis, dan Administrasi Bandar Udara.....	8
2.2.2 Jam Operasi	9
2.3 Fasilitas.....	9
2.3.1 Sisi Udara (<i>Airside</i>)	9

2.3.2 Sisi Darat (<i>Landside</i>)	14
2.3.3 Layout Bandara Tjilik Riwut	19
2.4 Struktur Organisasi	20
BAB III TINJAUAN TEORI.....	25
3.1 Tinjauan Teori.....	25
3.2 Daftar Istilah.....	26
3.2.1 Bandar Udara.....	26
3.2.2 Keselamatan Penerbangan	26
3.2.3 Apron	26
3.2.4 Satwa Liar (<i>Wildlife Hazard</i>).....	26
BAB IV PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING.....	28
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training.....	28
4.1.1 Wilayah Kerja.....	28
4.2 Jadwal dan Kegiatan.....	28
4.2.1 Jadwal.....	28
4.2.2 Terminal Inspection Service (TIS)	29
4.2.3 Komersil dan Safety	31
4.2.4 Apron Movement Control (AMC)	31
4.2.5 Aviation Security (AVSEC).....	33
4.3 Permasalahan	37
4.4 Penyelesaian Masalah	38
BAB V PENUTUP	41
5.1 Kesimpulan.....	41
5.1.1 Kesimpulan Permasalahan	41
5.1.2 Kesimpulan Umum.....	41
5.2 Saran.....	42
5.2.1 Saran Permasalahan	42
5.2.2 Saran Umum	42
DAFTAR PUSTAKA.....	44

LAMPIRAN	45
-----------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo InJourney Airports	5
Gambar 2.2 Terminal Baru	7
Gambar 2.3 Terminal Lama	8
Gambar 2.4 PKP-PK	10
Gambar 2.5 <i>Runway</i> 16 dan 34.....	10
Gambar 2.6 <i>Taxiway</i> A, B dan C	11
Gambar 2.7 <i>North Apron</i> dan <i>South Apron</i>	12
Gambar 2.8 Terminal Baru	14
Gambar 2.9 Terminal VIP	15
Gambar 2.10 Terminal Kargo	16
Gambar 2.11 Tempat Parkir Kendaraan Umum.....	17
Gambar 2.12 Gedung Kantor Administrasi	17
Gambar 2.13 Menara ATC	18
Gambar 2.14 Gedung Meteorologi.....	19
Gambar 2.15 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut	19
Gambar 2.16 Struktur Organisasi	20
Gambar 4.1 Jadwal <i>On the Job Training</i> Taruna.....	29
Gambar 4.2 Anjing Liar di Wilayah Apron Charlie.....	38
Gambar 4.3 Anjing Liar di Wilayah Apron Delta.....	38
Gambar 4.4 Patroli di Wilayah Apron	39
Gambar 4.5 Perangkap Satwa Liar.....	40

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Indikator Lokasi, Geografis dan Administrasi Bandara	8
Tabel 2.2 Jam Operasi.....	9
Tabel 2.3 Spesifikasi <i>Runway</i> 16 dan 34	11
Tabel 2.4 Parking Stand (<i>North Apron</i>)	13
Tabel 2.5 Parking Stand (<i>South Apron</i>)	13
Tabel 2.6 RESA	13
Tabel 2.7 Declared Distance	13
Tabel 2.8 Helicopter Landing Area.....	14

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A. Dokumentasi Pelaksanaan OJT	46
Lampiran B. Sertifikat Pelaksanaan OJT.....	50

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan sekolah kedinasan yang dibawahi oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai Unit Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan guna menghasilkan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang memiliki keterampilan yang berdaya saing tinggi untuk dunia transportasi udara karena telah menerapkan program Pendidikan yang khusus atau kejuruan untuk mendapatkan kecakapan khusus yang bersifat operasional atau praktikal dengan sertifikasi kecakapan tertentu.

On The Job Training (OJT) di suatu bandar udara merupakan suatu rangkaian program kurikulum Pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dengan adanya *On the Job Training (OJT)* diharapkan taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama perkuliahan. Semua materi dan teori perkuliahan diharapkan dapat diterapkan di lapangan bertujuan agar semua masalah yang timbul dapat diatasi dan dicerna sebagai tenaga ahli di dunia penerbangan untuk saat ini.

Para taruna Pendidikan dan Pelatihan akan lebih terampil dengan menyerap ilmu pengetahuan, mengembangkan daya 1ocia dan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat, dan bertanggung jawab dalam mengatasi berbagai permasalahan kompleks yang timbul saat melaksanakan *On The Job Training (OJT)*. Hal ini menyangkut keberhasilan *On The Job Training (OJT)* yang ditentukan sikap, tindakan, dan tingkah laku 1ocial taruna didalam melaksanakan semua kewajiban dalam melaksanakan *On The Job Training (OJT)* yang dilandasi tanggung jawab, kemampuan professional, dan kesungguhan untuk mewujudkan pelayanan yang prima dan optimal.

On the Job Training (OJT) sangatlah diperlukan agar setelah menempuh kurikulum selama masa pendidikan dan pelatihan praktek kerja lapangan di

dunia penerbangan, para taruna siap pakai dengan memiliki kemampuan yang diandalkan dalam melaksanakan tugasnya. *On the Job Training (OJT)* juga dapat digunakan sebagai tolak ukur akan kemampuan dari tiap-tiap taruna terkait dengan mampu atau tidaknya taruna tersebut mengaplikasikan ilmu pengetahuan dan keterampilannya dalam dunia kerja yang sesungguhnya.

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

Adapun maksud dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT).
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Diharapkan para taruna mampu mengaplikasikan ilmu yang didapat selama masa pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau Lembaga instansi lainnya.

Adapun tujuan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT) ini adalah:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Dapat berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan mengenai fasilitas sisi udara dan sisi darat yang terdapat disuatu bandar udara secara langsung.
3. Melatih keterampilan dan bekerja sama dalam menghadapi suatu permasalahan di dunia kerja secara langsung serta bersosialisasi dengan sesama di lingkungan kerja.
4. Membentuk kemampuan taruna dan berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan lisan dan tulisan (laporan OJT).

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya awalnya dikelolah oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Seiring dengan berjalannya waktu, perkembangan dan peningkatan statusnya, pengelolaan bandara ini dialihkan ke PT Angkasa Pura II (Persero), yang bertugas mengelola bandara utama di Indonesia. Perubahan terbaru, PT Angkasa Pura II berganti nama menjadi *InJourney*, sebuah perusahaan BUMN yang mengintegrasikan sector parawisata dan pengelolaan bandara guna mendukung pertumbuhan industri penerbangan serta parawisata nasional. Perubahan dari UPBU ke Angkasa pura II yang menganti nama menjadi Angkasa Pura Indonesia membawa dampak positif bagi Bandar Udara Tjilik Riwut.

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 Nomor 1 Tahun 2009). Tugas utama UPBU adalah untuk melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, serta kegiatan keamanan, keselamatan, dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahaakan secara komersial.

Berdasarkan Peraturan baru terkait organisasi dan tata kerja Kantor UPBU, jumlah Unit Penyelenggara Bandar Udara sebanyak 150 kantor, yang terdiri dari 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara. Unit Penyelenggara Bandar Udara dikelompokan 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

Perusahaan 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 di beri tanggung jawab mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia. (*InJourney Airports*, 2024)

Pada tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) sebagai bandar udara dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, yang bertugas mengelola Bandar Udara Soekarno-Hatta. Setahun kemudian, nama perusahaan ini berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Hal ini juga diikuti dengan perubahan nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I yang ditugaskan untuk mengelola bandara di kawasan Indonesia Timur.

Menyadari kebutuhan akan konektivitas udara yang lebih baik dan efisien, PT Angkasa Pura Indonesia didirikan pada tanggal 6 September 2024. Dibawah naun InJourney, perusahaan ini mengembang misi untuk meningkatkan pengelolaan bandara di Indonesia, mendukung pertumbuhan parawisata, memperlancar logistic udara, serta mewujudkan sinergi yang lebih efektif dalam pelayanan kebandarudaraan. Saat ini, InJourney Airports mengoperasikan 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 InJourney Airports

2.1.3 Visi Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia, memiliki visi menjadi perusahaan pengelola bandar udara dengan lingkup global. Ragam usaha yang memberikan nilai tambah tinggi pada industri penerbangan dan terstruktur dengan baik, saling terintegrasi, serta didukung dengan sistem informasi yang meningkatkan integrasi operasional dan pemanfaatan teknologi terdepan untuk mendorong inovasi dalam rangka peningkatan nilai tambah, kualitas pelayanan pelanggan dan daya saing yang berkelanjutan.

2.1.4 Misi Perusahaan

PT Angkasa Pura Indonesia, memiliki misi mengupayakan pelayanan berstandar internasional diseluruh bandar udara yang di operasikan, dengan menampilkan layanan yang mengutamakan kenyamanan pengguna jasa dan keramahan 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 menggerakan ataupun menghadapi perubahan).
- f. Kolaboratif (Kami membangun kerja sama yang sinergis).

2.1.6 Bandar Udara Tjilik Riwut

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, Provinsi Kalimantan Tengah, 73311. Bandara Tjilik Riwut adalah bandara terbesar di Provinsi Kalimantan Tengah. Bandara ini juga merupakan Embarkasi Calon Jemaah Haji Kalimantan Tengah. Bandara Tjilik Riwut sebelumnya mempunyai nama Pelabuhan Udara Panarung yang dibangun pada tanggal 1 Mei 1958 dan peresmiannya di laksanakan oleh Bapak Residen Kalimantan Tengah yaitu Bapak Tjilik Riwut. Pada saat itu di fungsikan dan didarati Pesawat Terbang jenis Twin Otter dari TNI Angkatan Udara.

Padat tanggal 24 September 1973 Pelabuhan Udara Panarung oleh Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah di serah terimakan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI. Tanggung jawab Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah beralih sepenuhnya kepada pemerintah pusat, sebagai tindak lanjut dari serah terima tersebut oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Bapak Prof. Dr. H. Emil Salim, S.E., M.A., Ph.D. 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 November 1988. Nama Tjilik Riwut (mantan Gubernur Kalimantan Tengah) diabadikan untuk nama Bandar Udara ibu kota Provinsi Kalimantan Tengah Palangka Raya, sebelumnya bernama Pelabuhan Udara Panarung. Penggantian nama serta penandatanganan prasastinya dilakukan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Bapak Letnan Jenderal TNI (HOR) (Purn) Ir. H. Azwar Anas. Penggantian nama sesuai dengan usul Gubernur Kalimantan Tengah, DPRD Kalimantan Tengah dan rekomendasi/tanggapan Menteri Dalam Negeri. Pengabdian nama tersebut karena Bapak Tjilik Riwut sendiri adalah seorang Pahlawan Nasional (Keputusan Presiden Republik Indonesia, Tanggal 6 November 1988 No.108/TK/1988).

Bandara Tjilik Riwut sebelumnya adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) kelas I, pada tanggal 19 Februari 2018 PT Angkasa Pura II mengambil alih pengelolaan Bandara Tjilik Riwut dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan melalui skema Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara (BMN).



Gambar 2.2 Terminal Lama



Gambar 2.3 Terminal Baru

2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut

Adapun data umum dari Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah sebagai berikut:

2.2.1 Indikator Lokasi, Geografis dan Administrasi Bandara

Tabel 2.1 Indikator Lokasi, Geografis dan Administrasi Bandar Udara

1.	Nama Bandar Udara	: TJILIK RIWUT
2.	Lokasi	: PALANGKA RAYA, KALIMANTAN TENGAH
3.	Indikator	: WAGG
4.	Status Penggunaan	: BANDARA DOMESTIK
5.	Penyelenggara	: PT ANGKASA PURA
6.	Alamat	: Jl. Adonis Samad, Palangka Raya Kalimantan Tengah 73111
7.	Email	: ap2_@angkasapura2.co.id
8.	Koordinat ARP Aerodrome	
	- Latitude	: 02° 13'36.04"S;
	- Longitude	: 113° 56'39.55"E
9.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan	: IFR & VFR
10.	Arah & Jarak ke Kota	: Bearing 0600 & 1 Km dari Kota Palangka Raya
11.	Elevasi / Referensi Temperatur	: 40 feet/ 32°C
12.	Dimensi Runway	: 2500 m x 45 m
13.	Elevasi <i>Threshold</i>	: Ujung RWY 16 / 40 Feet : Ujung RWY 34 / 39 Feet

14.	Elevasi Tertinggi <i>Touch down</i> Zone Pada <i>Precision Approach Runway</i>	: 40 feet dari Threshold runway 16
15.	Rincian <i>Rotating Beacon</i>	: Putaran 360° Lokasi Puncak Tower
16.	Tipe <i>Runway</i>	
	<i>Runway 16</i>	<ul style="list-style-type: none"> - TORA : 2500 M - TODA : 2650 M - ASDA : 2500 M - LDA : 2500 M
	<i>Runway 34</i>	<ul style="list-style-type: none"> - TORA : 2500 M - TODA : 2650 M - ASDA : 2500 M - LDA : 2500 M
9	Kategori PKP - PK	: Kategori 7
10	Jam Operasi	: 05.00 – 17.00

2.2.2 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
2.	Administrasi Bandara	Senin – Jumat	07.30 – 16.30 WIB/ 00.30 – 09.30 UTC
3.	Bea Cukai & Imigrasi	NIL	NIL
4.	Kesehatan & Sanitasi	Senin - Minggu	05.00 – 20.30 WIB/ 22.00 – 13.30 UTC
5.	<i>Handling</i>	Senin - Minggu	05.00 – 20.30 WIB/ 22.00 – 13.30 UTC
6.	Keamanan Bandara	Senin - Minggu	24 Jam

2.3 Fasilitas

2.3.1 Sisi Udara (*Airside*)

A. PKP – PK

**Pertolongan Pertama Kecelakaan Pesawat & Pemadam Kebakaran
(*Rescue and Fire Fighting*)**

- a. Kategori PKP-PK : Kategori 7

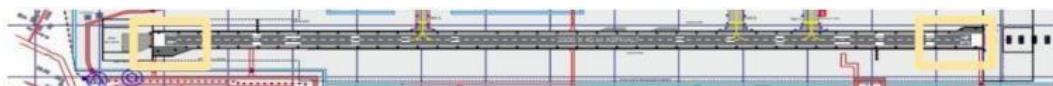


Gambar 2.4 PKP-PK

Spesifikasi dari PKP-PK

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

B. *Runway*



Gambar 2.5 Runway 16 dan 34

Spesifikasi Dari *Runway*

Runway 16

- True BRG : 158.99°
- Dimension of Runway : 2500×45 M
- PCN : 48 F/C/W/T Asphalt Concrete
- THR Coordinates Runway : $02^{\circ}13'01,15''S$
 $113^{\circ}56'22,22''E$

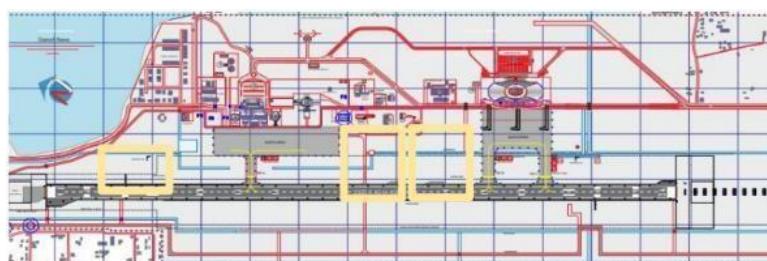
Runway 34

- True BRG : 338.99°
- Dimension of Runway : 2500×45 M
- PCN : 48 F/C/W/T Asphalt Concrete
- THR Coordinates Runway : $02^{\circ}14'17,28''S$
 $113^{\circ}56'51,29''E$

Tabel 2.3 Spesifikasi Runway 16 dan 34

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

C. Taxiway



Gambar 2.6 Taxiway A,B dan C

Taxiway A

- Dimensi : 150 m x 32 m
- Permukaan : *Asphalt*
- *Strenght* : 48 F/C/W/T

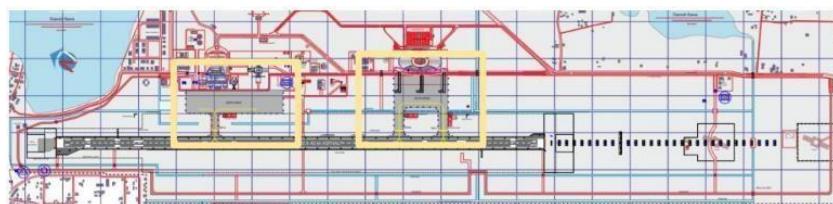
Taxiway B

- Dimensi : 150 m x 23 m
- Permukaan : *Asphalt*
- *Strenght* : 48 F/C/W/T

Taxiway C

- Dimensi : 150 m x 23 m
- Permukaan : *Asphalt*
- *Strenght* : 48 F/C/W/T

D. Apron



Gambar 2.7 North Apron dan South Apron

North Apron

- Dimensi : 350 M X 100 M
- Permukaan : *Asphalt & Rigid*
- *Strenght* : 47 R/B/X/T

South Apron

- Dimensi : 208 M x 100 M
- Permukaan : *Rigid*
- *Strenght* : 47 R/B/X/T

E. *Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat*

North Apron

Tabel 2.4 *Parking Stand (North Apron)*

No	Parking Stand	Koordinat Geografis (WGS-84)		Kapasitas
		Lintang	Bujur	
1	C1	113 56' 38.94"	002 13' 26.39"E	B738/B739/ATR
2	C2	113 56' 40.1"	002 13' 29.7"	B738/B739/ATR
3	C3	113 56' 40.5"	002 13' 30.9"	B738/B739/ATR
4	C4	113 56' 40.9"	002 13' 32.1"	B738/B739/ATR
5	C5	113 56' 41.4"	002 13' 33.2"	B738/B739/ATR
6	C6	113 56' 41.9	002 13' 34.6"	B738/B739/ATR

South Apron

Tabel 2.5 *Parking Stand (South Apron)*

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

Tabel 2.6 RESA

RESA Dimensions (M)	Location and Description of Arresting System	OFZ	Remark
11	12	13	14
90 x 90 M		NIL	
90 x 90 M		NIL	

F. Declared Distance

Tabel 2.7 Declared Distance

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

G. Helicopter Landing Area

Tabel 2.8 Helicopter Landing Area

1.	<i>Coordination TLOF THR FATO</i>	02°13'28.50"S 113°56'36.87"E
2.	<i>TLOF and of FATO elevation (m/ft)</i>	40 ft
3.	<i>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</i>	<i>Surface : Asphalt Strength : 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'.50"S 113°56'36.87"E Surface : Asphalt Strength : PCN 48 F/C/W/T Marking Available, Location Taxiway A</i>

2.3.2 Sisi Darat (*LandSide*)

A. Terminal



Gambar 2.8 Terminal Baru

Spesifikasi Terminal

- 1) Luas : 29.124 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

Fasilitas – Fasilitas di Terminal

1. *Departure Hall*
2. *Arrival Hall*
3. *Smoking Area*
4. ATM Center
5. Ruang Avsec
6. Customer Service
7. Informatioan Center
8. Restaurant
9. Check – in Area
10. M – Lounge
11. Nursery Room
12. Toilet
13. Fasilitas Kesehatan
14. Kantor Parawisata
15. Hotel

B. Terminal VIP



Gambar 2.9 Terminal VIP

Spesifikasi dari Terminal VIP

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

C. Terminal Kargo



Gambar 2.10 Terminal Kargo

Spesifikasi dari Terminal Kargo

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

D. Tempat Parkir Kendaraan Umum



Gambar 2.11Tempat Parkir Kendaraan Umum

Spesifikasi Parkir Kendaraan Umum

- 1) Luas : 20.520
- 2) Permukaan : Asphalt
- 3) Kondisi : Baik

E. Bagunan Kantor Administrasi



Gambar 2.12 Gedung Kantor Administrasi

Spesifikasi Bangunan Kantor Administrasi

- 1) Luas : 2.100 m²
- 2) Permukaan : Beton
- 3) Kondisi : Baik

F. Menara ATC



Gambar 2.13 Menara ATC

Spesifikasi dari Menara ATC

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

G. Bagunan Meteorologi



Gambar 2.14 Bangunan Meteorologi

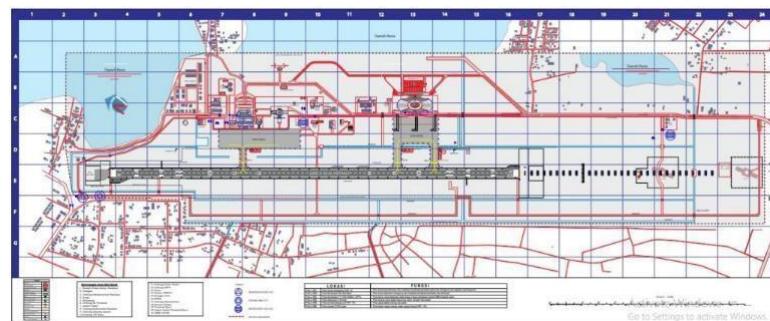
Spesifikasi dari Bangunan Meteorologi

- 1) Permukaan : Beton
- 2) Kondisi : Baik

2.3.2 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

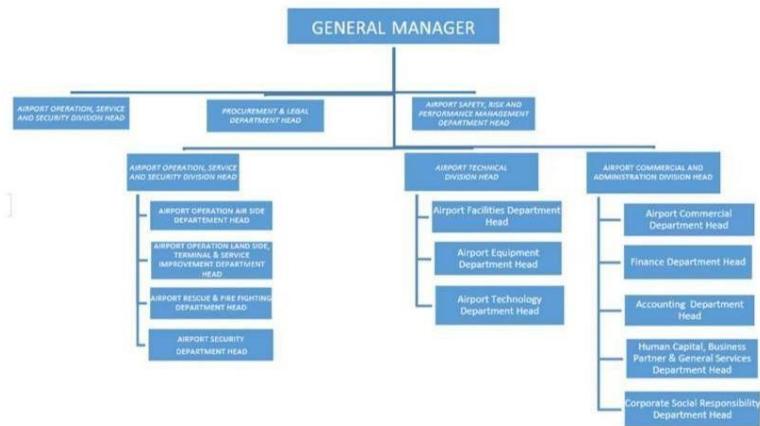
Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Adapun *layout* sisi udara Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dapat dilihat pada gambar



Gambar 2.15 Layout Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2.16 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Tugas dan Tanggung Jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. Executive General Manager

Executive General Manager menyelenggarakan dan mengendalikan kegiatan di Bandar Udara 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 & Performance Management Departement Head

Airport Safety, Risk, and Performance Management Department Head bertanggung jawab dalam mengelola berbagai aspek yang berkaitan dengan manajemen keselamatan, evaluasi risiko, serta promosi dan implementasi program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Selain itu, posisi ini juga memastikan pemenuhan standar Alat Pelindung Diri (APD) bagi seluruh personel yang bekerja di area bandara. Tidak hanya itu, tugasnya mencakup identifikasi kemungkinan potensi risiko yang dapat terjadi dalam aktivitas operasional maupun bisnis di bandara serta menyusun langkah-langkah strategis guna menanggulangi potensi risiko tersebut. Selain itu, peran ini juga melibatkan pemantauan dan evaluasi terhadap tindak lanjut dari hasil audit internal maupun eksternal yang berkaitan dengan aspek keselamatan dan manajemen risiko untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

3. Procurement & Legal Departement Head

Procurement & Legal Department Head memiliki tugas utama dalam mengelola dan menganalisis seluruh aspek yang berkaitan dengan penyediaan barang dan jasa di lingkungan bandara. Fungsi ini mencakup perencanaan serta pelaksanaan program pengadaan yang mencakup berbagai tahapan, mulai dari administrasi, proses pelelangan, negosiasi, hingga verifikasi kelengkapan dokumen yang diperlukan dalam pengadaan barang dan jasa. Selain itu, departemen ini juga bertanggung jawab dalam mengelola berbagai aspek yang berhubungan dengan fungsi legal atau hukum, termasuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundangan yang berlaku, menyusun kontrak kerja sama, serta menangani permasalahan hukum yang terkait dengan operasional bandara.

4. Airport Commercial & Administration Division Head

Airport Commercial and Administration Division Head memiliki peran penting dalam mengelola serta mengevaluasi berbagai aspek yang berkaitan dengan fungsi keuangan, termasuk pengelolaan anggaran ekspedisi, akuntansi, investasi, serta manajemen pajak. Selain itu, peran ini juga mencakup pengelolaan dan evaluasi fungsi 31 Sumber Daya Manusia (SDM) dan aspek administrasi umum, termasuk manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, pengembangan karir, penilaian kinerja pegawai, serta administrasi perkantoran yang mendukung operasional keseluruhan. Lebih jauh lagi, tugasnya juga mencakup pengelolaan dan evaluasi aspek manajemen keuangan secara menyeluruh, termasuk penerimaan dan pengeluaran keuangan, penyusunan laporan manajemen, penagihan serta pencatatan piutang, hingga pencatatan dan kompilasi data penggunaan dana operasional bandara. Selain bertanggung jawab dalam memastikan pertumbuhan keuangan perusahaan tetap stabil, peran ini juga mencakup identifikasi terhadap bidang industri potensial yang dapat dikembangkan dan dihadirkan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pelayanan kebandarudaraan. Dalam menjalankan tugasnya, *Airport Commercial and Administration Division Head* membawahi beberapa Department Head, yang meliputi:

- A. Airport Commercial Department Head*
- B. Finance Department Head*
- C. Accounting Department Head*
- D. Human Capital Business Partner & General Services Department Head*
- E. Corporate Social Responsibility Department Head*

5. Airport Operation Service & Security Division Head

Airport Operation Service & Security Division Head memiliki tanggung jawab utama dalam mengelola serta mengevaluasi seluruh

kegiatan operasional bandara, baik dalam aspek layanan penumpang maupun pengelolaan fasilitas yang tersedia. Selain itu, peran ini juga mencakup pengelolaan serta evaluasi aspek keamanan dan keselamatan di lingkungan bandar udara guna memastikan seluruh operasional berjalan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan yang berlaku. Pengelolaan dan pengawasan terhadap temuan hasil audit, baik yang berasal dari audit internal maupun eksternal, juga menjadi bagian dari tanggung jawabnya untuk memastikan bahwa seluruh temuan tersebut ditindaklanjuti sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan. Untuk menjalankan tugasnya dengan optimal, Airport Operation Service & Security Division Head membawahi beberapa Assistant Manager, di antaranya:

- A. *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement Department Head*
- B. *Airport Operation Airside Department Head*
- C. *Airport Rescue & Fire Fighting Department Head*
- D. *Airport Security Department Head*

6. Airport Technical Division Head

Airport Technical Division Head bertanggung jawab dalam mengelola serta mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan berbagai fasilitas bandara yang terkait dengan fungsi teknis dan operasional. Hal ini mencakup pemeliharaan serta perbaikan fasilitas elektronika dan teknologi informasi (TI), seperti sistem X-Ray, Explosive Detector, CCTV, PAS (Public Address System), Fire Alarm, Wi-Fi, serta fasilitas Smart Airport dan Digital Airport yang menjadi bagian dari inovasi bandara modern. Selain itu, bagian ini juga mengawasi pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur di sisi udara, termasuk landasan pacu (runway), apron, taxiway, jalan akses, jembatan, marka, pagar pengaman, serta fasilitas lainnya yang mendukung kelancaran operasional penerbangan. Di bidang kelistrikan, peran ini mencakup pengelolaan serta evaluasi terhadap pemeliharaan dan perbaikan fasilitas kelistrikan utama di bandara, termasuk

Main Power Station, UPS, konverter listrik, sistem pencahayaan (Visual Aid), jaringan listrik, serta sistem pemompaan air dan distribusi air bersih. Selain itu, perawatan fasilitas gedung terminal juga menjadi bagian dari tanggung jawabnya, meliputi fasilitas umum seperti toilet, ruang laktasi (nursery room), mushola, ruang tunggu penumpang, area belanja (shopping arcade), area parkir, signage, waving gallery, serta taman dalam ruangan (indoor) maupun luar ruangan (outdoor). Untuk menjalankan tugasnya, Airport Technical Division Head membawahi beberapa Department Head yang terdiri dari: A. Airport Facilities Department Head B. Airport Equipment Department Head C. Airport Technology Department Head Dengan struktur organisasi yang kompleks ini, masing-masing divisi dan departemen bekerja sama untuk memastikan bahwa operasional di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya berjalan dengan baik sesuai dengan standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan yang berlaku. Setiap posisi memiliki peran krusial dalam mengoptimalkan manajemen bandara serta meningkatkan kualitas pelayanan bagi seluruh pengguna jasa penerbangan.

BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Tinjau Teori

Ada banyak landasan teori yang berkaitan dengan manajemen transportasi, akan tetapi pada permasalahan laporan *On the Job Training* yaitu Kurang Optimalnya Pengawasan pada Area Apron Menyebabkan Masuknya Satwa Liar, terdapat teori – teori yang mendukung dalam penyelesaian masalah tersebut, antara lain;

- a. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009.
- b. Annex 14 dari ICAO (Internasional Civil Aviation Organization) mengatur tentang *Aerodrome*
- c. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang Aerodrome.
- e. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/42/III/2010 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 03 Management Bahaya Hewan Liar di bandar udara dan sekitarnya.
- f. Standar Operasional Prosedur AMC (*Apron Movement Control*) pengawasan daerah pergerakan pesawat terbang dan Standar Operasional Manajemen Hewan Liar dan/atau Burung di Udara di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka raya

3.2 Daftar Istilah

3.2.1 Bandar Udara

Annex 14 dari ICAO (Internasional Civil Aviation Organization) mendefinisikan Bandar Udara atau *Aerodrome* sebagai area terdefinisi di daratan atau perairan; mencakup bangunan, instalasi, dan peralatan yang diperuntukan bagi kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara, baik secara keseluruhan maupun sebagian. Annex 14 menetapkan Standard dan Rekomendasi Internasional yang terperinci untuk desain konstruksi, dan pengoperasian Bandar Udara, dengan tujuan utama menjamin keselamatan dan efisiensi penerbangan sipil internasional. Standar ini mencakup aspek-aspek krusial seperti karakteristik fisik landasan pacu, landasan hubung, area parkir pesawat, sistem pencahayaan bandar udara, serta pembatasan rintangan di sekitar bandar udara, sehingga menciptakan keseragaman standar bandar udara di seluruh dunia dan memastikan kepatuhan terhadap persyaratan keselamatan penerbangan internasional.

3.2.2 Keselamatan Penerbangan

Keselamatan Penerbangan menurut PM 95 Tahun 2021 tentang Aerodrome, ini adalah peraturan yang sangat penting untuk memastikan Keselamatan Penerbangan di Indonesia. Peraturan ini menjadi landasan bagi terciptanya bandar udara yang aman, efisien dan berstandar internasional. Dengan dipatuhi PM 95 Tahun 2021, risiko kecelakaan penerbangan dapat diminimalisir dan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi udara dapat meningkat.

3.2.3 Apron

Apron menurut PR Tahun 2023 tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Vol I Aerodrome Darat, Adalah suatu area yang telah ditentukan, yang diperuntukan untuk mengakomodasi Pesawat Terbang dalam menaikan atau menurunkan penumpang penumpang, pos atau kargo, parkir atau pemeliharaan minor Pesawat Terbang.

3.2.4 Satwa Liar (*Wildlife Hazard*)

Wildlife Hazard menurut SKEP/42/III/2010 tentang Petunjuk Teknis Penanganan Wildlife Hazard, Wildlife Hazard adalah potensi bahaya yang ditimbulkan oleh keberadaan satwa liar di lingkungan bandar udara yang dapat mengancam keselamatan penerbangan. Satwa liar yang di maksud adalah burung (*Bird Strike*), mamalia, reptil atau hewan lain yang dapat masuk ke area bandar udara dan berinteraksi dengan pesawat terbang.

BAB 4

PELAKSANAAN OJT

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

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah bandar udara yang terletak di Kota Palangka Raya, Provinsi Kalimantan Tengah. Bandar udara ini dikelola oleh PT.Angkasa Pura II yang sekarang telah menjadi PT. Angkasa Pura Indonesia.

4.1.1 Wilayah Kerja

Dalam melaksanakan *On the Job Training (OJT)* Taruna D III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya di tempatkan di beberapa unit kerja di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

Berikut wilayah kerjanya antara lain meliputi;

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

4.2 Jadwal dan Kegiatan

Berdasarkan SM sekian perintah OJT ada 3 unit, namun di instansi kami di tambahkan unit TIS dan Informasi. Jadwal pelaksanaan kegiatan OJT Taruna MTU VIII di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah sebagai berikut:

4.2.1 Jadwal

Pelaksanaan On the Job Training dilakukan selama tiga bulan terhitung mulai tanggal 6 Januari 2025 – 28 Februari 2025 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Dalam pelaksanaan OJT dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (Office Hours) pada :

Masuk : Senin – Jumat

Pukul : 08.00 WIB – 17.00 WIB

Libur : Sabtu dan Minggu

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 Meiristy S								
3	Ardiansyah Imansyah Q								
4	Sonna R E Tambo								
5	Gema Wahyu P								
6	Inseren F Rumakiek								

Aviation Security	:	[Yellow]
Terminal Inspection Service and Information	:	[Blue]
Apron Movement Control	:	[Red]
Komersil	:	[Green]
Sdang OJT	:	[Orange]

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

Gambar 4.1 Jadwal OJT Taruna

4.2.2 Terminal Inspection Service (TIS)

Terminal Inspection Service (TIS) merupakan unit kerja yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya yang bertugas untuk melaksanakan pengawas terhadap seluruh fasilitas penunjang operasional di area Sisi Darat (*Landside*) bandar udara yang mencakup, Terminal Bandar Udara, Trotoar Crub, Area parker (Parking Area) dan Gedung Terminal.

1. Tugas

Unit TIS ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak dipakai. 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 TIS yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Standar Pelayanan Pengguna Jasa

Bandar Udara dan SOP unit Terminal Inspection Services. Sistem pengawasan fasilitas bandara yang dilakukan oleh setiap petugas bandar udara secara nasional mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara.

2. Fugsi

Untuk dapat melaksanakan tugas yang sudah dijelaskan sebelumnya, unit TIS mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- a. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos check-in sampai ke pesawat udara;
- b. Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan
- c. Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan trolley dan porter.

3. Saran dan Prasana

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandara Tjilik Riwut, unit TIS memiliki personil sebanyak 5 yang terdiri dari Asisten Manajer. Adapun fasilitas yang perlu pengawasan oleh unit TIS adalah pengkondisian suhu, pengkondisian cahaya, kemudahan pengangkutan bagasi (trolley), kebersihan, dan pelayanan informasi, toilet, tempat parker, fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus (diffable) dan ibu menyesui. Jenis – jenis fasilitas yang memerlukan pengawasan setiap harinya oleh unit TIS, hal itu dilakukan karena fasilitas tersebut adalah fasilitas yang menunjukkan pelayanan bandara dan penggunaan setiap harinya oleh penumpang, karena dingunakan setiap hari maka fasilitas tersebut perlu di awasi karena apabila terjadi masalah segera di tindak lanjut dan diperbaiki.

4.2.3 Komersil dan Safety

Organisasi kerja unit komersil di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, yaitu unit pelaksana structural 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 Executive General Manager. Tugas dan fungsi komersil itu sendiri lebih ke memasarkan kepada mitra untuk bekerja sama di bandara baik itu untuk non-aeronautika maupun di aeronautika. Sebagai contoh non-aeronautika itu mitra yang ada di terminal yang tugasnya bermiaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Sedangkan untuk mitra aeronautika lebih difokuskan di sisi udara contohnya maskapai adalah mitra aeronautikanya. Sebagai contoh non-aeronautika itu mitra yang ada di terminal yang tugasnya bermiaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Kalua mitra aero lebih difokuskan di sisi udara contohnya maskapai adalah mitra aeronya.

Unit Safety atau Unit Keselamatan adalah bagian penting dari suatu organisasi atau perusahaan yang bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan dan kesehatan semua orang yang terlibat dalam kegiatan operasional. Berikut adalah point penting mengenai unit safety;

Tujuan Utama:

1. Mencegah kecelakaan dan cedera: Unit safety bertugas untuk mengidentifikasi potensi bahaya dan mengambil langkah-langkah untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau cedera di tempat kerja.
2. Melindungi kesehatan karyawan: Selain keselamatan fisik, unit safety juga memperhatikan kesehatan karyawan dengan memastikan lingkungan kerja yang sehat dan aman.

3. Mematuhi peraturan keselamatan: Unit safety memastikan bahwa perusahaan mematuhi semua peraturan dan standar keselamatan yang berlaku.

Tugas dan Tanggung Jawab:

1. Identifikasi bahaya: Melakukan inspeksi dan penilaian risiko untuk mengidentifikasi potensi bahaya di tempat kerja.
2. Pengembangan prosedur keselamatan: Membuat dan menerapkan prosedur keselamatan untuk mengurangi risiko kecelakaan.
3. Pelatihan keselamatan: Memberikan pelatihan kepada karyawan tentang praktik keselamatan yang benar.
4. Investigasi kecelakaan: Menyelidiki kecelakaan yang terjadi untuk menentukan penyebabnya dan mencegah kejadian serupa di masa depan.
5. Pengelolaan peralatan keselamatan: Memastikan bahwa peralatan keselamatan tersedia dan berfungsi dengan baik.

4.2.4 Apron Movement Control

Unit Apron Movement Control (AMC) adalah suatu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah bidang Teknik dan Operasi Bandar Udara. Kegiatan unit AMC dipimpin oleh seorang kepala Seksi Operasi Bandar Udara yang bertugas pada jam kantor serta penanggung jawab AMC dan pelaksana operasi (Petugas AMC) yang bertugas sesuai shift kerja. Mengacu pada Standar Operasional Prosedur AMC Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, berikut merupakan tugas pokok dan fungsi unit AMC:

1. Tugas Pokok

Unit Apron Movement Control (AMC) memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang

serta kebersihan di daerah sisi udara, dan juga pencatatan data penerbangan.

2. Fungsi

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi perkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi;

- a. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
- b. Mengatur masuknya pesawat udara ke apron dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di apron dengan ADC
- c. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antara pesawat udara antar pesawat udara dengan obstacle.
- d. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
- e. Menjamin apron dalam keadaan siap dana man untuk digunakan serta bebas dari FOD dan sampah.
- f. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
- g. Pelayanan uji layak kendaraan dan GSE (Ground Support Equipment) yang beroperasi disisi udara.
- h. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
- i. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan TIM (Tanda Izin Mengemudi).

Jadwal Pelaksanaan Patroli di area Apron pada Unit AMC

Unit AMC melakukan patroli

4.2.5 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan (STKP) yang diberi tugas dan bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan. Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan disebutkan bahwa setiap petugas penerbangan wajib memiliki surat kecakapan petugas. Surat Tanda Kecakapan Petugas (STKP) atau sering disebut juga dengan lisensi. STKP/lisensi bias didapatkan apabila seseorang telah memulai 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) dan 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 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 Avition 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 terdiri dari 47 personel. 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 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

Diarea Terminal Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terdapat 2 Security Check Point (SCP), Security Check Point (SCP) 1 biasa disebut Hold Bagagge Security Check Point (HBSPC) dan Security Check Point (SCP) 2 biasa disebut Passenger 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 OJT 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 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 OJT yang melakukan pemeriksaan di area SCP akan diawasi oleh senior AVSEC yang bertugas mengatur serta mengawasi personel keamanan bandar udara lainnya dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Berikut adalah tugas dan fungsi seorang personel keamanan penerbangan dalam melakukan pemeriksaan;

1. Memeriksa boarding pass, kartu identitas penumpang, PAS bandara, Id otoritas.
2. Pengatur arus masuk penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan serta barang bawaan (Flow Control).
3. Operator mesin X-Ray.
4. Pemeriksaan bagasi dan pemeriksaan penumpang menggunakan hand held metal detector (HHMD).

Dalam hal ini Taruna OJT yang bertugas di area SCP bertugas sebagai pemeriksa boarding pass, Pas ID, pengatur flow control dan memeriksa bagasi penumpang yang mencurigakan pada saat dilakukan pemeriksaan di X-Ray. Berikut adalah tugas mengatur flow control dan pemeriksa bagasi penumpang antara lain;

1. Memeriksa izin masuk ke daerah keamanan terbatas dan ruang tunggu
2. Mengatur, memeriksa dan mengarahkan serta memastikan jarak antara lain:
 - a. Bagasi atau barang bawaan yang ditempatkan pada conveyor belt mesin X-Ray pada posisi yang tepat untuk pemeriksaan dan memastikan jarak antara dua bagasi atau barang bawaan.

- b. Mantel, jaket, topi, ikat pinggan, ponsel, jam tangan, kunci dan barang – barang yang mengandung unsur logam diperiksa melalui mesin X-Ray.
 - c. Laptop dan barang elektronik lainnya dengan ukuran yang sama dikeluarkan dari tas/bagasi dan diperiksa melalui mesin X-Ray.
 - d. Semua cairan, aerosol dan gel diperiksa melalui mesin X-Ray dan,
 - e. Setiap penumpang personel pesawat udara, orang perseorangan dan barang bawaan masuk melalui jalur pemeriksaan pada tempat pemeriksaan keamanan (Security Check Point/SCP)
3. Mengatur antrian penumpang, personel pesawat udara dan orang perseorangan yang akan di lakukan pemeriksaan.

Untuk pemeriksaan bagasi dilakukan apabila bagasi atau barang bawaan dikategorikan mencurigakan yang terlihat pada layar monitor mesin X-Ray terdapat tampilan benda yang mencurigakan, maka operator mesin X-Ray menginformasikan kepada pemeriksa bagasi mengenai keterangan detail dari benda yang mencurigakan tersebut untuk dilakukan pemeriksaan secara manual dan pemeriksaan tersebut diawasi oleh pemilik barang tersebut. Berikut langkah – langkah pemeriksaan bagasi penumpang, antara lain;

1. Memastikan kepemilikan bagasi atau barang bawaan
2. Memintahkan pemilik untuk membuka barang bawaan tersebut dengan memperhatikan reaksi pemilik
3. Melakukan pemeriksaan bagasi dengan sejin dan disaksikan pemilik
4. Melakukan pemeriksaan bagasi secara keseluruhan dari luar ke dalam untuk menemukan benda yang diinformasikan oleh operator mesin X-Ray
5. Apabila bagasi telah selesai diperiksa, harus mengembalikan semua barang kedalam tas dan penumpang dapat membantu merapikan kembali tas bawaannya

4.3 Permasalahan

Satwa Liar yang masuk ke area sisi udara dan menganggu keamanan dan keselamatan penerbangan disebut *Wildlife Hazard*. Potensi bahaya satwa liar merupakan ancaman serius bagi keselamatan penerbangan, terutama di area sisi udara di mana burung, hewan darat atau satwa liar lainnya yang dapat menganggu operasional pesawat.

Wildlife Hazard tidak hanya mengancam keselamatan pesawat udara dan kendaraan operasional, tetapi juga berpotensi menimbulkan kerugian finansial bagi bandara akibat penundaan dan biaya perbaikan jika ada kerusakan pada pesawat.

Pada saat melakuakn inspeksi ke area runway, penulis menemukan seekor anjing yang sedang bermain di area apron charlie dan pada saat di unit AMC, penulis juga menemukan seekor anjing yang sama berada di apron delta dan jarak antara anjing liar tersebut dengan pesawat udara tidak terlalu jauh. Hal ini tentu membahayakan operasional yang ada di area sisi udara terutama dalam pergerakan pesawat terbang, seperti masuknya ke mesin pesawat atau menganggu kendaraan lain yang sedang beroperasi di wilayah tersebut.

Untuk memahami akar permasalahan dan mencegah kejadian serupa di masa depan, perlu dilakukan investigasi lebih lanjut terkait bagaimana anjing liar dapat masuk ke area sisi udara dan ada beberapa faktor yang menyebabkan masuknya anjing liar tersebut ke area sisi udara terutama pada area apron. Kurang optimalnya pengawasan pada area apron sehingga menyebabkan anjing liar dapat masuk ke sisi udara, juga terdapat beberapa tempat seperti hangar atau tempat lain yang menjadi sarang atau habitat anjing liar tersebut dan juga tempat mencari makan.



Gambar 4.2 Anjing Liar di Wilayah *Apron Charlie*



Gambar 4.3 Anjing Liar di Wilayah *Apron Delta*

4.4 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diidentifikasi, solusi dan saran yang diajukan dalam penelitian ini diharapkan dapat menjadi kontribusi positif bagi pengembangan Bandar Udara Tjilik Riwut. Penulis, sebagai Taruna yang melaksanakan OJT, menyadari keterbatasan dalam memberikan solusi yang komprehensif. Oleh karena itu, rekomendasi yang ada di dasarkan oleh data yang tersedia dan regulasi terkait. Namun demikian, untuk mencapai standar pelayanan

bandara yang optimal, alangkah baiknya solusi tidak hanya berasal dari internal bandara tetapi juga melibatkan prespektif ekternal yang lebih luas.

Wildlife Hazard menjadi sebuah ancaman dalam proses operasional penerbangan di area apron. kehadiran satwa liar tersebut di area sisi udara terutama di apron dapat menyebabkan gangguan operasional pesawat atau menganggu kendaraan yang beroperasi di area tersebut, yang nantinya akan berakibat fatal. Untuk mengatasi masalah tersebut, penanganan yang sesuai dengan regulasi dan standar operasional di bandar udara sangat penting. Beberapa langkah yang dapat di ambil yaitu;

- a. Sesuai dengan Standar Operasional Apron Movement Control (AMC) untuk lebih meningkatkan keamanan penerbangan di area apron dan melakukan inspeksi pada apron secara rutin, untuk memantau keberadaan anjing atau satwa liar lainnya yang berpotensi mengancam keselamatan penerbangan dan melakukan penanganan sesuai dengan Standar Operasional Unit Safety.



Gambar 4.4 Patroli AMC di area Apron

- b. Melakukan penanganan terhadap *Wildlife Hazard* sesuai dengan SKEP 42/III/2010 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 03 Management Bahaya Hewan Liar di

bandar udara dan Sekitarnya dan Peraturan Menteri Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) Bandar Udara (aerodrome).

- Melakukan identifikasi terhadap jenis – jenis satwa liar yang berpotensi menimbulkan bahaya serta penilaian risiko untuk menentukan tingkat bahaya yang ditimbulkan oleh masing – masing jenis satwa liar.
- Bekerjasama dengan Balai Konversi Sumber Daya Alam (BKSDA) dan Damkar Kota palangka Raya untuk memasang perangkap anjing di tempat tempat yang sekiranya menjadi jalur lalu – lintas hewan tersebut.
- Melakukan modifikasi habitat di sekitar bandar udara untuk mengurangi daya tarik satwa liar, seperti menghilangkan sumber makanan dan air, mengurangi tempat berlindung seperti hangar dan tempat lain yang menjadi habitat anjing liar, dan mengubah vegetasi.
- Melakukan evaluasi secara berkala terhadap data dan informasi yang terkumpul untuk mengidentifikasi area yang perlu perbaikan.



Gambar 4.5 Perangkap Anjing Liar

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan Taruna/i pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, dapat menghasilkan beberapa kesimpulan tentang kegiatan yang terjadi di lapangan yaitu;

5.1.1 Kesimpulan Permasalahan

Berdasarkan pengamatan yang Taruna/i lakukan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, dapat menghasilkan beberapa kesimpulan tentang laporan permasalahan mengenai kurang optimalnya penanganan di area apron menyebabkan masuknya satwa liar, yaitu;

1. Berdasarkan permasalahan tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa kurang optimalnya pengawasan pada area apron menyebabkan masuknya satwa liar yang menjadi ancaman serius bagi keselamatan penerbangan, sehingga perlu ditingkatkan pengawasan yang lebih intensif untuk mencegah masuknya satwa liar dan memastikan keselamatan penerbangan tetap terjaga.

5.1.2 Kesimpulan Umum

Selama kegiatan *On the Job Training* berlangsung, baik pada sisi darat (*Landside*) dan sisi udara (*Airside*), terdapat beberapa kesimpulan umum yang di dapat oleh Taruna/i, yaitu;

1. Dengan adanya kegiatan *On the Job Training*, Taruna/i dapat mengerti dan mengamati hal – hal yang tidak bisa di dapatkan saat proses pemebelajaran di Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Dengan berlangsungnya kegiatan On The Job Training, Taruna/i dapat melihat langsung bagaimana kondisi yang ada di dunia kerja secara nyata dan keadaan yang sangat berbeda dengan kondisi saat belajar teori dan praktek di Politeknik Penerbangan Surabaya.

3. Terlaksananya kegiatan On The Job Training ini dapat menambah wawasan Taruna/i yang mendalam tentang fasilitas-fasilitas yang ada di Unit Penyelenggara Bandar Udara Arung Palakka Bone.

5.2 Saran

Selama kegiatan OJT, terdapat beberapa saran yang ingin disampaikan oleh penulis. Saran ini bisa bermanfaat untuk pembaca, akademi, dan pihak bandara yang nantinya bisa menjadi pedoman dalam melakukan perbaikan dalam melaksanakan pekerjaan. Adapun saran yang ingin disampaikan oleh penulis adalah sebagai berikut;

5.2.1 Saran Permasalahan

Adapun saran yang ingin penulis sampaikan, berkaitan dengan kurang optimalnya pengawasan pada apron sehingga menyebabkan masuknya satwa liar, diharapkan untuk meningkatkan pengawasan pada area sisi udara terutama pada apron serta pengawasan yang lebih ketat untuk mengurangi ancaman keselamatan penerbangan pada sisi udara.

5.2.2 Saran Umum

Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), tentunya adapun saran untuk pihak bandara maupun pihak akademik;

1. Saran Untuk Pihak Bandara

Saran yang di berikan terhadap pihak bandara agar lebih meningkatkan kualitas pelayanan dan keamanan yang ada di Bandara Tjilik Riwut, mengingat semakin meningkatnya kebutuhan moda transportasi penerbangan di Indonesia. Dalam proses peningkatan kualitas pelayanan seperti perlunya peningkatan keamanan penerbangan baik di sisi udara maupun di sisi darat.

2. Saran Untuk Pihak Akademik

Saran yang di berikan terhadap pihak akademik agar lebih meningkatkan kualitas dan kuantitas proses pembelajaran Taruna/I pada saat masih di Politeknik Penerbangan Surabaya. Dibutuhkannya jam praktikum yang lebih banyak agar menunjang kegiatan OJT menjadi lebih terampil saat berada di lapangan,

DAFTAR PUSTAKA

Buku Pedoman *On the Job Training* Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya tahun 2024.

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Annex 14 dari ICAO (Internasional Civil Aviation Organization) mengatur tentang *Aerodrome*

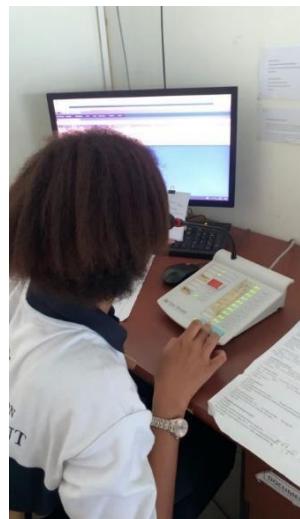
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang Aerodrome.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR Part 139) Volume I Aerodrome Daratan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/42/III/2010 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 03 Management Bahaya Hewan Liar di bandar udara dan sekitarnya.

LAMPIRAN A. DOKUMENTASI PELAKSANAAN OJT

LAMPIRAN 1: Unit TIS dan Informasi



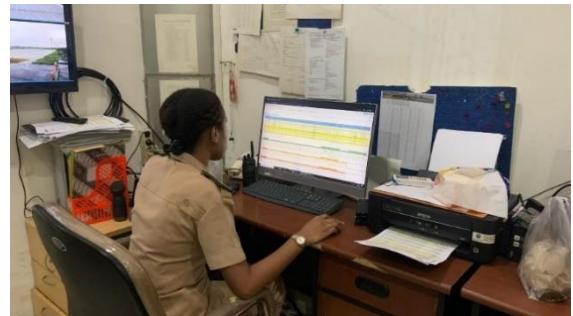
LAMPIRAN 2: Unit Safety



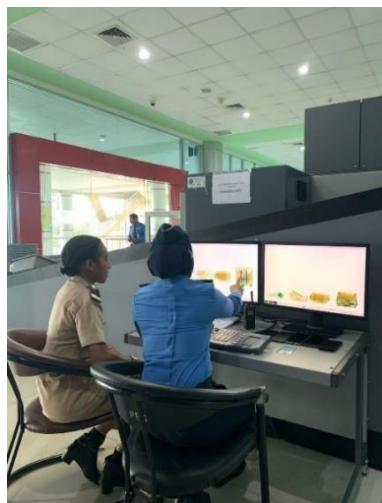


LAMPIRAN 3: Unit Apron Movement Control (AMC)





LAMPIRAN 4: Unit Aviation Security (AVSEC)



LAMPIRAN B. SERTIFIKAT OJT

Nama : Inseren Femaya Rumakiek
NIT : 30622090
Lokasi : Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya



PT. ANGKASA PURA INDONESIA
KANTOR CABANG BANDAR UDARA TJILIK RIWUT

Sertifikat

Nomor : STI.PKY.GM.0116/HK.07/2025

diberikan kepada :
INSEREN FEMAYA RUMAKIEK (30622090)

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

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

