

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



Disusun Oleh :

TATAQ WISNU DWI SUSANTO
NIT. 30621022

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

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



Disusun Oleh :

**TATAQ WISNU DWI SUSANTO
NIT. 30621022**

**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 :
TATAQ WISNU DWI SUSANTO
NIT. 30621022


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 :

<p>Dosen Pembimbing</p>  <u>AHMAD MUSADEK S.T., M.MT</u> NIP. 19680217 199102 1 001	<p>Supervisor</p>  <u>TANTA MAULANA DIMAR</u> NIK. 20004452
---	--

Mengetahui,
Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara


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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 11 Desember 2023 sampai dengan 28 Februari 2024 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

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

1. Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Ir. Agus Pramuka, MM selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak Ardha Wulanigara selaku *Executive General Manager* beserta seluruh jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya;
4. Bapak Ahmad Musadek, S.T, M.T selaku Dosen Pembimbing sekaligus Kepala Program Studi Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini;

6. Bapak Tanta Maulana 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; 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.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.4 Manfaat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.5 Tempat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
1.6 Waktu dan Jadwal <i>On The Job Training</i> (OJT).....	4
BAB II TINJAUAN UMUM TEMPAT ON THE JOB TRAINING (OJT)	6
2.1 Sejarah Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya	6
2.2 Visi dan Misi Perusahaan.....	7
2.3 Struktur Organisasi Perusahaan	9
2.4 Tugas dan Taggung Jawab Tiap Bidang	9
2.5 Fasilitas Lokasi <i>On The Job Training</i> (OJT)	11
2.5.1 Fasilitas Sisi Darat (Landside)	11
2.5.2 Sisi Udara (Airside)	12
2.6 Gambaran Umum Unit <i>On the Job Training</i> (OJT).....	13
2.6.1 Apron Movement Control (AMC)	13
2.6.2 Aviation Security (AVSEC)	15
2.6.3 Terminal Inspection Service (TIS).....	18
2.6.4 Komersil.....	21

BAB III PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING (OJT)	23
3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan OJT	23
3.2 Tempat dan Waktu Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	23
3.2.1 Tempat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	23
3.2.2 Waktu Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	23
3.2.3 Jadwal Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	23
3.3 Unit Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	24
3.3.1 Aviation Security (Avsec).....	24
3.3.2 Apron Movement Control (AMC).....	27
3.3.3 Terminal Inspection Service (TIS)	38
3.3.4 Komersil	40
3.4 Permasalahan	44
3.4.1 Permasalahan 1	44
3.4.2 Permasalahan 2	45
3.5 Cara Mengatasi Kendala	46
3.5.1 Cara Mengatasi Kendala 1	46
3.5.2 Cara Mengatasi Kendala 2	47
BAB IV	48
4.1 Kesimpulan	48
4.2 Saran	48
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN.....	51
LAMPIRAN.....	Error! Bookmark not defined.
LAMPIRAN.....	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya	6
Gambar 2. Struktur Organisasi Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya	9
Gambar 3. Praktek OJT di AMC	15
Gambar 4. Praktek OJT di Avsec	18
Gambar 5. Praktek OJT di TIS	21
Gambar 6. Praktek OJT di Komersil	22
Gambar 7. Gambar Pembagian Unit OJT Tiap Taruna	24
Gambar 8. <i>Identification Aircraft Stand</i>	30
Gambar 9. <i>Lead-In Lead-Out Lines</i>	31
Gambar 10. Aircraft Stand Number Designation for	32
Gambar 11. Apron Taxiway Center Lines	32
Gambar 12. Marshaller Stop Line	33
Gambar 13. Apron Safety Lines	34
Gambar 14. Equipment Storage Area	34
Gambar 15. Aviobridge Wheel Position	35
Gambar 16. Equipment Parking Area	35
Gambar 17. Apron Service Road Marking	36
Gambar 18. <i>Marka Apron Edge</i>	37
Gambar 19. Marka Tug Parking Position Lines	37
Gambar 20. <i>No Parking Area</i>	38
Gambar 21. FOD Berupa Tumpahan Oli di Apron Delta	45
Gambar 22. Wildlife Hazard di Apron Delta	46

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Fasilitas Sisi Darat (Landside).....	12
Tabel 2. Data Fasilitas Sisi Udara (Airside).....	13



BAB I

PENDAHULUAN

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

On the Job Training (OJT) Praktek kerja lapangan adalah penerapan mahasiswa pada dunia kerja nyata yang sesungguhnya, yang bertujuan untuk mengembangkan keterampilan dan etika pekerjaan, serta untuk mendapatkan kesempatan dalam menerapkan ilmu pengetahuan dan ketrampilan yang ada kaitannya dengan kurikulum pendidikan. Sejalan dengan perkembangan jaman, transportasi menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat khususnya transportasi udara. Semakin majunya suatu era, menjadikan penerbangan menjadi lebih berkembang dan tumbuh begitu cepat. Perkembangan tersebut dapat dilihat dengan bertambahnya kemunculan bandara bandara di berbagai pulau Indonesia.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan lembaga diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar. Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan ketrampilan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau lembaga sesuai bidang terkait.

Selain itu OJT juga menjadi salah satu program yang harus dilaksanakan untuk memenuhi persyaratan kelulusan. Maka dari itu sebagai taruna Diploma D-III Manajemen Transportasi Udara, wajib mengikuti program OJT. Dalam memenuhi kewajiban tersebut, praktek melaksanakan OJT Unit penyelenggara Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya pada unit *Apron Movement Control* (AMC), TIS, Avsec, dan Komersil.

Sehubungan dengan itu, terkadang tidak semua materi atau teori yang didapatkan dalam perkuliahan sesuai dengan praktik di dunia nyata. Misalnya dalam pembelajaran di kampus semua materi yang sudah di ajarkan hanya mendasar saja dalam setiap Unit yang ada di Bandara sehingga masi banyak pengetahuan tentang kebandarudaraan yang belum di ajar sebelumnya.

Berdasarkan hal tersebut maka diharapkan tempat OJT yang berada dalam bidang yang sama ini dapat memberikan pengalaman yang nyata bagi pelaksanaan OJT tersebut. Melalui kegiatan OJT ini diharapkan taruna dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum memasuki dunia kerja dan diharapkan OJT ini mampu menghasilkan kerjasama yang baik kerja dan diharapkan OJT ini mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat taruna melaksanakan OJT. Melalui *On the Job Training* (OJT) para taruna diharapkan bisa menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori dan mampu menemukan penyelesaian dari setiap permasalahan yang ada di lapangan. *On the Job Training* (OJT) adalah salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai insan perhubungan yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga saat bekerja taruna diharapkan mampu menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Dasar Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956);
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Tujuan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Tujuan dari *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 5 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 penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
4. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On the Job Training* (OJT) dan Tugas Akhir;
5. Untuk melatih kerjasama taruna dengan personil lain, maupun pada unit-unit yang lain. Sehingga tercipta suasana *teamwork* serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.

1.4 Manfaat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat *On the Job Training* (OJT);
2. Menyesuaikan dan menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerjase telah menyelesaikan studinya;
3. Mengetahui atau melihat 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.

1.5 Tempat Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Yang terletak di alamat Jl. Adonis Samad, Panarung, Kec. Pahandut, Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah 73111, Indonesia.

1.6 Waktu dan Jadwal On The Job Training (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan selama kurang lebih 3 bulan yang terhitung sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 28 Februari 2024. Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya sebagai berikut :

Taruna melaksanakan OJT selama 3 bulan terhitung sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 28 Februari 2024. Berikut adalah perincian tahapan kegiatan praktik kerja lapangan :

1. Tahapan Persiapan

Tahapan persiapan terhitung mulai dari taruna memulai mencari informasi tentang perusahaan tempat taruna akan melakukan kegiatan OJT. Setelah ditentukan oleh pihak kampus tentang perusahaan mana yang telah diinformasikan, lalu mengisi Form pengajuan pelaksanaan OJT, dan setelah itu mendapatkan persetujuan untuk melaksanakan OJT di perusahaan tersebut, Pihak Prodi Kampus D-III Manajemen Transportasi Udara membuat surat pengantar OJT yang akan diberikan kepada kordinator yang di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Setelah itu mendapat

surat pernyataan bahwa taruna diizinkan melaksanakan OJT di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya pada tanggal 11 Desember 2023.

2. Tahap Pelaksanaan

Praktikan melaksanakan OJT selama 3 bulan sejak tanggal 11 Desember 2023 sampai 28 Februari 2024. Selama seminggu OJT dilakukan pada hari Senin sampai dengan hari Jumat dengan sistem *Office Hour* (OH) pada jam kerja pukul 08.00 WIB sampai dengan 17.00.

Jadwal Pelaksanaan PKL setiap Minggunya :

- 1) Tanggal 11 Desember 2023 sampai tanggal 30 Desember 2023
Aviation Security (AVSEC)
- 2) Tanggal 31 Desember 2023 sampai tanggal 20 Januari 2024
Apron Movement Control (AMC)
- 3) Tanggal 21 Januari 2024 sampai tanggal 10 Februari 2024
Terminal Inspection Service (TIS)
- 4) Tanggal 11 Februari 2024 sampai tanggal 28 Februari 2024
Komersil

3. Tahap Penulisan Laporan Kegiatan OJT

Penulisan laporan OJT dimulai pada tanggal 1 Februari 2024 sampai dengan tanggal 28 Februari 2024. Penulisan dengan mencari data-data yang dibutuhkan dalam penulisan laporan OJT lalu secara sistematis mulai menulis laporan.

BAB II

TINJAUAN UMUM TEMPAT *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya



Gambar 1. Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

Sumber : Dokumntasi Penulis, 2024

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

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

2.2 Visi dan Misi Perusahaan

1. Visi :

On Becoming Airport Enterprise Leader in the Region memiliki makna bahwa Angkasa Pura II mempunyai cita-cita dalam lima tahun kedepan menjadi perusahaan (enterprise) yang terdepan dalam bisnis bandar udara di kawasan. Kawasan yang dimaksud dalam visi adalah Asia. Angkasa Pura II memiliki visi

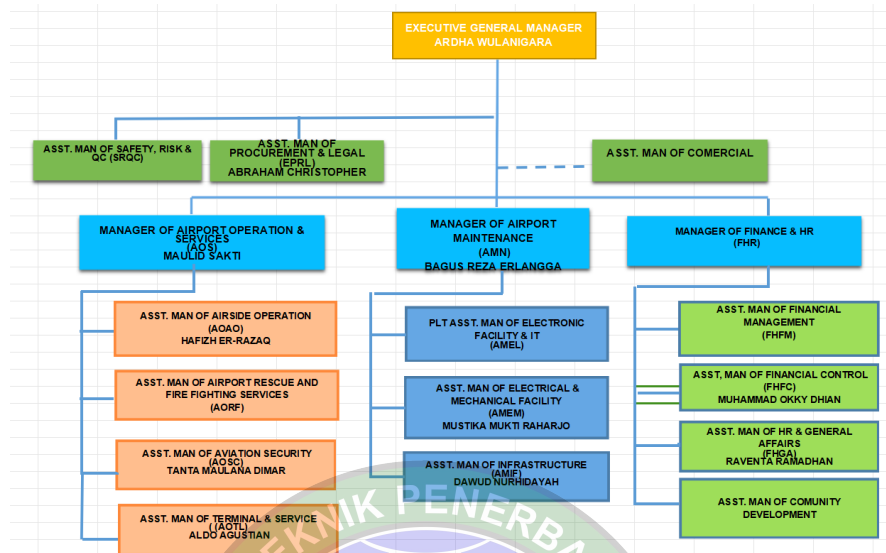
menjadi perusahaan pengelola bandar udara dengan lingkup global, dengan ragam usaha yang memberikan nilai tambah tinggi pada value chain industry penerbangan dan struktur dengan baik, saling terintegrasi, serta didukung dengan sistem informasi yang meningkatkan integrasi operasional dan pemanfaatan teknologi terdepan untuk mendorong inovasi dalam rangka meningkatkan nilai tambah, kualitas pelayanan pelanggan dan daya saing yang berkelanjutan.

2. Misi :

Misi Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang dalam memberikan pelayanan jasa transportasi udara adalah:

- a. Katalisator bagi pertumbuhan dan pemerataan Ekonomi Indonesia menjadi agen pembangunan di Indonesia dengan menyediakan infrastruktur kelas dunia yang mendukung konektivitas transportasi udara.
- b. 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
- c. Membangun infrastruktur berdasarkan teknologi maju dan inovasi pembangunan sistem operasi berbasis teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan menciptakan keunggulan operasional yang bukan hanya layanan bandara yang ada.
- d. Meningkatkan kemampuan perusahaan dan kualitas SDM: Menghormati para karyawan dan memprioritaskan kesejahteraan dan kompetensi dan kemampuan personil untuk mencapai standar dunia.

2.3 Struktuk Organisasi Perusahaan



Gambar 2. Struktur Organisasi Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.4 Tugas dan Taggung Jawab Tiap Bidang

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

Bertanggung jawab mengelola kegiatan fungsi manajemen keselamatan dan risiko dan melakukan evaluasi kegiatan promosi dan implementasi program K3 serta pemenuhan Standard Alat Pelindung Diri (ADP); 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*

Bertanggung jawab mengelola dan menganalisa pelaksanaan penyusunan program penyediaan barang dan jasa; mengelola dan menganalisa pelaksanaan proses penyediaan barang dan jasa meliputi kegiatan administrasi, pelelangan, negosiasi, klarifikasi kelengkapan dokumen; mengelola dan menganalisa program kerja fungsi legas/hukum.

4) *Manager of Finance & Human Resources*

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan fungsi keuangan meliputi anggaran ekspedisi, akutansi, investasi dan manajemen pajak; mengelola dan mengevaluasi kehiayan fungsi SDM & umum meliputi manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, administrasi perkantoran; mengelola dan mengevaluasi 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 Assisten Manager yaitu :

- a. *Asst. Manager of Financial Control*
- b. *Asst. Manager of Human Resources & General Affairs*
- c. *Asst. Manager of Community Development*
- d. *Asst. Manager of Financial Management*

5) *Manager of Airport Operation & Service*

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan operasional Bandar udara; mengelola dan mengevaluasi keamanan dan keselamatan Bandar udara; mengelola dan mengevaluasi fasilitas Bandar udara; Mengelola dan mengawasi temuan kegiatan audit internal maupun eksternal. Manager membawahi beberapa Assisten Manager yaitu :

- a. *Asst. Manager of Terminal & Landside Services*
- b. *Asst. Manager of Airside Operation*

c. *Asst. Manager of Airport Rescue & Fire Fighting*

d. *Asst. Manager of Airport Security*

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 Detector, CCTV, PAS, eFire Alarm, Wifi, Fasilitas Smart Airport, Digital Aiport, Jaringan data; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi infrastruktur sisi udara & aksesibilitas meliputi Runaway, Apron, Taxiway, Jalan, Jembatan, Marka, Pagar; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas listrik meliputi Main Power Station, UPS dan Konverter, Visual Aid, Jaringan Listrik, Water Pumping dan jaringan air bersih; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi gedung terminal meliputi Fasilitas umum (toilet, nursery room, mushola, ruang tunggu dll), shopping arcade, area parker, signage, waving gallery, pertamanan indoor dan outdoor, gedung perkantoran. *Manager of Airport Maintenance* membawahi beberapa Assisten Manager yaitu,

a. *Asst. Manager of Electronic Facility & IT*

b. *Asst. Manager of Electrical & Mechanical Facility*

c. *Asst. Manager of Infrastructure & Accessibility*

7) *Commercial Division*

Bertanggung jawab atas pertumbuhan keuangan perusahaan dan memiliki tugas yaitu mengidentifikasi bidang – bidang industri yang berpotensi dihadirkan maupun dikembangkan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya

2.5 Fasilitas Lokasi On The Job Training (OJT)

2.5.1 Fasilitas Sisi Darat (Landside)

Kelas Bandar Udara : Kelas 1 (Satu)

Kategori : Domestik

Jam Operasional : 05:00-17:30

Fasilitas Penunjang : - Counter Check in : 20 Unit

- X-Ray Bagasi
- X-Ray Cabin
- X-Ray Cargo
- Walk Through
- Liquid Explosive Detector
- Exsplosive Detector

Tabel 1. Data Fasilitas Sisi Darat (Landside)

Fasilitas	Luas	Konstruksi	Kapasitas
Gedung Terminal	29.124 m ²	Permanen	4.400.000 Penumpang/Tahun
Gedung Cargo	400 m ²	Permanen	11 Ton
Area Parkir	20.520 m ²	Aspal	Roda 2 : 222 Unit Roda 4 : 207 Unit Bus : 6 Unit
Gedung VIP	1.906,5 m ²	Permanen	100 Penumpang
Gedung DPPU	550,4 m ²	Permanen	Pertamina
Hanggar Helikopter	4.800 m ²	Semi Permanen	Surya Air

2.5.2 Sisi Udara (Airside)

Kode IATA : PKY

Kode ICAO : WAGG

Koordinat ARP : 02°13'31"S 113°56'43"E

Elevasi / Referensi Temperatur : 85 feet / 32°C

Jarak Bandar Udara : 4,45 Km dari Kota Palangka Raya

Pesawat Terbesar : Boeing 737-900ER / A320

Garbarata : 3 Unit

Parking Stand : 10 Parking Stand

Apron	: 2 Apron
Taxiway	: 3 Taxiway
Runway	: 1 Runway (34/16)
Fasilitas PKP-PK	: - Foam Tender Type III - Foam Tender Type V - Foam Tender Type V - Ambulance - Comando Car

Tabel 2. Data Fasilitas Sisi Udara (Airside)

Fasilitas	Dimensi	Konstruksi	PCN
Runway	2500m x 45m	Fleksibel	48F/B/W/T
Taxiway A	129m x 22,5m	Fleksibel	48F/B/W/T
Taxiway B	150m x 23m	Fleksibel	48F/B/W/T
Taxiway C	150m x 23m	Fleksibel	48F/B/W/T
Apron Lama	352,32m x 100m 6 Parking Stand	Fleksibel & Rigid	47R/B/X/T
Apron Baru	238m x 110m 4 Parking Stand	Rigid	47R/B/X/T

2.6 Gambaran Umum Unit *On the Job Training (OJT)*

Beberapa Unit kerja yang ada di Bandar Udara Internasional Kualaamu Medan yakni meliputi sebagai berikut :

2.6.1 Apron Movement Control (AMC)

Unit Airside Operation adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Manager Of Airport Operation & Service*. Unit Airside Operation memiliki tugas pengawasan sisi udara yang meliputi pengawasan dan pengendalian GSE (*Ground Support Equipment*), pemanduan dan parkir pesawat, pengawasan pelayanan garbarata, dan penentuan alokasi parking stand pesawat udara, ruang tunggu, dan

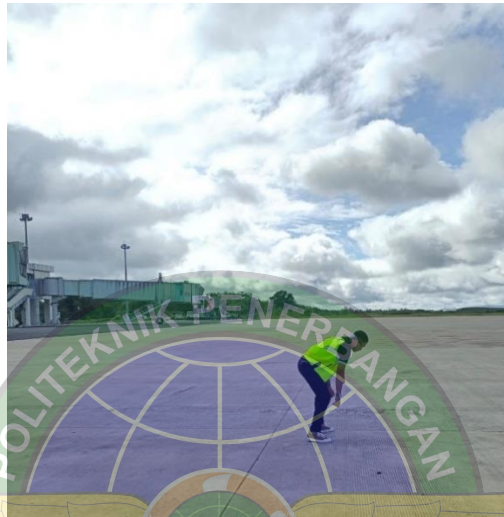
pengambilan bagasi pada Bandar Udara Internasional Kualanamu dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Unit *Apron Movement Control* (AMC) adalah suatu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada dibawah 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. 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.

Untuk melaksanakan tugas tersebut unit AMC mempunyai fungsi perngkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi :

- 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 FOD dan sampah.
- 6) Pelayanan pencatatan data penerbangan.
- 7) Pelayanan uji layak kendaraan dan GSE (*Ground Support Equipment*) yang beroperasi di sisi udara.

- 8) Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.
- 9) Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan TIM (Tanda Izin Mengemudi)



Gambar 3. Praktek OJT di AMC

2.6.2 Aviation Security (AVSEC)

Aviation Security (AVSEC) adalah personel yang telah dan wajib memiliki lisensi atau Surat Tanda Kecakapan Petugas (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 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) 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 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 melaksanakan 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; patroli di kawasan sisi darat dan sisi udara 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. Assisten Manager yang terdiri 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 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 On the Job Training melakukan praktek lapangan tentang tata cara pemeriksaan keamanan di area Hold Baggage Security Check Point (HBSCP) dan Passenger 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.

Tugas, tanggung jawab, dan tujuan utama dari petugas *Aviation Security* (Avsec) dalam penerbangan adalah sebagai berikut :

1. Keselamatan penumpang, awak pesawat, petugas, dan masyarakat umum terhadap tindakan melawan hukum dengan mencegah terangkutnya barang-barang yang dapat membahayakan penerbangan;
2. Penerapan pemeriksaan terhadap pemeriksaan penumpang, awak pesawat, dan bagasi;
3. Penerapan pengawasan terhadap pengawasan kargo dan pengawasan *access control* ke sisi udara;

4. Ruang lingkup pengamanan *Aviation Security (Avsec)* yaitu sisi darat, daerah keamanan terbatas, daerah terkendali, dan daerah steril.

Personel *Aviation Security (Avsec)* harus memahami berbagai macam karakter dan sifat-sifat para pengguna jasa baik dalam masalah penanganan masalah pengamanan maupun pelayanan. *Aviation Security (Avsec)* harus dapat menangani masalah dengan profesional dan tepat yang mengacu kepada regulasi yang ketat.



Gambar 4. Praktek OJT di Avsec

2.6.3 Terminal Inspection Service (TIS)

Unit *Terminal Inspection Service (TIS)* merupakan Unit PT. Angkasa Pura 2 yang bertugas untuk melakukan pengecekan atas kesiapan fasilitas layanan di area gedung terminal penumpang. Apabila terdapat kerusakan pada fasilitas petugas *Terminal Inspection Service (TIS)* akan segera menindaklanjuti, serta bertugas untuk melayani pengguna jasa Bandar udara. Selain itu *Terminal Inspection Service* juga melakukan pengawasan kegiatan operasional apabila terdapat *event* di terminal.

Terminal Inspection Service (TIS) adalah salah satu unit PT. Angkasa Pura 2 yang bertugas untuk melakukan pengawasan dan memastikan fasilitas yang ada di terminal (bandara) berfungsi dengan baik, pengawasan yang

dilakukan mengacu pada PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit Terminal Inspection Service. Dalam kesehariannya karyawan TIS melakukan pengecekan fasilitas di terminal bandara yang berkaitan dengan pelayanan penumpang.

Terminal Inspection Service memiliki prosedur kerja, yaitu sebagai berikut:

a. Pengawasan Fasilitas Layanan

- Pengawasan
 - ✓ Arus Penumpang
 - ✓ Ketersediaan Fasilitas
 - ✓ Kondisi Fasilitas
- Lingkup Pengawasan
 - ✓ Gedung terminal penumpang
 - ✓ Area keberangkatan dan kedatangan
 - ✓ Seluruh fasilitas pelayanan

b. Pengkoordinasian Penempatan Fasilitas Layanan

- Pengawasan
 - ✓ Koordinasi penempatan fasilitas
 - ✓ Pendataan jumlah dan peletakan fasilitas
- Lingkup Pengawasan
 - ✓ Gedung terminal penumpang
 - ✓ Area keberangkatan dan kedatangan
 - ✓ Seluruh fasilitas pelayanan

c. Pengawasan Layanan Trolley

- Pengawasan
 - ✓ Jumlah dan ketersediaan
 - ✓ Kerapuhan dan kebersihan
 - ✓ Keteraturan
- Lingkup Pengawasan
 - ✓ Troli bagasi

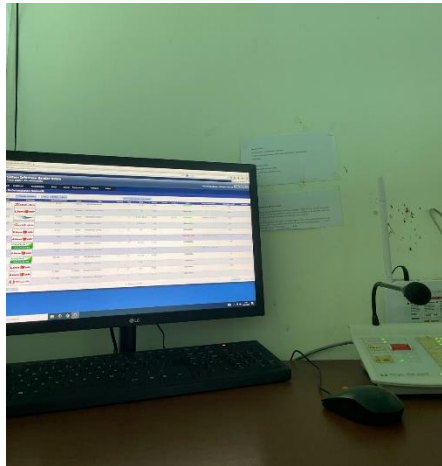
- ✓ Troli cabin
- ✓ Area keberangkatan dan kedatangan

d. Pengawasan Kebersihan

- Pengawasan
 - ✓ Petugas kebersihan/ cleaner
 - ✓ Kesiapan dan kesesuaian alat kerja
 - ✓ Kesiapan dan kesesuai chemical
 - ✓ Kebersihan (hasil kerja petugas)
- Lingkup Pengawasan
 - ✓ Gedung terminal penumpang
 - ✓ Toilet
 - ✓ Mushola
 - ✓ Nursery room
 - ✓ Kids zone & smooking room

e. Pengukuran Level Of Service

- Pengawasan
 - ✓ Level of service
 - ✓ Kenyamanan
 - ✓ Nilai tambah
- Lingkup Pengawasan
 - ✓ Gedung terminal penumpang
 - ✓ Area keberangkatan dan kedatangan
 - ✓ PM 178 tahun 2015



Gambar 5. Praktek OJT di TIS

2.6.4 Komersil

Organisasi kerja unit komersil di bandar udara Tjilik Riwut Palangka Raya, yaitu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah Executive General Manager sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada pihak Angkasa Pura 2 pusat dengan diketahui Executive General Manager Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya.

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 berniaga untuk kebutuhan pengguna jasa selama di bandara. Sedangkan untuk mitra aeronautika lebih difokuskan di sisi udara contohnya maskapai adalah mitra aeronautikanya.

Di unit komersil sendiri terdapat 5 pegawai yang bertugas. Berikut merupakan data nama dan jabatan pegawai Komersil:

- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| 1) Ervan Adhitya | : Assistant Manager Comercial |
| 2) Harlina A. Nihin | : Staff Of Head Commercial |
| 3) Ratna Arian | : Commercial Junior Officer |

- 4) Daved Andi Putra : Staff Supporting Office
5) Fery Auyudi : Staff Supporting Office



Gambar 6. Praktek OJT di Komersil



BAB III

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan 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 Pelaksanaan *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 7. Gambar Pembagian Unit OJT Tiap 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 Petugas (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 Petugas (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) 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 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 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 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*);

3.3.2 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 menghindari adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
4. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara.
5. Menjamin apron dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foreign Object Debris* (FOD) dan sampah.
6. Pelayanan pencatatan data penerbangan.
7. Pelayanan uji layak kendaraan dan *Ground Support Equipment* (GSE) yang beroperasi di sisi udara.
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara.

9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap permohonan Tanda Izin Mengemudi (TIM)

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

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

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

1. Menyiapkan *aircraft parking stand allocation*.

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

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

Dalam melaksanakan tugasnya, taruna *On The Job Training* membantu unit *Apron Movement Control* (AMC) untuk mengikuti pemeriksaan sisi udara, dimulai dari daerah *apron* sampai *runway*. Selain itu, taruna juga membantu untuk mengoperasikan garbarata atau *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 8. *Identification Aircraft Stand*

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 9. *Lead-In Lead-Out Lines*

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 10 Aircraft Stand Number Designation for
Taxi Lead-In Designation*

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 11. Apron Taxiway Center Lines

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 12. Marshaller Stop Line

6. *Apron Safety Lines*

Petunjuk mengenai *Apron safety lines* ditetapkan oleh Direktorat 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 13. Apron Safety Lines

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 14. Equipment Storage Area

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

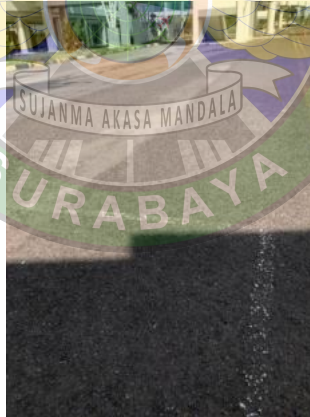
aman.



Gambar 15. Aviobridge Wheel Position

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 16. Equipment Parking Area

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 17. Apron Service Road Marking

11. Marka *Apron Edge*

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

dicat kuning kecuali untuk *Apron* helikopter yang harus dicat hijau.



Gambar 18. Marka *Apron Edge*

12. Marka *Tug Parking Position Lines*

Marka *Tug parking position line* harus disediakan di garbarata dan posisi parkir Pesawat Udara power-in/push-out lainnya, untuk memastikan *tug* yang diparkir tidak mengganggu keselamatan dari Pesawat Udara yang datang. 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 19. Marka *Tug Parking Position Lines*

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 20. No Parking Area

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.

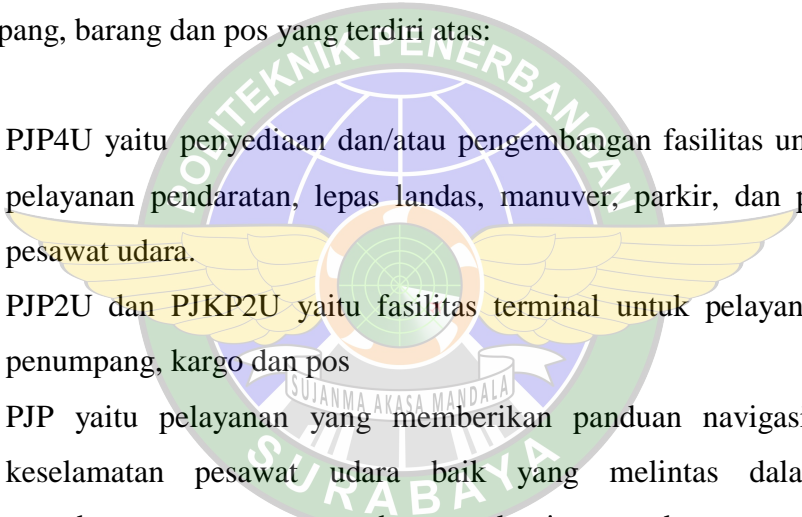
Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya mempunyai 5 personel, yang terdiri dari 1 *Assistant Manager of Terminal Inspection Service* dan 4 orang *staff* beserta *admin*. Untuk pembagian kerja di unit *Terminal Inspection Service* (TIS), satu hari terdapat 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

struktural di lingkungan perusahaan yang berada langsung di bawah *Executive General Manager* sehingga unit komersil hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandara. Pada pelaporan data pihak komersial melakukan pelaporan langsung kepada pihak Angkasa Pura 2 yang berada dipusat dan diketahui oleh *Executive General Manager*. Menurut Undang- Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 menyebutkan bahwa kegiatan 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.

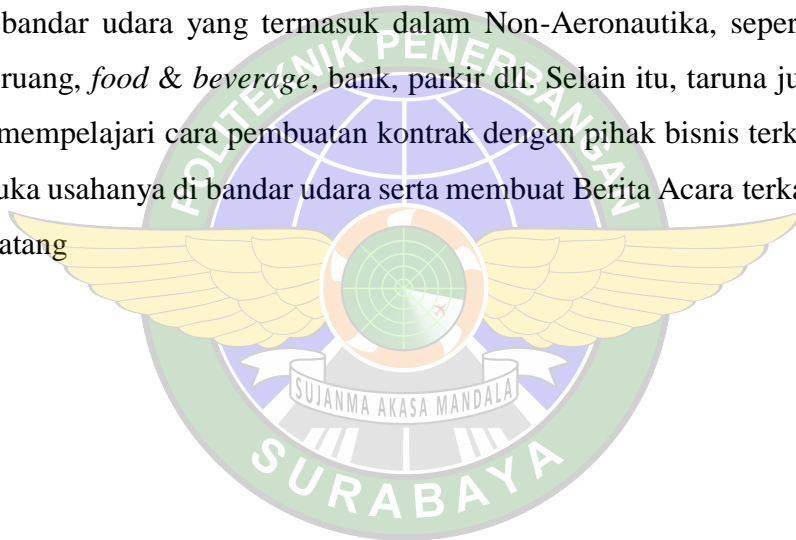
Sedangkan untuk unit komersil yang ada di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dalam melakukan pelayanan jasa terkait bandar udara yang tidak berhubungan langsung dengan penerbangan dan letaknya di dalam bandar udara atau terminal, meliputi:

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 pengusaha bandar udara, terdiri atas:
 - a. Penyediaan tempat bermain
 - b. Penyediaan fasilitas perkantoran (*lounge*, restoran, CIP)
 - c. Penyediaan fasilitas olahraga
 - d. Penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan

e. Jasa periklanan *indoor* maupun *outdoor*

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

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



3.4 Permasalahan

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya merupakan bandara domestik kelas 1 yang berada di Kota Palangka Raya, dengan operasional yang lumayan sibuk terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan terutama permasalahan yang kami temukan di bandara ini. Penulis menemukan beberapa permasalahan yang perlu ditindaklanjuti. Berikut merupakan paparan permasalahan dari penulis selama melaksanakan *On The Job Training*.

3.4.1 Permasalahan 1

Permasalahan pertama ditemukan oleh penulis pada saat melaksanakan dinas di unit *Apron Movement Control* (AMC). Penulis melaksanakan inspeksi bersama satu orang personal AMC, penulis menemukan tumpahan oli yang berasal dari kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang mengalami kendala atau kerusakan pada salah satu komponen mesin GSE tersebut, hal tersebut menjadikan atensi khusus bagi personal AMC untuk langsung mengambil tindakan yang sesuai. Karena hal tersebut termasuk FOD (*Foreign Object Debris*) yang dapat membahayakan operasional yang ada di *apron*. Objek tersebut kami temukan di *Apron Delta 4*, kemudian diberikan tindakan akan dijelaskan di penyelesaian masalah.



Gambar 21. FOD Berupa Tumpahan Oli di *Apron Delta*

3.4.2 Permasalahan 2

Permasalahan Kedua ditemukan oleh penulis pada saat melaksanakan dinas di unit *Apron Movement Control* (AMC). Penulis mendapatkan laporan dari pihak *Air Traffic Controller* (ATC) jika ditemukan 3 ekor anjing yang mana hal tersebut termasuk dalam *wildlife hazard* sedang berlarian di area *airside* tepatnya melintas di *Taxiway Bravo*, penulis menemukan *wildlife hazard* di wilayah *Apron*. Hal ini tentu membahayakan operasional yang ada di *Airside* terutama dalam pergerakan pesawat terbang, seperti masuknya ke mesin pesawat atau kendaraan lain yang sedang beroperasi di wilayah *Airside* tersebut.



Gambar 22. *Wildlife Hazard* di *Apron Delta*

3.5 Cara Mengatasi Kendala

3.5.1 Cara Mengatasi Kendala 1

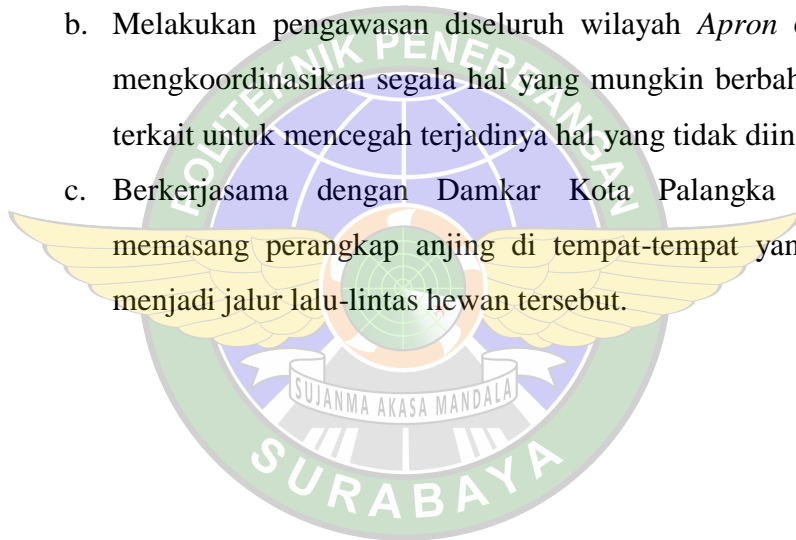
Tumpahan oli atau FOD di wilayah *Apron* menjadi sebuah ancaman dalam proses operasional udara di sisi *Airside*. FOD sendiri ialah segala jenis benda yang berada di area bandar udara yang akan berbahaya terhadap operasional pesawat udara apabila terhisap masuk ke dalam mesin pesawat udara ataupun kendaraan yang sedang beroperasi. Karenanya, hal ini tentu harus ditangani. Menurut penulis penyelesaian permasalahan tersebut menurut penulis ialah sebagai berikut :

- a. Menambah waktu pelaksanaan inspeksi di sisi udara secara rutin setiap harinya.
- b. Melakukan pengawasan diseluruh wilayah *Apron* dan langsung mengkoordinasikan segala hal yang mungkin berbahaya ke pihak terkait untuk mencegah terjadinya hal yang tidak diinginkan.
- c. Mengintruksi secara langsung pihak yang bersangkutan untuk membersihkan tumpahan oli yang ada, dan memastikan tidak meninggalkan bekas yang masih tersisa.

3.5.2 Cara Mengatasi Kendala 2

Wildlife Hazard di wilayah *Apron* juga menjadi sebuah ancaman dalam proses operasional udara di sisi *Airside*. *Wildlife Hazard* sendiri ialah segala jenis hewan yang berada di area bandar udara yang akan berbahaya terhadap operasional pesawat udara apabila terhisap masuk ke dalam mesin pesawat udara ataupun kendaraan yang sedang beroperasi. Karenanya, hal ini tentu harus ditangani. Menurut penulis penyelesaian permasalahan tersebut menurut penulis ialah sebagai berikut :

- a. Menambah waktu pelaksanaan inspeksi di sisi udara secara rutin setiap harinya.
- b. Melakukan pengawasan diseluruh wilayah *Apron* dan langsung mengkoordinasikan segala hal yang mungkin berbahaya ke pihak terkait untuk mencegah terjadinya hal yang tidak diinginkan.
- c. Berkerjasama dengan Damkar Kota Palangka Raya untuk memasang perangkap anjing di tempat-tempat yang sekiranya menjadi jalur lalu-lintas hewan tersebut.



BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Melalui program *On The Job Training* (OJT) penulis dapat memperoleh wawasan dan pengalaman kerja sebelum memasuki dunia kerja serta mampu menghasilkan kerjasama yang baik antara Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT). *On The Job Training* (OJT) ini dilaksanakan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Kegiatan *On The Job Training* merupakan salah satu persyaratan untuk taruna / taruni memenuhi syarat untuk bisa menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya tetapi tidak hanya sebagai persyaratan untuk bisa menyelesaikan tugas akhir saja, Kegiatan *On The Job Training* (OJT) juga menjadi gambaran penting untuk para taruna taruni sebagai bekal menghadapi dunia kerja yang sebenarnya, setelah mengikuti OJT selama 3 bulan para taruna taruni memiliki ilmu baru yang bisa dikembangkan menjadi keterampilan dan para taruna taruni mampu membentuk etika bekerja yang baik dan benar, kami mendapatkan kesempatan untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang sudah kami miliki semenjak berada di Politeknik Penerbangan Surabaya dan kami bisa menerapkan ilmu tersebut kedalam dunia kerja yang sebenarnya.

4.2 Saran

Berdasarkan pengalaman yang telah di dapat melalui *On The Job Training* (OJT), penulis memiliki saran-saran bagi semua pihak yang diharapkan dapat berguna agar kegiatan *On The Job Training* (OJT) dapat berjalan lebih baik dikemudian hari. Berikut saran-saran dikemukakan :

- a. Agar dapat selalu terjalin kedekatan hubungan kerja antara senior dan junior sehingga terciptanya koordinasi yang baik dalam bekerja.
- b. Tetap dapat mempertahankan kedisiplinan personil dalam menjalankan tugas sehari-hari.

- c. Tetap menjaga komunikasi antara rekan kerja dengan baik agar tercipta lingkungan kerja yang nyaman dan aman.
- d. Tetap menjaga kerjasama yang baik dalam bekerja.



DAFTAR PUSTAKA

Angkasa Pura II. (n.d.). Www.angkasapura2.Co.id. Retrieved February 29, 2023,
from <https://tjikriwut-airport.co.id/>

Corporae communication - Google Search. (n.d.). Www.google.com. Retrieved
March 30, 2023, from
https://www.google.com/search?q=corporae+communication&sxsrf=AJOqlzVHu5V407NKZiQF_DofY2ArzzrazA%3A1676167679758&ei=_0noY-TmLeG84-EPkruF6AI&ved=0ahUKEwik4

*PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR
PM 178 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR PELAYANAN PENGGUNA
JASA BANDAR UDARA*. (n.d.). Www.regulasip.id. Retrieved March 30,
2023, from <https://www.regulasip.id/book/7858/read>



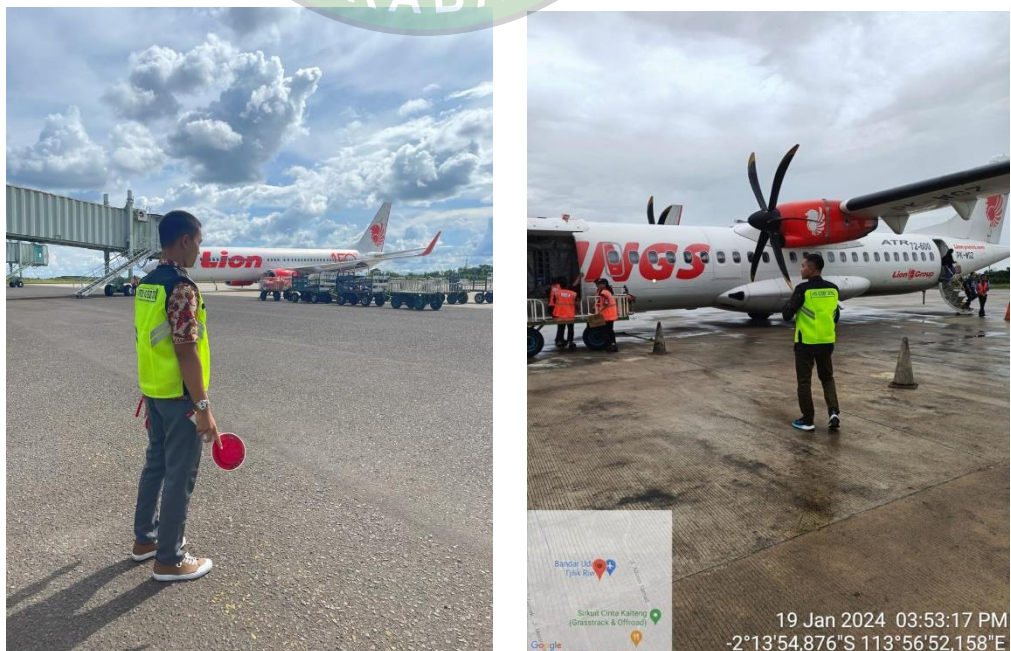
LAMPIRAN

DOKUMENTASI SELAMA PELAKSANAAN OJT

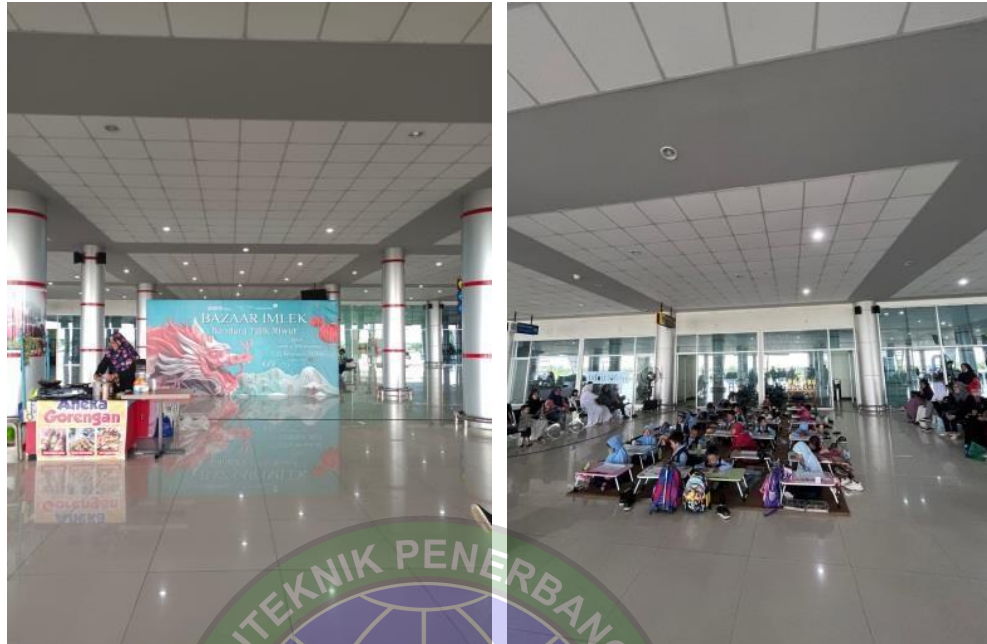
A. Kegiatan Selama Dinas di Unit AVSEC



B. Kegiatan Selama Dinas di Unit AMC



C. Kegiatan selama di Unit Komersil



SERTIFIKAT PELAKSANAAN OJT

Nama : Tataq Wisnu Dwi Susanto

Nit : 30621022

Lokasi : Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya



FORMULIR PENILAIAN PELAKSANAAN OJT

Nama : Tataq Wisnu Dwi Susanto

Nit : 30621022

Lokasi : Bandar Udara TJilik Riwut Palangka Raya

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA



FORMULIR NILAI PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nama : Tataq Wisnu Dwi Susanto
 NIT : 30621022
 Jurusan : D3 Manajemen Transportasi Udara
 Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
 Unit Kerja : Aysec, 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

Mengetahui,
Manager Of Airport Operation & Service



MAULID SAKTI
NIK. 20002423

Palangka Raya, 26 Februari 2024
Supervisor
Assistant Manager Airport Security



TANTA MAULANA DIMAR
NIK. 20004452



