BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 11 Desember 2023 – 29 Februari 2024

Disusun Oleh:

RIZA DWI APRILLIA
NIT. 30621019

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 11 Desember 2023 – 29 Februari 2024

Disusun Oleh:

RIZA DWI APRILLIA
NIT. 30621019

PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Disusun Oleh:

RIZA DWI APRILLIA
NIT. 30621019

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:

Dosen Pembimbing	*Supervisor*
AHMAD MUSADEK, ST., M.MT	TANTA MAULANA DIMAR
NIP. 19680217 199102 1 001	NIK. 20004452

Mengetahui
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

AHMAD MUSADEK, ST., M.MT
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 29 Februari 2024 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang di inginkan. 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. Tuhan Yang Maha Esa
2. Kedua orang tua dan saudara penulis yang telah memberikan do'a dan motivasi baik material maupun spiritual kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dengan baik sesuai dengan waktu yang ditentukan:
3. Bapak Ir. Agus Pramuka, M.M., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Ardha Wulanigara, selaku *Executive General Manager* PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut;
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.T., selaku Kepala Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya sekaligus dosen pembimbing laporan *On the Job Training* di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya;

6. Bapak Tanta Maluana Dimar selaku *supervisor* yang membimbing dan memberi arahan saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya;
7. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya;
8. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security, Apron Movement Control, Terminal Inspection Service* dan komersil;
9. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut;
10. 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.

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, 29 Februari 2024

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
LEMBAR PERSETUJUAN ii
KATA PENGANTAR iii
DAFTAR ISI v
DAFTAR GAMBAR viii
DAFTAR TABEL ix
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) 1
1.2 Tujuan Kegiatan *On the Job Training* (OJT) 3
1.2.1 Bagi Kampus 3
1.2.2 Bagi Taruna 3
1.3 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT) 4
1.3.1 Manfaat Bagi Taruna 4
1.3.2 Manfaat Bagi Perusahaan Tempat *On the Job Training* (OJT) .. 4
BAB II GAMBARAN UMUM LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT) 5
2.1 Sejarah Singkat 5
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) 5
2.1.2 PT. Angkasa Pura II 5
2.1.3 Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya 10
2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya 11
2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara 11
2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara 11
2.2.3 Jam Operasi 12
2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara 13
2.2.5 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara 13
2.2.6 Pertolongan Kecelakaan Pesawat Udara dan Pemadam Kebakaran (*Rescue and Fire Fighting*) 14
2.2.7 *Avaibility Clearing* 14
2.2.8 *Apron, Taxiway and Check Location Data* 15

2.2.9 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat 15
2.2.10 Karakteristik Fisik *Runway* 16
2.2.11 *Declared Distance* 17
2.2.12 Helicopter Landing Area 17
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya 18
2.4 Fasilitas Lokasi *On The Job Training* (OJT) 21
2.4.1 Sisi Darat (*Land Side*) 21
2.4.2 Sisi Udara (*Airside*) 26
BAB III PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) 30
3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) 30
3.2 Tempat dan Waktu Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) 30
3.2.1 Tempat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) 30
3.2.2 Waktu Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) 30
3.2.3 Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT) 30
3.3 Unit Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) 31
3.3.1 *Aviation Security* (AVSEC) 31
3.3.2 *Apron Movement Control* (AMC) 34
3.3.3 *Terminal Inspection Service* (TIS) 45
3.3.4 Komersil 47
3.4 Permasalahan 50
3.4.1 Permasalahan 1 (satu) 50
3.4.2 Permasalahan 2 (dua) 51
3.4.3 Permasalahan 3 (tiga) 52
3.5 Penyelesaian Permasalahan 53
3.5.1 Penyelesaian Permasalahan 1 (satu) 53
3.5.2 Penyelesaian Permasalahan 2 (dua) 54
3.5.3 Penyelesaian Permasalahan 3 (tiga) 55
BAB IV PENUTUP 56
4.1 Kesimpulan 56
4.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab III 56
4.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* 56

4.2 Saran 57
4.2.1 Saran Terhadap Bab III 57
4.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)..... 57
LAMPIRAN 60

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura II tahun 1984-2014 7
Gambar 2.2 Logo Angkasa Pura II mulai 21 Januari 2014 7
Gambar 2.3 Struktur Organisasi PKY 18
Gambar 2.4 Terminal Baru 21
Gambar 2.5 Terminal Lama 22
Gambar 2.6 Terminal Kargo 22
Gambar 2.7 Kantor Administrasi 23
Gambar 2.8 Tempat Parkir Kendaraan Umum 23
Gambar 2.9 Menara ATC 24
Gambar 2.10 Gedung PKP-PK 24
Gambar 2.11 Terminal VIP 25
Gambar 2.12 Bangunan BMKG 25
Gambar 2.13 Gedung DPPU 26
Gambar 2.14 *Runway* 26
Gambar 2.15 *Taxiway* 27
Gambar 2.16 *North Apron* 28
Gambar 2.17 *South Apron* 28
Gambar 2.18 *Equipment Safety Area* 29
Gambar 3.1 Jadwal *On The Job Training* (OJT) taruna 31
Gambar 3.2 *Identification Aircraft Stand* 37
Gambar 3.3 *Lead-In Lead-Out Lines* 38
Gambar 3.4 *Aircraft Stand Number Designation for Taxi Lead-In Designation* .. 38
Gambar 3.5 *Apron Taxiway Center Lines* 39
Gambar 3.6 *Marshaller Stop Line* 40
Gambar 3.7 *Apron Safety Lines* 40
Gambar 3.8 *Equipment Storage Area* 41
Gambar 3.9 *Aviobridge Wheel Position* 42
Gambar 3.10 *Equipment Parking Area* 42
Gambar 3.11 *Apron Service Road Marking* 43
Gambar 3.12 Marka *Apron Edge* 44
Gambar 3.13 Marka *Tug Parking Position Lines* 44
Gambar 3.14 *No Parking Area* 45
Gambar 3.15 Antrian di area *Hold Baggage Security Check Point* 50
Gambar 3.16 Peletakan barang di *X-Ray* yang tidak sesuai SOP 51
Gambar 3.17 Tumpahan Oli di area *Apron* 51
Gambar 3.18 *Foreign Object Debris* yang ditemukan di *Apron* 52
Gambar 3.19 *Lift coloumn aviobridge* yang tidak seimbang 52
Gambar 3.20 *air conditioner* (AC) pada ruang tunggu 53

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara 11
Tabel 2.2 Jam Operasi 12
Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara..... 13
Tabel 2.4 Fasilitas Penumpang Pesawat Udara..... 13
Tabel 2.5 Fasilitas PKP-PK..... 14
Tabel 2.6 *Apron, Taxiway* dan *Check Location Data*..... 15
Tabel 2.7 *Parking Stand North Apron*..... 15
Tabel 2.8 *Parking Stand South Apron* 15
Tabel 2.9 Karakteristik Fisik Runway..... 16
Tabel 2.10 Karakteristik Fisik *Strip Runway* 16
Tabel 2.11 RESA..... 17
Tabel 2.12 *Declared Distance*..... 17
Tabel 2.13 *Helicopter Landing Area*..... 17

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

On the Job Training (OJT) merupakan suatu bentuk penyelenggaraan pendidikan yang mengaplikasikan secara sistematis dan sinkron antara program pendidikan di kampus dengan program penguasaan keahlian yang diperoleh. *On the Job Training* (OJT) yang dimaksud adalah suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu untuk mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten.

Perkembangan dalam dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Negara Indonesia. Di era ini, bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara diberbagai pulau. Transportasi udara menjadi kian penting akibat luasnya wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang dipisahkan oleh perairan yang luas. Transportasi udara merupakan sarana transportasi yang dapat menghubungkan wilayah-wilayah tersebut dengan waktu tempuh yang lebih cepat. Angkutan udara memerlukan penerbangan, yaitu bagian dari sistem transportasi udara yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang dinamis.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan Taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar mencetak

Sumber Daya Manusia (SDM) yang terampil, tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT) yang mana dalam pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan industri penerbangan. Dengan adanya praktek kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On the Job Training* (OJT). Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan pada penumpang transportasi udara.

Selain itu, *On the Job Training* (OJT) dapat digunakan sebagai salah satu instrumen untuk mengukur dan mengetahui tingkat keberhasilan pendidikan dan pelatihan secara umum dan mengukur tingkat keberhasilan taruna dalam melakukan proses pembelajaran. Adanya program *On the Job Training* (OJT) juga sebagai sarana motivasi dan kreativitas individu dimana pelatihan tidak hanya dilaksanakan di dalam ruang kelas, namun taruna diberi kesempatan untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan di lingkungan kerja sesungguhnya.

Oleh karena itu, peserta *On the Job Training* (OJT) diharapkan bisa mengamalkan ilmu yang sudah didapatkan ke lingkungan kerja yang sesungguhnya. Selain itu, penulis berupaya semaksimal mungkin untuk dapat memanfaatkan kesempatan belajar langsung di lapangan untuk menambah pengetahuan dan wawasan di setiap unit kerja di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

1.2 Tujuan Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Bagi Kampus

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

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

1.2.2 Bagi Taruna

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

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

1.3 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

1.3.1 Manfaat Bagi Taruna

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

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

1.3.2 Manfaat Bagi Perusahaan Tempat *On the Job Training* (OJT)

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

1. Dengan dilaksanakannya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan sekolah penerbangan.
2. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On the Job Training* (OJT), sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM).
3. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta *On the Job Training* (OJT) itu sendiri.

BAB II
GAMBARAN UMUM LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (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 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 II

Perusahaan ini didirikan oleh pemerintah Indonesia pada tahun 1984 sebagai sebuah perusahaan umum (Perum) dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1985, penerbangan berjadwal di Bandara Halim Perdanakusuma dan Bandara Kemayoran mulai dipindah ke Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1986, perusahaan ini diubah namanya menjadi Perum Angkasa Pura II dan ditugaskan untuk mengelola bandara yang terletak di Indonesia bagian barat. Pada tahun 1991, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dan Bandara Supadio.

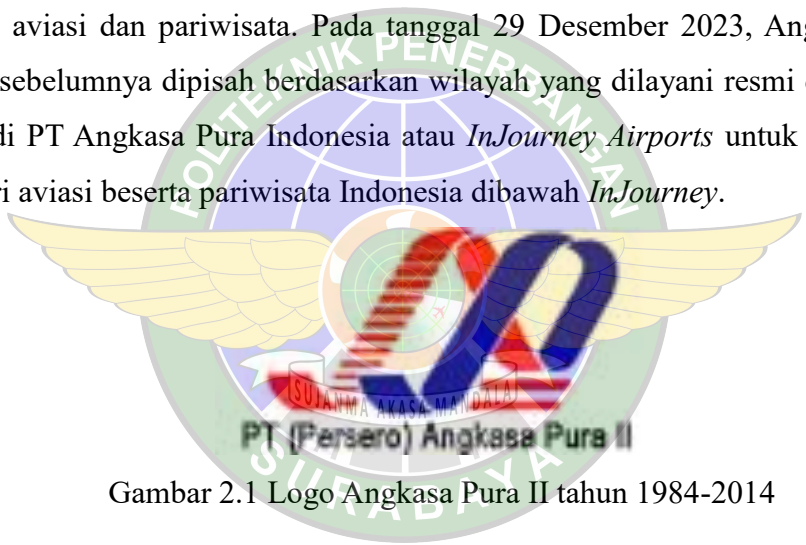
Pada tahun 1993, status perusahaan ini diubah menjadi persero. Setahun kemudian, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Polonia, Bandara Simpang Tiga, Bandara Husein Sastranegara, Bandara Blang Bintang, dan Bandara Tabing. Pada tahun 1999, perusahaan ini mengubah nama Bandara Simpang Tiga menjadi Bandara Sultan Syarif Kasim II. Setahun kemudian, perusahaan ini juga mulai mengelola Bandara Kijang.

Pada tahun 2004, perusahaan ini meresmikan terminal khusus haji di Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan Bandara Internasional Minangkabau. Pada tahun 2006, Wakil Presiden Jusuf Kalla meletakkan batu pertama pembangunan Bandara Kualanamu. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono kemudian juga meresmikan lounge khusus TKI di Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2006 juga, perusahaan ini mendirikan PT Railink bersama PT Kereta Api Indonesia. Pada tahun 2007, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Depati Amir dan Bandara Sultan Thaha. Pada tahun 2009, perusahaan ini meresmikan Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta.

Setahun kemudian, perusahaan ini juga meluncurkan kembali Terminal 1C Bandara Soekarno-Hatta. Pada tahun 2011, perusahaan ini meletakkan batu pertama pembangunan terminal di Bandara Depati Amir dan Bandara Supadio. Setahun kemudian, perusahaan ini meresmikan terminal baru di Bandara Sultan Syarif Kasim II. Pada tahun 2013, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Silangit, serta mulai mengoperasikan Bandara Kualanamu dan terminal baru di Bandara Raja Haji Fisabilillah. Pada tahun 2016, perusahaan ini mulai mengoperasikan Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno-Hatta.

Pada bulan Januari 2017, perusahaan ini mulai mengoperasikan terminal internasional baru di Bandara Husein Sastranegara dan terminal baru di Bandara Depati Amir. Pada bulan September 2017, perusahaan ini mulai membangun Airport Operation Control Center (AOCC) dan mulai mengoperasikan kalayang di Bandara Soekarno-Hatta. Pada bulan November 2017, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Jenderal Besar Sudirman. Pada bulan November 2017 juga, Presiden Joko Widodo meresmikan Bandara Silangit.

Pada bulan Desember 2017, PT Railink mulai mengoperasikan KA Bandara Soekarno-Hatta. Pada bulan Desember 2017 juga, Presiden Joko Widodo meresmikan Terminal Ultimate Bandara Supadio dengan didampingi oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi. Pada bulan yang sama, perusahaan ini juga mulai mengelola Bandara Banyuwangi. Pada tahun 2018, perusahaan ini mulai mengoperasikan Bandara Kertajati. Pada bulan Oktober 2019, perusahaan ini mulai mengelola Bandara Radin Inten II, Bandara H.A.S. Hanandjoeddin, dan Bandara Fatmawati Soekarno. Pada bulan Oktober 2021, pemerintah resmi menyerahkan mayoritas saham perusahaan ini ke Aviasi Pariwisata Indonesia, sebagai bagian dari upaya untuk membentuk holding BUMN yang bergerak di bidang aviasi dan pariwisata. Pada tanggal 29 Desember 2023, Angkasa Pura I dan II sebelumnya dipisah berdasarkan wilayah yang dilayani resmi digabungkan menjadi PT Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports* untuk mereformasi industri aviasi beserta pariwisata Indonesia dibawah *InJourney*.



Gambar 2.1 Logo Angkasa Pura II tahun 1984-2014

Gambar 2.2 Logo Angkasa Pura II mulai 21 Januari 2014

Hingga akhir tahun 2021, Angkasa Pura II mengelola 20 bandar udara sebagai berikut :

1. Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda (Kota Banda Aceh)
2. Bandar Udara Internasional Kualanamu (Kota Medan, Sumatera Utara)
3. Bandar Udara Internasional Minangkabau (Kota Padang, Sumatera Barat)
4. Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II (Kota Pekanbaru, Riau)

5. Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II (Kota Palembang, Sumatera Selatan)
6. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta (Jabodetabek)
7. Bandar Udara Internasional Halim PerdanaKusuma (Jabodetabek)
8. Bandar Udara Internasional Kertajati (Kota Bandung, Jawa Barat)
9. Bandar Udara Sisingamangaraja XII (Tapanuli Utara, Sumatera Utara)
10. Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah (Kepulauan Riau)
11. Bandar Udara Sultan Thaha (Kota Jambi)
12. Bandar Udara Fatmawati Soekarno (Kota Bengkulu)
13. Bandar Udara H.A.S. Hanandjoeddin (Kepulauan Bangka Belitung)
14. Bandar Udara Depati Amir (Kepulauan Bangka Belitung)
15. Bandar Udara Internasional Radin Inten II (Kota Bandar Lampung)
16. Bandar Udara Husein Sastranegara (Kota Bandung, Jawa Barat)
17. Bandar Udara Jenderal Besar Sudirman (Banyumas, Jawa Tengah)
18. Bandar Udara Banyuwangi (Banyuwangi, Jawa Timur)
19. Bandar Udara Supadio (Kota Pontianak, Kalimantan Barat
20. Bandar Udara Tjilik Riwut (Kota Palangkaraya, Kalimantan Tengah)

2.1.2.1 Visi Perusahaan

On Becoming Airport Enterprise Leader in the Region memiliki makna bahwa Angkasa Pura II mempunyai cita-cita dalam lima tahun ke depan menjadi perusahaan *(enterprise)* yang terdepan dalam bisnis bandar udara di kawasan. Kawasan yang dimaksud dalam visi adalah Asia. Angkasa Pura II memiliki visi menjadi perusahaan pengelola bandar udara dengan lingkup global, dengan ragam usaha yang memberikan nilai tambah tinggi pada *value chain* 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.

2.1.2.2 Misi Perusahaan

Berikut merupakan misi dari perusahaan PT Angkasa Pura II:

1. Katalisator bagi Pertumbuhan dan Pemerataan Ekonomi Indonesia: Menjadi agen pembangunan di Indonesia dengan menyediakan infrastruktur kelas dunia yang mendukung konektivitas transportasi udara
2. Meningkatkan ekspansi global untuk bisnis dan konektivitas: Perluas pasar secara nasional maupun global dan menciptakan aksesibilitas dan konektivitas melalui hub terintegrasi dan memperkuat posisi sebagai jalur liburan regional
3. Membangun infrastruktur berdasarkan teknologi maju dan inovasi: Pembangunan sistem operasi berbasis teknologi untuk meningkatkan efisensi dan menciptakan keunggulan operasional yang bukan hanya layanan bandara yang ada
4. Orkestrator bagi para pemangku kepentingan terkait bisnis aviasi: Memperkuat kerja sama & sinergi dengan semua pemangku kepentingan dalam ekosistem transportasi udara untuk menjalankan layanan bandara terpadu
5. Meningkatkan kemampuan perusahaan dan kualitas SDM: Menghormati para karyawan dan memprioritaskan kesejahteraan dan kompetensi & kemampuan personel untuk mencapai standar dunia

2.1.2.3 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).

2.1.3 Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

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

Pada Tanggal 24 September 1973 Pelabuhan Udara Panarung oleh Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah di serah terimakan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI .Sejak itu tanggung jawab Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah beralih sepenuhnya kepada pemerintah pusat,sebagai tindak lanjut dari serah terima tersebut oleh Menteri Perhubungan Bapak. Prof. Dr. Emil Salim dinyatakan Pelabuhan Udara Panarung Palangka Raya sebagai Pelabuhan Udara untuk lalu lintas udara dalam negeri (Domestik) dengan menggunakan pesawat jenis Fokker 27.

Pelabuhan Udara Panarung Menjadi Bandar Udara Tjilik Riwut Bertepatan dengan peringatan Hari Pahlawan Nasional tanggal 10 Nopember 1988 nama Tjilik Riwut (mantan Gubernur Kalimantan Tengah), diabadikan untuk nama Bandar Udara Ibukota Provinsi Kalimantan Tengah Palangka Raya yang sebelumnya bernama Pelabuhan Udara Panarung. Penggantian nama menjadi Bandar Udara Tjilik Riwut serta penandatanganan prasastinya dilakukan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ir. Azwar Anas. Penggantian nama tersebut sesuai dengan usul Gubernur Kalimantan Tengah, DPRD

Kalimantan Tengah dan rekomendasi/tanggapan Menteri Dalam Negeri. Pengabadian nama tersebut karena Tjilik Riwut adalah seorang Pahlawan Nasional (Keputusan Presiden Republik Indonesia tanggal 6 November 1988 No.108/TK/1988). Pada 28 Maret 2019 dioperasikan terminal baru ini, terminal lama bandara ini dipindahkan ke terminal baru bandara ini. Pada 8 April 2019 terminal baru ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo.

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

2.2 Data Umum Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.2.1 Indikator Lokasi Bandar Udara

Indikator Lokasi : WAGG

Nama Bandar Udara : Bandar Udara Tjilik Riwut

Nama Kota : Kota Palangka Raya

2.2.2 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

Tabel 2.1 Data Geografis dan Data Administrasi Bandar Udara

1.	Koordinat ARP *Aerodrome*	: 02^0 13’ 36.04” S; 113^0 56’ 39.55” E
2.	Arah dan jarak ke kota	: *Bearing* 060^0 & 1 Km dari Kota Palangka Raya
3.	*Magnetik Var* / Tahun Perubahan	: 1° E/0.06° /2020
4.	Elevasi / Referensi Temperatur	: 40 feet/ 32°C
5.	Elevasi Masing Masing	: Ujung RWY 16 / 40 Feet

	Threshold	Ujung RWY 34 / 39 Feet
6.	Elevasi Tertinggi *Touch down* Zone Pada *Precision Approach Runway*	: 40 *feet* dari *Threshold runway* 16
7.	Rincian *Rotating Beacon*	: Putaran 360^0 Lokasi Puncak Tower
8.	Penyelenggara Bandar Udara	: PT Angkasa Pura II
9.	Alamat	: Jl. Adonis Samad, Palangka Raya Kalimantan Tengah 73111
10.	*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.	*Handling*	Senin - Minggu	05.00 - 20.30 WIB/ 22.00 - 13.30 UTC
7.	Keamanan Bandar udara	Senin - Minggu	24 Jam
	Keterangan	: Penambahan jam operasional bandara atas permintaan operator pesawat udara, namun disesuaikan dengan kemampuan bandar udara	

2.2.4 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

Tabel 2.3 Pelayanan dan Fasilitas Teknis Penanganan Pesawat Udara

No.	Jenis Pelayanan dan Fasilitas	Keterangan
1.	Fasilitas Penanganan Kargo	Tersedia
2.	Bahan Bakar/oli/tipe	Tersedia Jet A 1
3.	Fasilitas Pengisian Bahan Bakar/kapasitas	1 Unit *Refueller* @7 KL 2 Unit *Refueller* @16 KL 2 *Unit Ground Tank* @250 KL 2 *Unit Ground Tank* @50 KL 1 *Unit Warehouse* Avgas 300 drum
4.	Ruang Hangar Untuk Perbaikan Pesawat Udara	Tersedia Milik AAA (Flaying 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	Tipe 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 *Avaibility 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	*Apron*			
	North Apron	350 m x 100 m	*Asphalt & Rigid*	47 R/B/X/T
	South Apron	208 m x 110 m	*Rigid*	47 R/B/X/T
2	*Taxiway*			
	Taxiway A	150 m x 23 m	*Asphalt*	48 F/C/W/T
	Taxiway B	150 m x 23 m	*Asphalt*	48 F/C/W/T
	Taxiway C	150 m x 23 m	*Asphalt*	48 F/C/W/T

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

2.2.9 Parking Stand Pesawat Udara dan Koordinat

a. *North Apron*

Tabel 2.7 *Parking Stand North Apron*

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

b. *South Apron*

Tabel 2.8 *Parking Stand South Apron*

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

2.2.10 Karakteristik Fisik *Runway*

Tabel 2.9 Karakteristik Fisik *Runway* (1)

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

Tabel 2.10 Karakteristik Fisik *Runway* (2)

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

Tabel 2.11 RESA

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	

2.2.11 *Declared Distance*

Tabel 2.12 *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

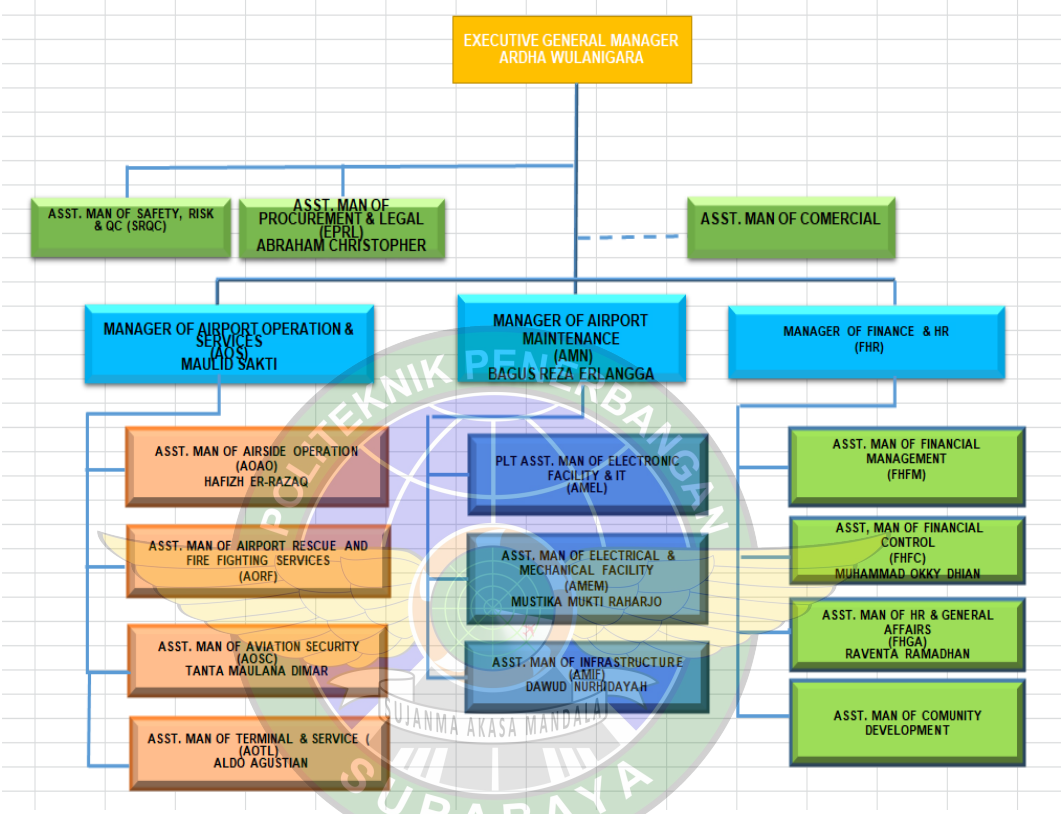
2.2.12 Helicopter Landing Area

Tabel 2.13 *Helicopter Landing Area*

1.	*Coordination TLOF THR FATO*	$02^0$13’28.50”S $113^0$56’36.87”E
2.	*TLOF and or FATO elevation (m/ft)*	40 ft
3.	*TLOF and FATO area dimensions, surface, strenght, marking*	*Surface : Asphalt* *Strenght : PCN 48 F/C/W/T*
4.	*True bearing and MAG bearing of FATO*	NIL
5.	*Declared distance available*	NIL
6.	*APP and FATO lighting*	NIL
7.	Keterangan	*Aiming Point Coordinate:* *$02^0$13’28.50”S $113^0$56’36.87”E* *Surface : Asphalt* *Strenght : PCN 48 F/C/W/T*

		Marking Available, Location Taxiway A

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya



Gambar 2.3 Struktur Organisasi PKY
Sumber : Data Kantor AP Cabang PKY

Tugas dan tanggung jawab setiap bidang adalah sebagai berikut:

1. *Executive General Manager*

   Executive 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. *Asst. Manager of Safety & Risk Management*

   Asst. Manager of Safety & Risk 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. *Asst. Manager of Procurement & Legal*

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

4. *Asst. Manager of Commercial*

   Asst. Manager of Commercial 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. *Manager of Airport Operation & Service*

   Manager of Airport Operation & Service bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan operasional bandar udara; mengelola dan mengevaluasi keamanan dan keselamatan bandar udara; mengelola dan mengevalusi fasilitas Bandar udara; mengelola dan mengawasi temuan kegiatan audit internal maupun eksternal. *Manager* membawahi beberapa *Assistant Manager* yaitu

   a. *Assistant Manager of Airside Operation*

b. *Assistant Manager of Airport Rescue and Fire Fighting Service*
c. *Assistant Manager of Aviation Security*
d. *Assistant Manager of Terminal & Service*

6. *Manager of Airport Maintenance*

Manager of Airport Maintenance 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, Fasillitas *Smart Airport, Digital Aiport*, Jaringan data; mengelola dan mengevalusi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi infrastruktur sisi udara & aksebilitas meliputi *Runaway, Apron, Taxiway*, Jalan, Jembatan, Marka, Pagar; mengelola dan mengevalusi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasillitas lisrik meliputi *Main Power Station*, UPS dan Konventer, Visual Aid, Jaringan Listrik, *Water Pumping* dan jalinan air bersih; mengelola dan mengevalusi 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. *Assistant Manager of Electronic Facility & IT*
b. *Assistant Manager of Electrical & Mechanical Facility*
c. *Assistant Manager of Infrastructure*

7. *Manager of Finance & Human Resources*

Manager of Finance & Human Resources bertanggung jawab mengelola dan mengevalusi kegiatan fungsi keuangan meliputi anggaran ekspedisi, akutansi, investasi dan manajemen pajak; mengelola dan mengevalusi kehiayan fungsi sumber daya manusia & umum meliputi manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, administrasi perkantoran; mengelola dan mengevalusi kegiatan fungsi manajemen keuangan meliputi penerimaan dan pengeluaran keuangan, penyusunan laporan manajemen, penagihan dan pencatatan piutang,

pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang kegiatan pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang. Manager FHR membawahi beberapa *Assistant Manager* yaitu

a. *Assistant Manager of Financial Management*
b. *Assistant Manager of Financial Control*
c. *Assistant Manager of* HR *& General Affairs*
d. *Assistant Manager of Community Development*

2.4 Fasilitas Lokasi *On The Job Training* (OJT)

2.4.1 Sisi Darat (*Land Side*)

a. Terminal Baru Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Gambar 2.4 Terminal Baru
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal Baru

1. Luas : 29.124 m^2
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

b. Terminal Lama Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

Gambar 2.5 Terminal Lama
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal Lama

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

c. Terminal Kargo

Gambar 2.6 Terminal Kargo
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal Kargo

1. Luas : 400 m^2
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

d. Bangunan Kantor Administrasi

Gambar 2.7 Kantor Administrasi
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Bangunan Kantor Administrasi

1. Luas : 2.100 m^2
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

e. Tempat Parkir Kendaraan Umum

Gambar 2.8 Tempat Parkir Kendaraan Umum
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Tempat Parkir Kendaraan Umum

1. Luas : 20.520 m^2
2. Permukaan : *Asphalt*

3. Kondisi : Baik

f. Menara ATC

Gambar 2.9 Menara ATC
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Menara ATC

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

g. PKP-PK

Gambar 2.10 Gedung PKP-PK
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi PKP-PK

1. Permukaan : Beton
2. Kondisi : Baik

h. Terminal VIP

Gambar 2.11 Terminal VIP
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Terminal VIP

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

i. Bangunan Meteorologi

Gambar 2.12 Bangunan BMKG
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Bangunan Meteorologi

1. Luas : 245 m^2
2. Permukaan : Beton
3. Kondisi : Baik

SC ITEKNIK PENERBANGAN SUJANMA AKASA MANDALA SURABAYA

j. Gedung DPPU (Depot Pengisian Pesawat Udara)

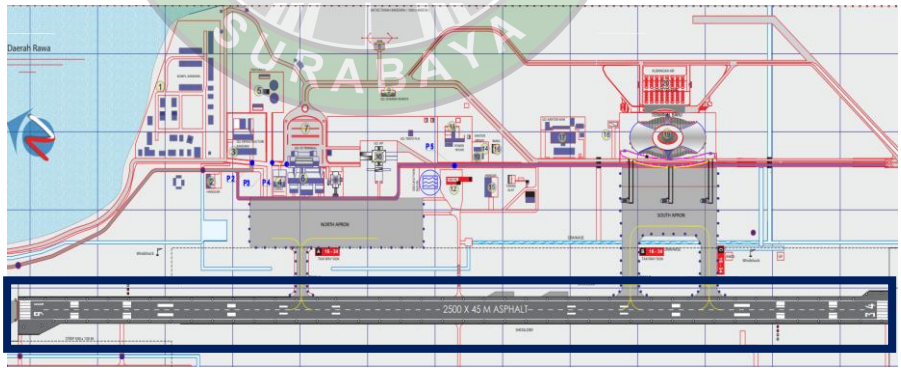
Gambar 2.13 Gedung DPPU
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi Gedung DPPU

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

2.4.2 Sisi Udara (*Airside*)

a. *Runway*



Gambar 2.14 *Runway*
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi dari *Runway*

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

1. Permukaan : *Asphalt*
2. Kekuatan (PCN)

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

Runway 34 : 48 F/C/W/T

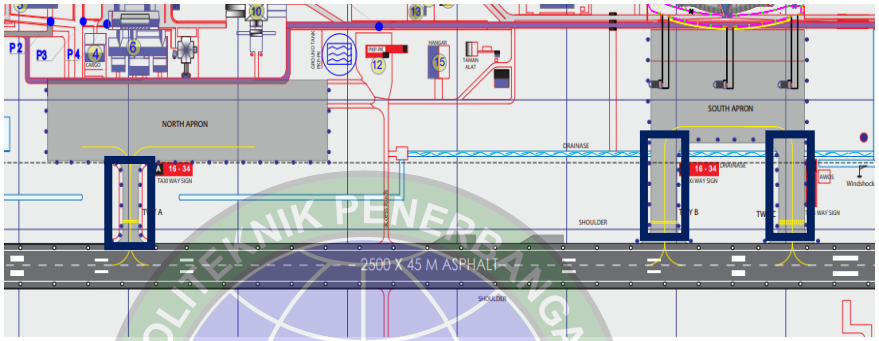
Runway 16 : 48 F/C/W/T

3. Kondisi : Baik
4. Dimensi

   Area 34 : 2500 x 45 m

   Area 16 : 2500 x 45 m

b. *Taxiway*



Gambar 2.15 *Taxiway*
Sumber: Dokumentasi Penulis

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

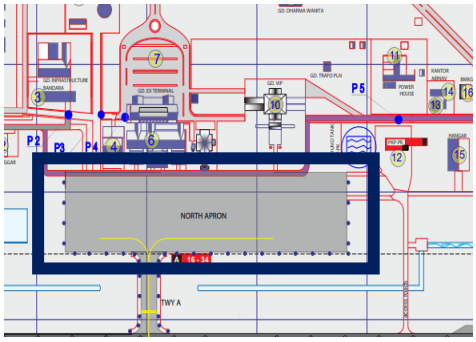
   Taxiway A : 150 m x 23 m

   Taxiway B : 150 m x 23 m

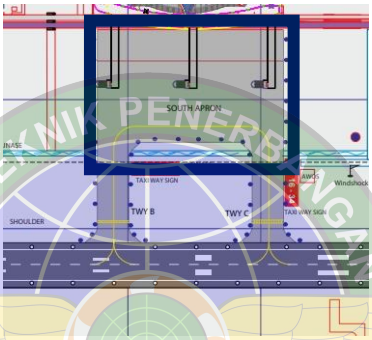
   Taxiway C : 150 m x 23 m

c. *Apron*

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA



Gambar 2.16 *North Apron*
Sumber: Dokumentasi Penulis



Gambar 2.17 *South Apron*
Sumber: Dokumentasi Penulis

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

d. *Equpment Safety Area*

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

Gambar 2.18 *Equipment Safety Area*
Sumber: Dokumentasi Penulis

Spesifikasi *Equipment Safety Area*

1. Kondisi : Baik

BAB III
PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

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

3.2 Tempat dan Waktu Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

3.2.1 Tempat Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

3.2.2 Waktu Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilaksanakan selama kurang lebih 3 (tiga) bulan yang terhitung sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 29 Februari 2024.

3.2.3 Jadwal Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

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

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

No.	NAMA	DESEMBER					JANUARI				FEBRUARI			
		I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	TATAQ WISNU D.S													
2	RIZA DWI APRILLIA													
3	KEZIA DEVINA M.R													
4	LATIF KUSUMA W													
5	DERYLLA MUTIARA F													
6	FADHIL MUZAKKI P.D													

Aviation Security :
Terminal Inspection Service :
Apron Movement Control :
Komersil :

Jadwal Masuk *Office Hours (OH)* = 08.00 WIB – 17.00 WIB
(hari senin – hari jum'at)

Gambar 3.1 Jadwal *On The Job Training* (OJT) taruna

3.3 Unit Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

3.3.1 *Aviation Security* (AVSEC)

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

Setiap penumpang maupun barang yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib untuk diperiksa. Tugas tersebut menjadi kewenangan petugas *Aviation*

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

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

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

Personel *Aviation Security* (AVSEC) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya terdiri dari 48 personel. *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 Palangka Raya terdapat 2 *Security Check Point* (SCP), *Security Check Point* (SCP) 1 biasa disebut *Hold Baggage Security Check Point* (HBSCP) dan *Security Check Point* (SCP) 2 biasa

disebut *Passanger Security Check Point* (PSCP). Yang pertama terletak di pintu masuk bandara sebelum area *check in* dan yang kedua terletak di pintu masuk sebelum area ruang tunggu.

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

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

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

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

1. Mempersilahkan penumpang untuk mengambil wadah (*tray*) untuk meletakkan barang bawaan yang akan dibawa ke bagasi kabin;

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

3.3.2 *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 daan 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 *aviobrigde.*

Berikut adalah marka di apron yang terdapat di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya:

1. *Identification Aircraft Stand*

   Identification Aircraft Stand (huruf dan/atau angka) digunakan untuk memberikan informasi tambahan pada *Apron* yang diperkeras dimana ada lebih dari satu posisi parkir Pesawat Udara dan harus dijadikan bagian dari

garis *lead-in* dengan jarak yang dekat setelah awal dari garis *lead-in* tersebut. Keberadaan dan tinggi dari *identification Aircraft Stand* tersebut harus memadai untuk bisa dibaca dari kokpit Pesawat Udara yang menggunakan *Aircraft Stand* tersebut.

Gambar 3.2 *Identification Aircraft Stand*
Sumber: Dokumentasi Penulis

2. *Lead-In Lead-Out Lines*

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

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

Gambar 3.3 *Lead-In Lead-Out Lines*
Sumber: Dokumentasi Penulis

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

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

Gambar 3.4 *Aircraft Stand Number Designation for Taxi Lead-In Designation*
Sumber: Dokumentasi Penulis

4. *Apron Taxiway Center Lines*

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

Gambar 3.5 *Apron Taxiway Center Lines*
Sumber: Dokumentasi Penulis

5. *Marshaller Stop Line*

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

Gambar 3.6 *Marshaller Stop Line*
Sumber: Dokumentasi Penulis

6. *Apron Safety Lines*

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

Gambar 3.7 *Apron Safety Lines*
Sumber: Dokumentasi Penulis

7. *Equipment Storage Area*

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

Gambar 3.8 *Equipment Storage Area*
Sumber: Dokumentasi Penulis

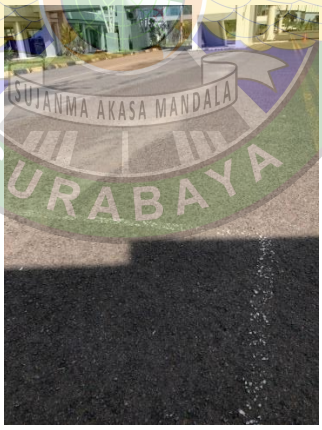
8. *Aviobridge Wheel Position*

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

Gambar 3.9 *Aviobridge Wheel Position*
Sumber: Dokumentasi Penulis

9. *Equipment Parking Area*

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



Gambar 3.10 *Equipment Parking Area*
Sumber: Dokumentasi Penulis

10. *Apron Service Road Marking*

    Apron Service Road harus diberi Marka untuk menjaga lalu lintas kendaraan terbebas dari aktivitas Pesawat Udara dan *Taxiway*, dan untuk meminimalisasi resiko kecelakaan kendaraan dengan kendaraan. Setiap jalur di *Apron Service Road* harus memiliki lebar minimum untuk dapat

mengakomodasi kendaraan terlebar yang digunakan di lokasi tersebut, misalnya kendaraan darurat atau *ground support equipment*. Marka *Apron Service Road* harus terdiri dari garis berkelanjutan yang dicat warna putih dengan lebar 0,1 m.

Gambar 3.11 *Apron Service Road Marking*
Sumber: Dokumentasi Penulis

11. Marka *Apron Edge*

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

Gambar 3.12 Marka *Apron Edge*
Sumber: Dokumentasi Penulis

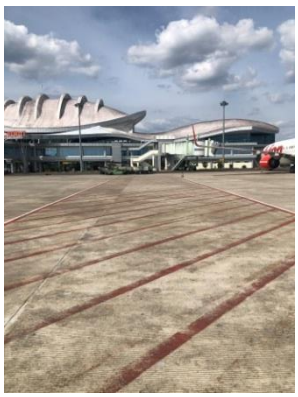
12. Marka *Tug Parking Position Lines*

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

Gambar 3.13 Marka *Tug Parking Position Lines*
Sumber: Dokumentasi Penulis

13. *No. Parking Area*

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



Gambar 3.14 *No Parking Area*
Sumber: Dokumentasi Penulis

3.3.3 *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 Palangka Raya 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.

3.3.4 Komersil

Unit Komersil yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan suatu unit yang bertugas mencatat segala pemasukan dan pengeluaran jasa kebandarudaraan selama periode 1 bulan untuk kemudian diserahkan atau di *posting* ke PT Angkasa Pura II. Pada unit komersil menangani *marketing*, bisnis dan pendapatan sebuah bandar udara. Unit komersil ini yaitu unit pelaksana stuktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah *Excecutive 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 pengusahaan dibandar 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.

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

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

1. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas:
   a. Penyediaan hanggar pesawat udara
   b. Perbengkelan pesawat udara
   c. Pergudangan
   d. Katering pesawat udara
   e. Pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*)

f. Pelayanan penumpang dan bagasi
g. Penanganan kargo dan pos

2. Jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas:
   a. Penyediaan penginapan atau hotel dan transit hotel
   b. Penyediaan toko dan restoran
   c. Penyimpanan kendaraan bermotor/ parkir kendaraan
   d. Pelayanan kesehatan
   e. Perbankan
   f. Transportasi darat (penyewaan taksi dan mobil bandara)
3. Jasa terkait untuk memberikan nilai tambah bagi pengusahaan 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.

3.4 Permasalahan

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah bandar udara yang melayani rute penerbangan domestik. Terdapat banyaknya pergerakan penumpang sehingga wajib dilakukan pemeriksaan keamanan untuk setiap orang yang akan masuk kedalam sisi daerah terkendali dan daerah keamanan terbatas. Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di 4 (empat) unit kerja yang berlangsung selama kurang lebih 3 bulan, terhitung mulai tanggal 11 Desember 2023 sampai tanggal 29 Februari 2024, penulis menemukan beberapa permasalahan yang terjadi.

3.4.1 Permasalahan 1 (satu)

Penulis menemukan permasalahan pertama pada saat melakukan *On the Job Training* (OJT) di unit kerja *Aviation Security* (AVSEC). Permasalahan pertama yang penulis temukan, yaitu tidak adanya arus pengatur lalu lintas saat penumpang akan memasuki *Hold Baggage Security Check Point,* sehingga penumpang memasuki area *Walk Through Metal Detector* (WTMD) dengan tidak tertib dan peletakan barang yang diletakkan di *X-Ray* tidak sesuai dengan standar operasional prosedur.

Gambar 3.15 Antrian di area *Hold Baggage Security Check Point*
Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar 3.16 Peletakan barang di *X-Ray* yang tidak sesuai SOP
Sumber : Dokumentasi Penulis

3.4.2 Permasalahan 2 (dua)

Penulis menemukan permasalahan pada saat melakukan *On the Job Training* (OJT) di unit kerja *Apron Movement Control* (AMC). Permasalahan yang penulis temukan, yaitu terdapat tumpahan oli di *apron,* FOD (*Foreign Object Debris*) yang ditemukan di *apron* serta *lift coloumn* pada *aviobridge* yang tidak seimbang sehingga menyebabkan kemiringan pada *aviobridge*. Hal tersebut dapat mengganggu kegiatan operasional di Bandar Udara Tjilik Riwut jika tidak ditangani dengan cepat.

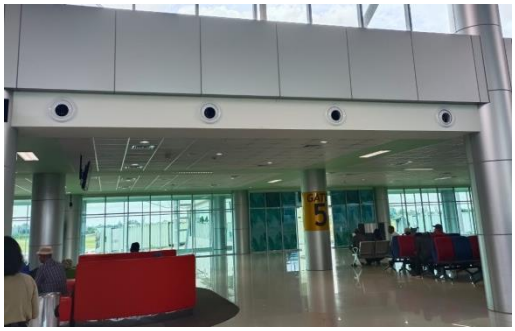
Gambar 3.17 Tumpahan Oli di area *Apron*
Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar 3.18 *Foreign Object Debris* yang ditemukan di *Apron*
Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar 3.19 *Lift coloumn aviobridge* yang tidak seimbang
Sumber : Dokumentasi Penulis

3.4.3 Permasalahan 3 (tiga)

Penulis menemukan permasalahan pada saat melakukan *On the Job Training* (OJT) di unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS). Permasalahan yang penulis temukan adalah kurang dinginnya *air conditioner* (AC) pada area ruang tunggu, sehingga penumpang sering melakukan komplain kepada personel *Terminal Inspection Service* (TIS). Hal tersebut membuat penumpang yang sedang menunggu pesawat di area ruang tunggu menjadi kurang nyaman.



Gambar 3.20 *air conditioner* (AC) pada ruang tunggu
Sumber : Dokumentasi Penulis

3.5 Penyelesaian Permasalahan

Perlu adanya penyelesaian masalah yang relevan memadukan landasan teori yang ada untuk menindak lanjuti permasalahan yang terdapat di Bandar Udara Tjilik Riwut, sehingga tercapainya upaya yang dikehendaki untuk memecahkan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya. Serta dapat meningkatkan keamanan, keselamatan, kenyamanan dan pelayanan yang terdapat di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya.

3.5.1 Penyelesaian Permasalahan 1 (satu)

Dari permasalahan tersebut, penulis mengambil kesimpulan bahwa hal tersebut dapat terjadi karena kurang optimalnya penjagaan di daerah pintu keberangkatan sehingga terjadi penumpukan penumpang sebelum memasuki area *Walk Through Metal Detector* (WTMD) serta tidak adanya pengatur lalu lintas penumpang dan barang tersebut berpengaruh pada peletakan barang yang diletakkan di *X-Ray* tidak sesuai dengan standar operasional prosedur, sehingga diperlukan edukasi kepada penumpang mengenai peletakan barang agar penumpang dapat meletakkan barangnya sesuai dengan standar operasional prosedur yang berlaku dengan cara peningkatan komunikasi kepada pengguna jasa atau penumpang saat melakukan pemeriksaan, cara lain yang dapat dilakukan yaitu dengan penambahan personel *aviation security* agar pemeriksaan keamanan dapat berjalan lancar serta pelaksanaan tugas dapat dilakukan dengan baik dan konsisten.

3.5.2 Penyelesaian Permasalahan 2 (dua)

Dari permasalahan tersebut, penulis berupaya memecahkan permasalahan yang ada. Permasalahan mengenai tumpahan oli tersebut harus ditindak lanjuti dengan mencari tahu terlebih dahulu mengenai siapa yang bertanggung jawab mengenai tumpahan oli tersebut melalui *Closed Circuit Television* (CCTV) yang terdapat di ruang *Apron Movement Control* dan pihak *Apron Movement Control* dapat menghubungi pihak yang bersangkutan agar dilakukan pembersihan. Tumpahan oli dapat diatasi dengan melakukan pembersihan pada area yang terkena oli, jika tidak langsung dilakukan pembersihan maka akan berdampak pada kekuatan betonnya. Pada saat dilakukan pembersihan tersebut diawasi oleh pihak *Apron Movement Control.* Sedangkan untuk pencegahan agar tidak terjadinya tumpahan oli pada *area apron* yaitu diadakannya uji laik untuk peralatan dan kendaraan *Ground Support Equipment*, agar tidak adanya kebocoran oli atau hal yang tidak terduga lainnya, kendaraan dan peralatan *Ground Support Equipment* yang beroperasi harus memenuhi standard kelaikan.

Permasalahan selanjutnya yaitu adanya *Foreign Object Debris* (FOD) pada *area apron*. Jumlah personel *Apron Movement Control* yang terbatas mengakibatkan proses pengawasan apron kurang optimal dan belum maksimal, sehingga potensi adanya *Foreign Object Debris* (FOD) yang terdapat di *apron* dapat mengancam keselamatan penerbangan. Hal tersebut dapat diatasi dengan meningkatkan pengawasan terhadap semua aktifitas dan operasi yang berlangsung di wilayah sisi udara, cara lain yang dapat digunakan yaitu pembagian tugas terhadap personel *Apron Movement Control* yang sedang dinas jaga untuk melaksanakan fungsi pengawasan dan tidak merangkap pada pelayanan agar personel *Apron Movement Control* dapat lebih fokus terhadap tugasnya masing-masing.

Permasalahan selanjutnya yaitu *lift coloumn* pada *aviobridge* yang tidak seimbang. *Lift coloumn* pada *aviobridge* yang tidak seimbang tersebut dapat menyebabkan kemiringan pada *aviobridge* dan tumpuan berat yang tidak seimbang tersebut dapat berpengaruh pada kekuatan tumpuan alas roda pada *aviobridge* (*asphalt*). Hal tersebut dapat diatasi dengan cara personel *Apron*

Movement Control menghubungi pihak unit *Electrical and Mechanical Engineering* (EME) untuk dilakukannya perbaikan dan saat dilakukannya perbaikan diawasi oleh personel *Apron Movement Control*, tujuan dari pengawasan ini agar lebih memudahkan koordinasi antar unit EME dan unit AMC serta memastikan bahwa setelah dilakukannya perbaikan tidak ada *Foreign Object Debris* (FOD) yang tertinggal. Cara untuk mencegah agar tidak terjadi kemiringan pada *lift coloumn aviobridge* adalah dengan dilakukannya pengecekan setiap hari pada *aviobridge* dan di tes untuk menguji layak atau tidaknya *aviobridge* tersebut untuk dioperasikan.

3.5.3 Penyelesaian Permasalahan 3 (tiga)

Dari permasalahan tersebut, penulis berupaya memecahkan permasalahan yang ada. Permasalahan mengenai kurang dinginnya *air conditioner* (AC) pada area ruang tunggu tersebut dikarenakan *human error.* Unit *Electrical and Mechanical Engineering* (EME) sering mematikan dan menghidupkan *air conditioner* (AC) agar pemakaiannya lebih efisien dan lebih menghemat listrik. Ketika ada penumpang di area ruang tunggu, *air conditioner* (AC) tersebut dihidupkan dan ketika sudah tidak ada penumpang atau sudah tidak ada lagi penerbangan *air conditioner* (AC) di area ruang tunggu tersebut akan dimatikan oleh unit *Electrical and Mechanical Engineering* (EME). Tetapi seringkali unit *Electrical and Mechanical Engineering* (EME) lupa untuk menghidupkan *air conditioner* (AC) ketika ada penumpang yang sedang berada di area ruang tunggu. Hal tersebut membuat penumpang sering komplain pada petugas karena *air conditioner* (AC) yang kurang dingin. Cara mengatasinya adalah dengan cara personel *Terminal Inspection Service* (TIS) harus sering melakukan pengecekan dan pengawasan dengan berkeliling area sekitar terminal, mulai dari area *check-in* sampai dengan area kedatangan untuk memastikan bahwa semua fasilitas dapat beroperasi dengan optimal dan memberikan kenyamanan terhadap penumpang.

BAB IV
PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1. Kesimpulan Terhadap Bab III

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah bandar udara yang memiliki kepadatan penumpang, kepadatan penerbangan serta arus penumpang umroh dan haji. Dengan demikian, sudah sepantasnya Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya memiliki tingkat keamanan yang tinggi, sumber daya manusia yang bermutu dan berkualitas, serta penunjang fasilitas yang sesuai dengan standar pelayanan pengguna jasa bandar udara. Dari permasalahan yang ada, selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di beberapa unit pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya yang bertugas sebagai personel lapangan sebagai pengawas di sisi darat maupun sisi udara dan wilayah terminal, dapat disimpulkan bahwa masih kurang optimalnya penjagaan di daerah pintu keberangkatan, masih kurangnya pengawasan di wilayah sisi udara serta masih kurang optimalnya pengawasan fasilitas yang ada di terminal.

4.1.2. Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

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

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

Terminal Inspection Service (TIS) dan Komersil. Dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) taruna/i diawasi oleh *supervisor* yang ada.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Bab III

Selama melakukan *On the Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement Control* (AMC), *Terminal Inspection Service* (TIS) dan Komersil di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya ditemukan beberapa permasalahan. Maka dari itu Bandar Udara Tjilik Riwut memerlukan sistem pengamanan yang baik, yang dilakukan oleh petugas keamanan khusus yaitu *Aviation Security* (AVSEC). Pengamanan pada Bandar Udara Tjilik Riwut perlu ditingkatkan agar menjamin tidak ada barang terlarang (*prohibited items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum dan membahayakan keselamatan penerbangan. Untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap pergerakan pesawat, kendaraan, orang dan bongkar muat barang serta pos di sisi udara dilakukan oleh personel *Apron Movement Control* (AMC). Pengawasan terhadap sisi udara perlu ditingkatkan kembali agar dapat menjamin keselamatan pergerakan personel, peralatan/kendaraan dan pesawat udara di *apron.* 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 dilakukan oleh unit *Terminal Inspection Service* (TIS). Untuk melakukan pengawasan terhadap seluruh fasilitas harus ditingkatkan lagi agar dapat sesuai dengan standar pelayanan dalam melayani pengguna jasa bandar udara.

4.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

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

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

DAFTAR PUSTAKA

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

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

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

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

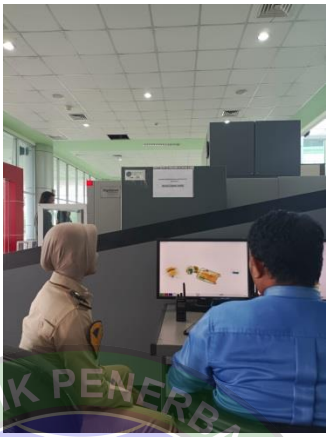
Republik, I. (2010). *SKEP/2765/XII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Penumpang, Personel Pesawat Udara dan Barang Bawaan Yang Diangkut Dengan Pesawat Udara dan Orang Perseorangan.* Jakarta: Kementerian Perhubungan.

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

LAMPIRAN

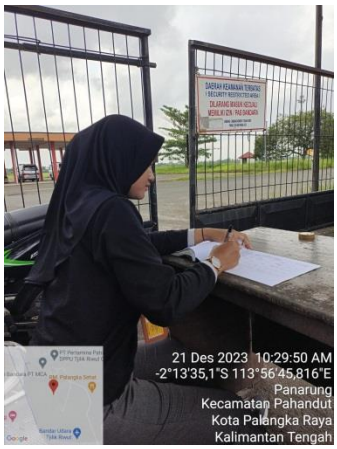
FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING*

1. DI UNIT *AVIATION SECURITY* (AVSEC)



Pengecekan barang bawaan melalui monitor *x-ray*

Pengecekan dokumen dan identitas penumpang

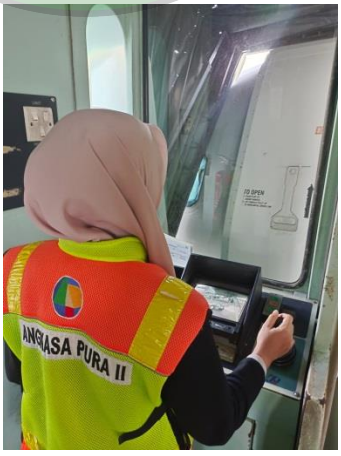


Pendataan keluar masuk kendaraan di POS 1

Pengecekan manual terhadap barang bawaan penumpang

Pengecekan barang kiriman kargo melalui monitor *X-Ray*

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

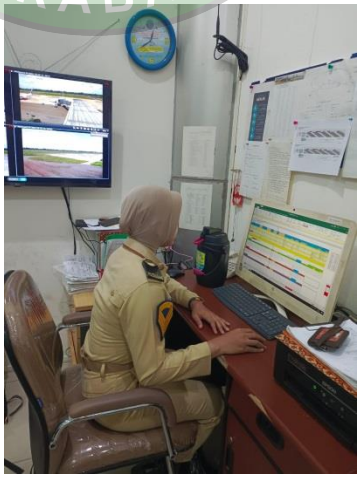


Pengoperasian garbarata

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

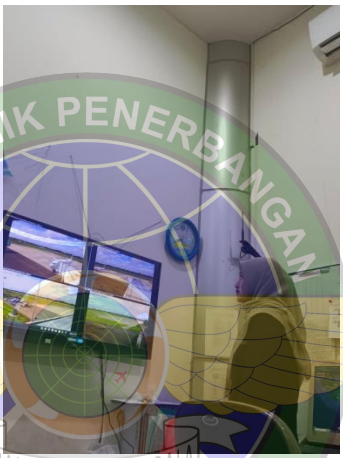
Pembersihan *Foreign Object Debris* (FOD) di *apron*

Pengukuran luasan *apron*



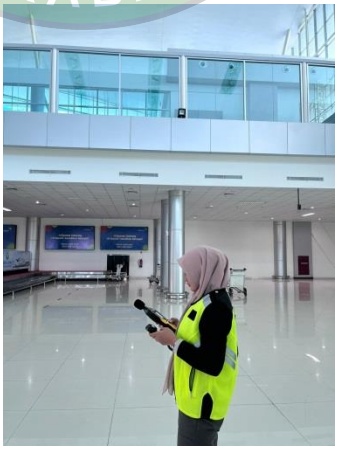
Pendataan pergerakan pesawat di *apron*

Mengawasi kegiatan penurunan bagasi

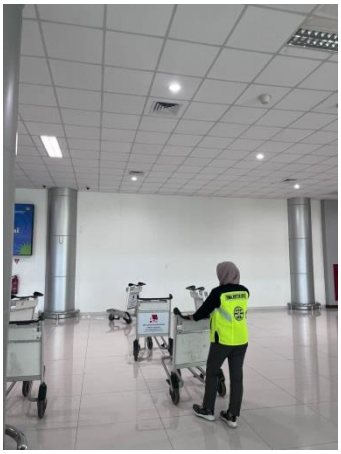


Memonitor situasi dan konsisi *apron* dari CCTV

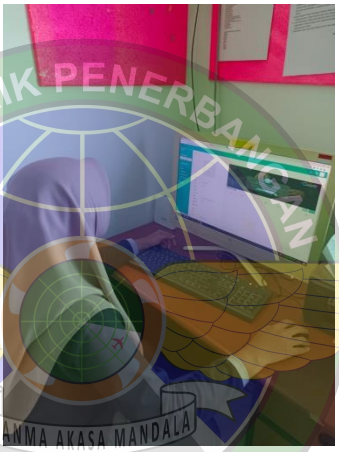
3. DI UNIT *TERMINAL INSPECTION SERVICE* (TIS)



Pengecekan kondisi suhu ruangan, cahaya dan kebersihan



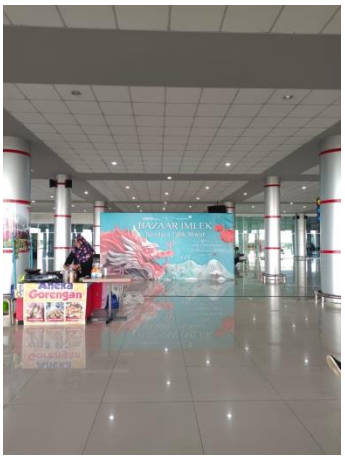
Pengecekan kondisi *trolley* penumpang



Pendataan kondisi semua fasilitas di sisi *landside*

Mendampingi saat kunjungan anak TK ke bandara

4. DI UNIT KOMERSIL



Kegiatan bazar imlek di Bandar Udara Tjilik Riwut

Kegiatan lomba mewarnai di Bandar Udara Tjilik Riwut

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
SUJANMA AKASA MANDALA

LAMPIRAN

SERTIFIKAT *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

NAMA : RIZA DWI APRILLIA

NIT : 30621019

LOKASI : BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

PT. ANGKASA PURA II
KANTOR CABANG BANDAR UDARA TJILIK RIWUT

Sertifikat

Nomor : STI.03.11/16/02/2024/0002

diberikan kepada :

RIZA DWI APRILLIA
30621019

Telah mengikuti Praktik Kerja Lapangan (PKL) Program Studi Transportasi
Pada Unit Airport Operation cc. Airport Security di PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara
Tjilik Riwut Palangka Raya
dari tanggal 04 Desember 2023 s/d 28 Februari 2024 dengan hasil SANGAT BAIK

ARDHA WULANIGARA
EXECUTIVE GENERAL MANAGER

PALANGKA RAYA, 26 FEBRUARI 2024

Dipindai dengan CamScanner

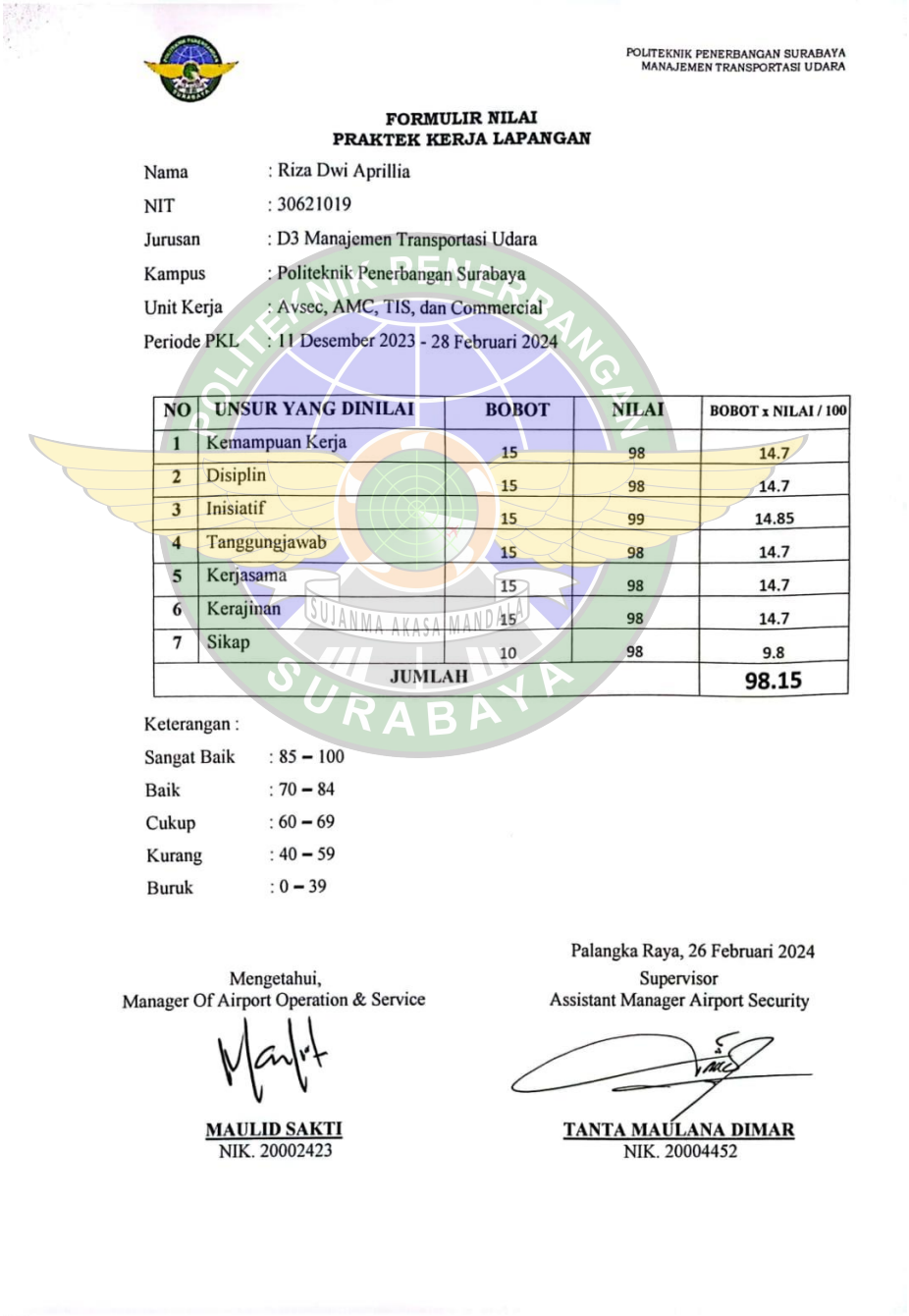
LAMPIRAN

FORM PENILAIAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

NAMA : RIZA DWI APRILLIA

NIT : 30621019

LOKASI : BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA



POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Riza Dwi Aprillia
NIT : 30621019
Jurusan : D3 Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : Avsec, AMC, TIS, dan Commercial
Periode PKL : 11 Desember 2023 - 28 Februari 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT x NILAI / 100
1	Kemampuan Kerja	15	98	14.7
2	Disiplin	15	98	14.7
3	Inisiatif	15	99	14.85
4	Tanggungjawab	15	98	14.7
5	Kerjasama	15	98	14.7
6	Kerajinan	15	98	14.7
7	Sikap	10	98	9.8
	JUMLAH			98.15

Keterangan :
Sangat Baik : 85 – 100
Baik : 70 – 84
Cukup : 60 – 69
Kurang : 40 – 59
Buruk : 0 – 39

Palangka Raya, 26 Februari 2024

Mengetahui,
Manager Of Airport Operation & Service

MAULID SAKTI
NIK. 20002423

Supervisor
Assistant Manager Airport Security

TANTA MAULANA DIMAR
NIK. 20004452

Dipindai dengan CamScanner